

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITA' DI BOLOGNA

Corso di laurea magistrale in Geografia e Processi Territoriali

MÜAGGIA DE MÄ.

LA TERRITORIALIZZAZIONE DEL MEDITERRANEO

Tesi di laurea in *Geography and Cognition of European Territories*

Relatore Prof:

Alessandra Bonazzi

Presentata da:

Giovanni Zanaroli

Correlatore Prof:

Emanuele Frixia

Appello

terzo

Anno accademico

2022-2023

Abstract (Italiano)

Utilizzando uno spettro di indagine ampio e transdisciplinare, si propone di compiere un viaggio attraverso la territorializzazione degli spazi marittimi. I concetti tipicamente terrestri di territorio e di territorializzazione vengono applicati al Mar Mediterraneo, già da lungo tempo politicamente e culturalmente frammentato. Il processo di territorializzazione che lo interessa è portato avanti da vari attori e in diverse forme. Nella prima parte del viaggio, viene presa in esame l'azione territorializzante degli Stati. Interessati alla possibilità di sfruttare le risorse contenute nella colonna d'acqua e nei fondali marini intorno alle proprie coste, essi hanno provveduto a istituire Zone economiche esclusive, decretando la sparizione del cosiddetto "alto mare" e creando numerose contese territoriali e tensioni geopolitiche. La tendenza nazionalista e la molteplicità di interessi in ballo (fra cui la gestione dei flussi migratori), vengono esplicitate prendendo in considerazione il caso dell'Italia in diversi momenti storici ed episodi inerenti il diritto internazionale. Nella seconda parte del viaggio, viene presa in considerazione l'azione territorializzante dei soggetti economici globali. Si ipotizza che, da un punto di vista sia spaziale che giuridico, i porti mediterranei rispondano più alle esigenze dei flussi economici globali che agli enti che ne detengono la sovranità. A questo proposito, vengono osservati alcuni fra i più importanti porti a livello del container shipping: Napoli, Tangeri e il Pireo. Infine, si salirà a bordo di alcune navi da crociera, per verificare l'opportunità di considerarle come "territori fluttuanti", in movimento fra i più famosi scorci paesaggistici e snodi urbani dell'area. Alla fine del viaggio, il Mediterraneo non appare soltanto come un unico mortale confine, ma come l'interstizio perfetto fra crisi politica, economica ed ecologica del nostro tempo.

Abstract (English)

By means of a broad and transdisciplinary spectrum of investigation, a journey through the territorialisation of maritime spaces is proposed. The typically terrestrial concepts of territory and territorialisation are applied to the Mediterranean Sea, a politically and culturally fragmented area for a long time. The process of territorialisation is being carried out by various actors and in different forms. In the first part of the journey, the territorialising action of States is examined. Interested in the possibility of exploiting resources contained in the water column and seabed around their coasts, they have proceeded to establish Exclusive economic zones, entailing the disappearance of the so-called 'high seas' and the creation of numerous territorial disputes and geopolitical tensions. The nationalist tendency and the multiplicity of interests at stake (among which the management of migration flows) are addressed by considering the case of Italy in different historical moments and episodes involving international law. In the second part of the journey, the action of global economic subjects is considered. It is theorized that, from a spatial and legal point of view, Mediterranean ports respond to the needs of global economic flows rather than to the entities that hold sovereignty over them. To this purpose, some of the most important ports in container shipping are observed: Naples, Tangier and Piraeus. Finally, a few cruise ships will be "boarded" in order to see if they can be considered as "floating territories", moving between the most famous Mediterranean landscapes and urban systems. At the end of the journey, the Mediterranean appears not only as one deadly border, but as the perfect interstice between the political, economic and ecological crises of our time.

Indice

INTRODUZIONE	6
CAPITOLO 1. LE ORIGINI DELLA TERRITORIALIZZAZIONE MARITTIMA.....	11
1.1 IL CONCETTO DI TERRITORIALIZZAZIONE	11
1.2 DA <i>MARE LIBERUM</i> A <i>MARE CLAUSUM</i>	16
1.3 UNCLOS E LA RIORGANIZZAZIONE DEGLI SPAZI MARITTIMI	20
CAPITOLO 2. MEDITERRANEO FRA OMOGENEITÀ E FRAMMENTAZIONE.....	26
2.1 IL CONTINENTE LIQUIDO	26
2.2 MEDITERRANEO E MODERNITÀ	30
CAPITOLO 3. LA SPARTIZIONE DEL MEDITERRANEO.....	33
3.1 UN CAMBIO DI ROTTA.....	33
3.2 CONSEGUENZE DELLA TERRITORIALIZZAZIONE DEL MEDITERRANEO.....	37
3.2.1 <i>Diatribes nel Mediterraneo orientale</i>	37
3.2.2 <i>Diatribes nel Mediterraneo occidentale</i>	41
CAPITOLO 4. VENTI NAZIONALISTI.....	46
4.1 LA CROCIERA DEL TERRORE	46
4.2 LA RI-CONQUISTA DEL MARE NOSTRUM E DELLA MARITTIMITÀ PERDUTA.....	52
4.3 IL “SISTEMA LIBIA” E LA FORZATURA DELLA FORTEZZA	57
CAPITOLO 5. MEDIO-OCEANO E DETERRITORIALIZZAZIONE.....	70
5.1 LO SPAZIO DEI FLUSSI E LA DETERRITORIALIZZAZIONE	70
5.2 MEDIO-OCEANO MEDITERRANEO	74
5.3 LA TERRITORIALIZZAZIONE DEI PORTI.....	78
5.3.1 <i>Il porto del Pireo</i>	80
5.3.2 <i>Le Zone economiche speciali (ZES)</i>	82
5.3.3 <i>Porti franchi</i>	84
5.3.4 <i>La Zona di libero scambio di Tangeri</i>	86
5.4 I “TERRITORI FLUTTUANTI” DEL TURISMO.....	89
CONCLUSIONI. L’ESALAZIONE DEL MEDITERRANEO	99
BIBLIOGRAFIA	104

Indice delle figure

FIGURA 1. SCHEMA DELLE TIPOLOGIE DI ZONE MARITTIME	22
FIGURA 2. MAPPA DEI PAESI CHE HANNO FIRMATO E RATIFICATO UNCLOS	24
FIGURA 3. DETTAGLIO DELL'AREA MEDITERRANEA DALLA “TERRITORIAL MAP OF THE WORLD” (DI RAFI SEGAL & YONATAN COHEN)	34
FIGURA 4. LE ZONE ECONOMICHE ESCLUSIVE NEL MEDITERRANEO E LE RELATIVE DELIMITAZIONI (PRODUZIONE DELL’AUTORE)	36
FIGURA 5. LE GRANDI ROTTE MARITTIME MONDIALI (DI LAURA CANALI)	74
FIGURA 6. IL TRAFFICO DI NAVI NEL MEDITERRANEO (DI LAURA CANALI).....	77
FIGURA 7. L'EX PORTO DEI PESCATORI DI TANGERI E LA CITTÀ VECCHIA	88
FIGURA 8. IL PORTO CITTADINO DI TANGERI “RIPULITO”.....	88
FIGURA 9. INTERNO DELLA MSC SPLENDIDA.....	93
FIGURA 10. I PORTI ITALIANI CON PIÙ DI 300.000 PASSEGGERI MOVIMENTATI ALL'ANNO.....	94
FIGURA 11. WRECK VIEWER, NATIONAL MONUMENT SERVICE DELL’IRLANDA.....	96

Introduzione

In una delle sue rare apparizioni in televisione ¹, interrogato sul perché avesse realizzato l'album *Creuza de mä* in dialetto genovese, Fabrizio de André rispondeva che rispetto a catalano, occitano, mistral e ai vari idiomi sardi, *il genovese è l'idioma meno neo-latino, quasi neo-arabo; un sunto della summa degli idiomi mediterranei, non fosse altro che per l'importazione di fonemi arabi e turchi (ce ne sono almeno 1200 nel vocabolario genovese) e per il fatto che fino al 1700 il genovese era parlato in tutto il Mediterraneo.*

Creuza de mä è infatti il più “mediterraneo” degli album di De André e, secondo Andrea Martina, il primo della fase “mediterranea” del cantautore, dopo la fase “francese” e quella “americana” (Martina 2017, 17). L'album è un *viaggio mediterraneo* in tutti i sensi - temporale, spaziale, metaforico e musicale - e il mare è presente in ogni pezzo. *Creuza de mä* si apre con la traccia omonima, che è la storia del ritorno a casa di un marinaio, e si chiude con *D'ä mé riva*, che è invece la storia di una ripartenza verso il mare. L'ordine è significativo: se fosse stato l'inverso sarebbe sembrato una sorta di “happy ending” e, invece, non si tratta di una conclusione. Per quanto doloroso, si tratta di un semplice ritorno alla condizione naturale del marinaio, che è in mare. Perciò è giusto che il “ritorno” sia verso di esso, e non verso casa.

In dialetto genovese, la creuza è una strada o una mulattiera che, dalla città, conduce al porto. *Una sorta di strada suburbana*, la definisce De André. Essa attraversa lo spazio e delimita il confine di proprietà private diverse. Il confine non coincide con la creuza stessa ma con i muri o muretti ai suoi lati. Potremmo dire che la creuza “passa in mezzo” o “attraversa” i confini fino al mare. Lì termina la strada e, verrebbe da pensare, anche i confini e le proprietà da dividere. Effettivamente, mare e libertà vanno spesso insieme nell'immaginario comune, come anche il binomio terra-confini.

L'obiettivo di questa tesi è rompere tale concezione di mare, in particolar modo di Mar Mediterraneo, come spazio libero e non territorializzato (o territorializzabile). Ecco perché ho deciso di intitolarla *Müaggia de mä*, che, in genovese, significa “mura di mare” e che richiama volutamente il titolo e la scelta linguistica dell'album di André. Nel dizionario ² genovese-

¹ Puntata del 27 maggio 1984 di *Blitz*, programma televisivo condotto da Gianni Minà.

² Digitalizzato e di pubblico dominio, disponibile [qui](#).

italiano, compilato nel 1851 dal canonico e bibliotecario Giuseppe Olivieri, le parole *Müaggia* e *Mä* sono così definite:

Müaggia: “Muro, mura, parete, muraglia. Mura plurale; abbraccia l'intero circuito d'un luogo; dicendo le mura della casa, ne intendiamo l'intero circuito; dicendo il muro, intendiamo un sol lato. Diciamo il muro, i muri, le mura della casa: le mura della città, del tempio, non il muro, né i muri; parete della parte interior della casa. Può la parete esser di stuoia, o d'assi, o di graticci; il muro è sempre di pietra. Muraglia, talvolta è un edificio di per sé. Si suppone più grossa del muro, e fatta a difesa, a fortificazione, mentre il muro è a divisione o a recinto.

Mü: “Mare; universal congregamento delle acque che circondano la terra e in più luoghi la cuoprono.”

È interessante che l'autore si dilunghi, ed entri nel dettaglio, molto più per la parola “müaggia”, rispetto alla parola “mä”. Oltre alla stringata definizione, non vengono riportate le tipologie di mare, come invece viene fatto per le tipologie di muri (su cui sorvolo). Si potrebbe evincere che, per Giuseppe Olivieri, il mare era uno e universale, mentre i muri erano molti e diversi fra loro. Ma *sempre di pietra*, sostiene l'autore. Io invece mi occuperò anche, e soprattutto, di muri “virtuali”, che hanno senso dal punto di vista del diritto e, in minor misura, dal punto di vista fisico.

Le implicazioni che hanno i confini le vediamo ogni giorno, soprattutto in questi giorni, aprendo un giornale o un social network. Il conflitto israelo-palestinese (sempre che di conflitto si possa parlare, data la sproporzione dei mezzi) nasce dal disegno di un confine mai accettato, in seguito trasformato in un muro imponente e difeso militarmente. Non è un muro statico e non è impenetrabile: a seconda della convenienza, delle campagne militari e dei leader al governo, esso ha avanzato o retroceduto (tendenzialmente la prima) e si è aperto o si è chiuso. Queste non sono, come vedremo, peculiarità dei muri di terra, ma anche dei muri di mare.

Il mio spettro di indagine, per affrontare un tema del genere (per definizione “di confine”) sarà piuttosto ampio e transdisciplinare. Spazierò dalla storia al diritto internazionale, dalla geopolitica alla geografia culturale e delle migrazioni, dalla geografia economica alla geografia urbana e ai border studies. Dovrò effettuare anche alcune “zoommate” su certi casi studio per comprendere più nei dettagli il processo di territorializzazione, ma cercando di non perdere mai di vista la situazione generale nel Mediterraneo. La logica che seguirò sarà più deduttiva nella prima parte, riguardante la territorializzazione da parte degli Stati, ma tenderà invece a essere

induttiva nella seconda, per comprendere meglio il ruolo (poco esplorato) degli agenti economici nel processo.

Il mio viaggio inizierà, nel Capitolo 1, dai concetti di territorio e di territorializzazione. Osserverò come l'applicazione di tali parole, tipicamente terrestri e storicamente intrecciate alle idee di Stato e di Stato-nazione, sia stata estesa anche ad (alcuni) mari ormai da molto tempo. Il concetto di *Mare Clausum*, teorizzato nel XVII secolo, si riferisce proprio a ciò e si contrappone al concetto, cui forse siamo più avvezzi, di *Mare Liberum*. Ripercorrerò, abbastanza brevemente, il processo storico che – a livello mondiale – ha portato a una trasformazione dei mari da superficie su cui lasciare tracce estemporanee (tramite il passaggio della propria nave) a superficie su cui lasciare tracce permanenti e profondamente significanti, sebbene invisibili (quali sono i confini marittimi).

Per quanto si tratti di un processo antico nella concezione, in realtà la territorializzazione dei mari è un fenomeno recente e ancora in atto. L'anno-chiave è stato il 1982, quando è stata approvata la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS). Essa ha effettuato una riorganizzazione degli spazi marittimi e definito le modalità di allocazione della sovranità degli Stati su di essi. Stabilendone le regole all'interno del diritto internazionale, UNCLOS ha autorizzato la (parziale) territorializzazione dei mari da parte degli Stati. Per certi mari, piccoli e "affollati" come il Mediterraneo, non si tratta di una territorializzazione parziale, ma totale, nel senso spaziale del termine.

Il Mediterraneo, d'altronde, ha una certa attitudine alla frammentazione. Nel Capitolo 2 ripercorrerò le tappe essenziali della storia del Mediterraneo nella chiave della contrapposizione tra frammentazione e unitarietà. Per quanto sia sempre esistita un'innegabile relazione di cooperazione e fratellanza fra i popoli del Mediterraneo, afferente al modello socioeconomico definito *Emporium*, essa è stata quasi sempre subordinata all'antitetico modello dell'*Imperium* e, soprattutto nel Novecento, a un traumatico processo di omogenizzazione etnica dei singoli Stati. L'area mediterranea di oggi si presenta politicamente e culturalmente frammentata, lusingata da un passato aureo tramutatosi in violenza e marginalità endemiche, disorientata da ondate di crisi provenienti dallo stesso mare che la definisce.

Nel giro di qualche anno, anche l'intero Mar Mediterraneo sarà presumibilmente "spartito" tra gli Stati che vi si affacciano. Come illustrato nel Capitolo 3, ciò che si sta verificando è una suddivisione in zone a giurisdizione graduale, condizione che prende il nome di

territorializzazione funzionale. Riguardando essa lo sfruttamento esclusivo della colonna d'acqua e del fondale marino e, data la presenza di gas e petrolio in certe parti del Mediterraneo, tale suddivisione può assumere un grande valore economico, oltreché geopolitico. Se aggiungiamo il fatto che le modalità di allocazione della sovranità marittima sono soggette a discrezione e sono state interessate da decisioni contraddittorie da parte degli organi di giustizia internazionali, si può immaginare il numero (molto elevato) di conflitti e di aree contese che si sono create.

Nel Capitolo 4, approfondirò la componente politica che si cela dietro al processo di territorializzazione marittima da parte degli Stati. Prenderò come caso studio l'Italia e andrò a osservare tre tematiche, calate in diversi momenti storici del Novecento:

- le relazioni internazionali dell'Italia nel contesto del sequestro della nave da crociera “Achille Lauro” (avvenuto nell'ottobre 1985 al largo delle coste egiziane);
- l'adduzione di una presunta marittimità italiana a sostegno di ambizioni geopolitiche nel periodo fascista e nell'attualità;
- le relazioni bilaterali fra Italia e Libia nel periodo dal 2008 (anno del “Trattato di amicizia”) a oggi, nel contesto della gestione del fenomeno migratorio;

Le tre storie, per quanto diverse, puntano tutte alla creazione o al mantenimento della sovranità e degli interessi statali in mare. Occuparmi delle modalità di interazione con la questione migratoria mi permetterà di comprendere meglio la natura dei confini contemporanei, i quali non sono votati a bloccare i flussi quanto ad articularli e a renderli “gestibili”. In questo processo non intervengono e non detengono un interesse soltanto gli Stati e gli enti pubblici di altro livello, ma anche gli agenti economici.

Nel Capitolo 5, mi occuperò del ruolo degli agenti economici, multinazionali in primis, nel processo di territorializzazione del Mediterraneo. Per farlo affronterò innanzitutto il concetto di de-territorializzazione, processo solo apparentemente opposto alla territorializzazione. Esso consiste infatti nel sovvertimento della scala e della geografia delle relazioni economiche e si traduce, a livello locale, in dinamiche di ri-territorializzazione che, nel loro complesso, sono essenziali per il mantenimento del sistema globalizzato e neoliberale in cui viviamo. Il Mar Mediterraneo è attraversato da flussi di merce diretti verso le sue coste o anche oltre i suoi confini. La territorializzazione da parte degli agenti economici avviene nel Mediterraneo ma anche, soprattutto, intorno.

I suoi porti sono interessati da un tipo di territorializzazione spaziale, ovvero di separazione dal resto della città, ma spesso anche giuridica, ai danni del controllo statale e degli introiti

doganali. Per comprendere meglio la territorializzazione dei porti mediterranei, prenderò in esame il porto di Napoli e altri due fra i più importanti porti a livello del container shipping e più interessanti dal punto di vista giuridico: il Porto franco del Pireo in Grecia e la zona di libero scambio di Tangeri in Marocco.

Come ultimo pezzo del puzzle, affronterò la territorializzazione del Mediterraneo da parte delle navi stesse. Trattandosi di mezzi sempre più simili a edifici e (quasi) in grado di domare il mare alle proprie necessità, il paragone fra nave e territorio potrebbe non essere così azzardato. Sicuramente le navi costituiscono isole di diritto extra-territoriali da un punto di vista giuridico, ma la mia ricerca si spingerà su un piano anche semiotico e urbanistico prendendo in considerazione il caso delle navi da crociera a Venezia e nel Mediterraneo.

Il mio viaggio, infine, non potrà non tener conto dello “stato di salute” del Mediterraneo. Per quanto esso, e i possibili rimedi da adottare, esulino dal focus di questa tesi, mi pare giusto interrogarmi sull’opportunità e sulle conseguenze del processo di territorializzazione in atto.

Capitolo 1. Le origini della territorializzazione marittima

The term [space] typically evokes the image of something physical and external to the social context and to social action, a part of the “environment”, a context for society – its container – rather than a structure created by society.

Edward William Soja³

Il concetto di territorializzazione, applicato anche al contesto marittimo, viene qui esplicitato riportando la teoria più rilevante sull'argomento. Segue un breve excursus sull'evoluzione del diritto del mare e sugli eventi storici che ne hanno determinato lo sviluppo. Chiude il capitolo un approfondimento sui principali dettami della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), la quale norma il comportamento degli attori del Mediterraneo in tema di diritto internazionale.

1.1 Il concetto di territorializzazione

Due importanti testi sul tema della territorializzazione, *The birth of territory* di Stuart Elden e *Stati murati, sovranità in declino* di Wendy Brown, riportano questa frase di Jean-Jacques Rousseau all'inizio del loro percorso concettuale:

Il primo che, recintato un terreno, ebbe l'idea di dire: questo è mio, e trovò persone così ingenuie da credergli, fu il vero fondatore della società civile.⁴

La frase era stata scritta a metà del XVIII secolo, quando un altro teorico europeo, John Locke, era ormai morto da quasi cinquant'anni. Nel *Secondo trattato sul governo*, Locke sottolinea che la proprietà di un terreno delimitato è l'elemento che assicura e riproduce la

³ In *The socio-spatial dialectic* (Soja 1980, 210).

⁴ In *Discorso sull'origine e fondamento dell'ineguaglianza tra gli uomini* (Rousseau 1975, 133).

relazione tra sovranità individuale e sovranità dello Stato (Brown e Giardini 2013, 36). La delimitazione spaziale e la dichiarazione di proprietà sono propedeutici, per il singolo, all'ottenimento di uno status giuridico e di una protezione della stessa proprietà; contemporaneamente, un ente pubblico, come ad esempio uno Stato, ottiene potere politico, inteso come *un diritto di emettere leggi [...] per il regolamento e la conservazione della proprietà*⁵ (ivi).

Carl Schmitt, attivo soprattutto nel campo del diritto internazionale in un periodo estremamente dinamico come quello a cavallo della seconda guerra mondiale, pone come assunto della sua opera più importante che la delimitazione (o enclosure) dello spazio sia preliminare a qualsiasi ordine politico e giuridico (ivi, 38):

Ciò che ogni nomos è, lo è all'interno della propria cerchia recintata. [...] Il nomos è il processo fondamentale della suddivisione dello spazio che è essenziale a ogni epoca storica; si tratta della combinazione strutturante di ordinamento e localizzazione nel quadro della convivenza dei popoli sul pianeta.⁶

La territorializzazione è il processo attraverso il quale gli spazi diventano organizzati, segnati e regolati come territori (Elden 2013). Implica la creazione di confini, l'imposizione di un ordine e l'esercizio di sovranità da parte dell'autorità su un'area geografica definita. Allo stesso tempo, la delimitazione di un territorio o di un *enclosure* implica che, oltre il confine, siano ammessi comportamenti che all'interno sono vietati (in assenza di un altro nomos). Si parla in questi casi di *stato di eccezione*, di sospensione della legge nel tempo e nello spazio (Agamben 2021). La territorializzazione, dividendo la comune umanità oltre che il territorio, lacera e crea ferite (Cassano 1999, 57–58).

Scomporre il territorio in unità minori è un'operazione concettuale, prima ancora che pratica. Secondo Giuseppe Dematteis, la logica cartografica che ricerchiamo automaticamente quando osserviamo un territorio o vogliamo rappresentarlo (tipicamente dall'alto), è il modo con il quale cerchiamo di dominarlo e renderlo a noi intelligibile (Dematteis 1985). Il termine

⁵ In *Due trattati sul governo* (Locke 1960, 238).

⁶ In *Il nomos della terra nel diritto internazionale dello jus publicum europaeum*, (Schmitt 1991, 65, 71).

regione, derivante dal latino *regere* - ovvero dirigere, guidare, governare, ma anche tracciare linee – è, in questo senso, esplicativo.

È bene tener presente anche il fatto che la gran parte delle lingue moderne ha due termini distinti per indicare il confine: *finis* e *limes* (in latino), indicanti a livello topografico, rispettivamente la linea e la zona, o il confine e la frontiera (Gentili 2020, 238). Il significato di frontiera è andato progressivamente a coincidere con quello di confine a partire dall'affermarsi, in Europa, degli Stati con confini (*cum-finis*) fissi e con vicini dotati di giurisdizioni proprie (*ivi*). Gli imperi, per contro, creavano ai propri margini soprattutto dei *limes*, ovvero frontiere mobili e terre di nessuno, adatte alla dinamicità e alla costante espansione (o riduzione) territoriale che li caratterizzava (*ivi*).

Il termine frontiera coloniale, che porta con sé un'accezione di spazio aperto alla conquista, è stato generalmente utilizzato in opposizione al concetto di confine lineare, tipicamente applicato allo spazio europeo (Mezzadra e Neilson 2013, 15). In molti contesti contemporanei, come ad esempio ai confini dell'Europa, questa distinzione tende a dissolversi: l'inderminatezza tipica della frontiera si applica oggi al confine e ai territori circostanti. Paolo Rumiz ha percorso il “confine verticale” d'Europa, il suo unico confine di terra, a separazione dal mondo russo e ne ha scritto in questi termini:

Cercavo una Frontiera vera, e l'ho trovata. A volte ha coinciso con i confini nazionali, altre volte no. In Ucraina ho avuto l'impressione che spaccasse pericolosamente il paese, e ora a Istanbul ho l'impressione che questa linea bianca mi attraversi e mi laceri l'anima come un reticolato. [...] Dalla Norvegia in giù non ho trovato nazioni, solo un lento trascolorare che ignorava le frontiere e le loro ridicole sbarre. Polacchi in Ucraina, ebrei in Bielorussia, finlandesi in Russia e russi in Lettonia. Ovunque trovo relitti delle frontiere mobili degli imperi – russo, Tedesco, turco e autroungarico -, abbandonati come massi erratici in mezzo alle colline delle Prealpi (p 230-1).

Il concetto di territorializzazione è centrale per comprendere lo sviluppo storico del territorio e l'origine degli Stati moderni. È strettamente legato all'esercizio del potere politico e alla costruzione di entità politiche; attraverso la territorializzazione, infatti, gli Stati e gli altri attori politici definiscono e regolano gli spazi, affermando la loro influenza sull'organizzazione e sull'amministrazione del territorio e, quindi, affermando sé stessi. Il termine “territorio” non deriva dalla parola terra, ma da *terror*, cioè “terrore”, in quanto si tratta dell'ambito definito dall'esercizio del potere politico. Come scriveva Raffestin, per territorio non si intende uno spazio continuo, isotropico e omogeneo come nella tradizione della geografia politica, ma *la*

totalità delle relazioni bio-sociali in interazione (Raffestin 1981, 164 nota 28; Pierucci 2021, 213).

La questione dell'ordine, della coesione, della razionalizzazione è centrale per la nascita del concetto di Stato. Contestualmente agli Stati e ai territori di concezione moderna, nacquero tutta una serie di istituzioni territoriali - dai tribunali alle forze di polizia - volte al mantenimento dell'ordine sociale (Minca e Colombino 2021, 105). Lo step successivo è stato il passaggio dalla nazione allo Stato nazione. Sulla base degli attributi più spesso associati alla "nazionalità", come la lingua e l'omogeneità etnica, si formarono ciò che Benedict Anderson ha chiamato *comunità immaginate* (Anderson 1990). Esse sono accomunate da un immaginario condiviso, nutrito quotidianamente da input "nazionalizzanti" e inculcate di un senso di appartenenza. Gli autori della corrente del Social Constructivism interpretano la nazione come una costruzione sociale e politica, con una specifica storia alle spalle.

Le basi dei nascenti Stato nazione erano: la *continuità temporale con il passato*, il quale diveniva parte di una narrazione e di un processo di legittimazione della nazione (Johnson 1994); la *continuità spaziale*: in cui sovranità e legittimazione avvengono tramite il controllo di tutti i soggetti appartenenti allo Stato, i quali vengono controllati attraverso meccanismi di disciplina politica (tra cui la leva obbligatoria) e istituzioni distribuite capillarmente; *continuità linguistica*: vengono costruite le lingue nazionali, attraverso una diffusione e standardizzazione delle lingue vernacolari, che possono anche essere per la prima volta stampate e diffuse su larga scala (Hobsbawm 1992; Anderson 1990).

Le caratteristiche minime che un territorio doveva possedere in passato - unicità, omogeneità e isotropicità - rispondevano bene alle logiche della geometria euclidea e i confini territoriali venivano disegnati come linee diritte, spesso precedendo la realtà (Farinelli 2009). La circolazione sempre maggiore di persone e di merci, poi trasformatasi nella globalizzazione con la disintegrazione verticale dei processi produttivi, ha fatto saltare la corrispondenza e l'applicabilità della logica cartografica alla realtà (ivi).

Paradossalmente, oggi assistiamo a un proliferare di nuovi confini e di fortificazioni dei confini esistenti (Brown e Giardini 2013, 12, 21; Mezzadra e Neilson 2013, viii). Secondo alcuni autori, i confini sono dispositivi necessari non tanto per bloccare o ostacolare i flussi globali, quanto per articularli (Mezzadra e Neilson 2013, 3). L'immagine dei confini iscritti in mappe, a separazione di territori sovrani discreti, è obsoleta (ivi). Oggi i confini non sono più soltanto margini o bordi territoriali, ma *istituzioni sociali complesse*, segnate da tensioni tra

pratiche di rafforzamento e di attraversamento (ivi). Oltre alla moltiplicazione, ciò che oggi sta avvenendo è quindi anche una “eterogeneizzazione” dei confini (ivi).

Un ambito particolarmente dinamico e in trasformazione, da questo punto di vista, è l'ambito marittimo. Diversi studiosi hanno proposto di estendere ai mari il concetto, tipicamente terrestre, della territorializzazione. Philip E. Steinberg asserisce che, per comprendere un'entità territoriale, occorre indagare anche oltre i suoi confini e prendere in considerazione non soltanto le attività e le strategie discorsive che avvengono al suo interno, ma anche al suo esterno (Steinberg 2009). È per questo che egli si è occupato del *mondo-oceano*, inteso come spazio di mobilità, antitetico alla norma dello Stato territoriale (Ivi).

Lo spazio marittimo, specialmente quello relativo a mari chiusi e semi-chiusi, è sempre più suddiviso in zone amministrate e controllate dagli Stati. Daniel Lambach specifica che sarebbe più opportuno parlare di *territorializzazione funzionale* degli spazi marittimi, in quanto agli Stati vengono riconosciuti solo diritti e responsabilità limitati, lontani dalla piena giurisdizione di cui godono sul territorio terrestre (Lambach 2021, 1). Ciononostante, l'economia politica e la geografia degli oceani sta diventando sempre più regolamentata, più intenzionalmente e consapevolmente costruita (Steinberg 2001).

Una sottile fetta di mare viene incorporata nelle acque territoriali di uno Stato, sulle quali esso esercita una giurisdizione pressoché piena (fatto salvo il diritto di “innocent passage” di imbarcazioni straniere). Sulla rimanente parte di mare si applicano diversi regimi giurisdizionali e gradi di sovranità. Siamo di fronte a ciò che Saskia Sassen chiama “sovranità disgiunta”, ovvero la condizione in cui i diritti e i doveri che compongono la moderna sovranità statale sulla terra sono svincolati fra loro e applicati in varia misura (Navone 2020, 260).

Fairbanks et al. prediligono invece il termine *enclosure*, ovvero appropriazione degli spazi marittimi (Fairbanks et al. 2018). Proprio come ci si può “appropriare” di terre, risorse ma anche di mercati, idee o spazi di dibattito, così ci si può appropriare di mari o, meglio, di pezzi di mare. Nella loro concezione, territorializzazione ed enclosure sono collegati, ma non la stessa cosa: il secondo è un precursore del primo. (ivi, 146). Si possono riconoscere tre fasi di enclosure: la prima è l'istituzionalizzazione giuridica dei mari territoriali, la seconda è la creazione delle Zone Economiche Esclusive (ZEE) e la terza consiste nei cambiamenti della geografia economica degli oceani, in particolare l'emergere della pianificazione dello spazio marino e delle pratiche di "ocean grabbing" (Lambach 2021, 1).

La pratica dell'enclosure si presta alla brama di razionalizzazione dei commons e di estensione del potere statale, ma si presta anche alla privatizzazione di spazi e risorse, che è la premessa fondante del processo neoliberale (Fairbanks et al. 2018, 146).

Here enclosure develops as a different kind of territorialization—one enacted through markets and other tools of neoliberal governmentality. Although often driven or enabled by State action, neoliberal enclosures work to privilege powerful private interests, allowing them to take ownership or extend exclusive powers over spaces and resources (ivi).

In un'ottica composita, di assemblaggio di poteri e di giurisdizioni, i mari sono definiti un *crucial domain of the possible* (Fairbanks et al. 2018, 158). Nella consapevolezza che le linee di confine non modificano solo la rappresentazione di un territorio, ma anche il territorio stesso (Schmitt 2006), iniziamo questo viaggio di esplorazione della territorializzazione marittima, partendo dalla storia.

1.2 Da *Mare liberum* a *Mare clausum*

Se la fascia costiera del mare è stata storicamente e globalmente soggetta al possesso e al controllo da parte delle civiltà che vi si affacciavano, non si può dire lo stesso del cosiddetto “alto mare” o “mare aperto”. L'alto mare mediterraneo, e ancor di più gli alto mari oceanici, sono stati per gran parte della storia “terre” di tutti e di nessuno. Attraversati, sfruttati ai fini della pesca, ma mai posseduti. La liquidità dell'acqua e la profondità degli abissi hanno impedito la nascita di confini o barriere in senso fisico, come la sostanziale inabitabilità e ostilità dell'alto mare ne ha impedito la colonizzazione da parte dell'uomo (Casati 2022, 21).

All'inizio del XVII secolo, il filosofo e giurista olandese Ugo Grozio includeva il mare tra le *res communes* e lo definiva *liberum*, cioè a disposizione di tutti e non assoggettabile alla proprietà privata (Brilmayer e Klein 2001, 706–7). Questo veniva stabilito sulla base del fatto che i confini territoriali non sono tracciabili sull'acqua e che il mare e le sue risorse venivano reputate inesauribili (Casati e Gurchani 2023, 102). Il concetto di *Mare liberum* è stato fondamentale per i secoli a venire e ha costituito la base per la modernità e per lo sviluppo del capitalismo. Il mare e gli oceani, infatti, sono stati a lungo - e lo sono ancora, visto che il 90% delle merci viene trasportato sulla loro superficie - lo spazio privilegiato del commercio, mentre *la circolazione delle merci è il punto di partenza del capitale* (Marx 2009, Libro primo, 237)

Ma il carattere “libero” del mare non ha soltanto a che fare con la libertà di movimento data dall’assenza di confini e di barriere fisiche in mare, ma anche con la sospensione o alterazione della legge (Agamben 2021). Nel medioevo, *il mare aveva sempre costituito una zona grigia, dove l’azione della legge era più debole* (Vanoli 2022, 303). Un principio valso nel Mediterraneo come nell’oceano è che lo stesso delitto aveva minor gravità, se compiuto in mare, proprio perché l’azione criminosa si svolgeva in terra di nessuno (ivi). Ecco spiegata l’immancabile presenza di pirati in tutte le epoche della storia e lo sforzo immenso che si è reso necessario per trasformare il mare in uno spazio adatto alla libera circolazione di merci e di uomini.

Il soggetto a capo di questo sforzo immane erano gli Stati, mentre le direzioni verso cui incanalare l’azione e gli investimenti erano diversi: da una parte l’esercizio del potere e della forza militare, dall’altra l’espansione delle conoscenze e delle tecnologie. Questo sforzo è stato anche metaforicamente descritto come scontro fra mostri: il Leviatano di Hobbes, che impersona il *rector* a guida del nuovo *nomos* oceanico e a protezione degli interessi della società borghese, contro l’Idra anarchica e libertaria delle comunità piratesche (Bonazzi 2022, 67–70; Linebaugh e Rediker 2004).

Quello del XVII secolo era un mondo di ricchezze e di dimensioni smisurate, eppure non sufficiente. Portoghesi e spagnoli ne avevano a lungo rivendicato l’intero possesso o quasi, in virtù della bolla papale *Inter Caetera* del 1493 e del Trattato di Tordesillas del 1494, la cui linea di demarcazione – nota come *raia*, ovvero confine, in spagnolo e come *raya*, ovvero riga dei capelli, in portoghese – divideva il globo in due metà (quella a est e quella a ovest della linea); ma essa veniva in seguito declassata da Grozio a “linea immaginaria”, sicuramente insufficiente a stabilire una proprietà (Schmitt 2006; Bonazzi 2022, 50–54; Izzo 2007, 140). Le potenze europee del tempo, come le repubbliche marinare dei secoli precedenti nel Mediterraneo e nel Mar Nero, si calpestavano i piedi in angoli remoti del pianeta e si battevano a suon di cannone, ma anche di sillogi e di trattati.

Il giurista inglese John Selden, ventisei anni dopo il *Mare Liberum* di Grozio, teorizzava un *Mare Clausum*, sul quale è possibile esercitare una forma di proprietà privata da parte di Stati, fra cui il Regno di Inghilterra di cui egli difendeva gli interessi (Brito Vieira 2023, 272–74; Van Ittersum 2021, 2). Un’isola, non a caso, il cui re reclamava un “*dominium maris*” necessario *per la sicurezza del proprio regno e per preservare l’onore e il rispetto davanti alle*

altre nazioni ⁷. Secondo Selden, la chiave per la territorializzazione del mare è la rappresentazione: sono infatti le linee tracciate sulle mappe, e non quelle nell'ambiente, a fare testo (Casati e Gurchani 2023, 103).

Un passo necessario per la rappresentazione cartografica, e quindi propedeutico al processo di territorializzazione, è lo studio e l'espansione delle conoscenze scientifiche sui mari. La brama di "possesso epistemologico" dei mari da parte della geografia ha origini antiche. I portolani italiani e catalani del XIII e XIV secolo erano stati l'anticipazione locale di ciò che sarebbe stato l'Atlas di Mercatore su scala globale: un formidabile strumento di navigazione, costruito non più su distanze, ma su misure; un tentativo di rappresentare non più il mondo nell'accezione di Farinelli (ovvero il complesso di relazioni sociali, politiche, culturali al cui interno si svolge la vita umana) ⁸, né tantomeno il mondo della teologia o del fantastico, bensì il mondo fisico e, più in particolare, il mondo idrografico (Bonazzi 2022, 12–13, 24–26, 58).

Nella seconda metà del XVIII secolo, James Cook veniva inviato in spedizione dalla corona inglese per rendere conto del confine del mare navigabile e per risolvere gli ultimi misteri cartografici ed enigmi del mare (ivi 75). Definito un "esploratore della ragione", così come lo era stato il coetaneo Kant nel campo filosofico, Cook svolge il ruolo di costruire empiricamente – a colpi di charts e di journal entries – la continuità, l'omogeneità, l'isotropia, la chiusura del globo terrestre che egli circumnaviga a fini scientifici e dimostrativi (ivi 92). I *Voyages* di Cook e la *Geografia fisica* di Kant hanno l'effetto di riorientare l'attenzione generale verso il mare e di ricollocarlo al suo posto di *madre di tutto quello ch'esiste* (Kant 2004, 120–21) e di elemento primario di un globo fondamentalmente acquatico, costellato di *brani sottili di terra desicata* (Bonazzi 2022, 92).

Nel XIX secolo, il quadro geopolitico mondiale vedeva ancora la supremazia marittima inglese e un progressivo irrigidimento dello scacchiere terrestre mondiale causato dalla voracità imperialista, che avrebbe determinato nel secolo successivo la spartizione di tutte le terre "vergini" e la condizione d'impossibilità di espandersi senza attaccare un'altra potenza occidentale (Lenin 1946, 91). In questo contesto e sulle fondamenta gettate da Cook di uno spazio oceanico finito e senza misteri, ora attraversabile a bordo di imbarcazioni auto-

⁷ Dalla lettera del segretario di stato inglese Sir John Coke all'ambasciatore Boswell di stanza in Olanda, inviata il 16 April 1635. Riportata in (Van Ittersum 2021, 4).

⁸ In *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo* (Farinelli 2003, 6).

alimentantesi, avviene la nascita e la rapida affermazione sui mari di un nuovo soggetto economico e politico: gli Stati Uniti.

A metà '800, il giovane paese si affidava ancora a mappature realizzate da cartografi stranieri per navigare attraverso i “propri” laghi e mari (Grady 2015, 96). L'Osservatorio Nazionale di Washington, sotto la guida dell'oceanografo Matthew Fontaine Maury, riuscì a creare un nuovo tipo di carta nautica dell'Atlantico, costruita sull'aggregazione di registri, mappe, carte nautiche e giornali di bordo delle passate navigazioni e sulla correlazione con venti, correnti marine e condizioni atmosferiche. Questo sforzo non era dettato solamente da motivazioni di carattere scientifico, ma aveva anche implicazioni prettamente economiche e militari. La raccolta di informazioni standardizzata e la conoscenza approfondita dei mari rese possibili nuove rotte, diverse da quelle tramandate per tradizione, e aiutò a conquistare il predominio in settori come quello della caccia alle balene.

Ma nella terza e ultima fase della geografia identificata da Conrad, quella trionfante che imperversava a cavallo del '900, l'interesse delle principali potenze europee – influenzate dal pensiero di illustri geografi come Friedrich Ratzel, Halford Mackinder e Paul Vidal de la Blanche e affascinate dallo sviluppo apparentemente inarrestabile della rete ferroviaria – tornò a essere terrestre, rivolto principalmente verso i propri confini nazionali, a oriente verso l'Heartland asiatico e verso i territori coloniali d'oltremare (Bonazzi 2022, 122–24). Scriveva Schmitt di una vocazione del capitale *a frugare ogni angolo del mondo* e dell'espansionismo a inventare *sfere geografiche d'interesse e di influenza* (Schmitt 2006, 271–72). Nelle terre d'oltremare finite fra le grinfie delle potenze occidentali avviene il vecchio processo di trasformazione in protettorati mascherati e legittimi “territori anomici”, dove gli Stati esportavano violenza in difesa degli interessi delle loro borghesie (Arendt 2009, 188–93). Nei mari “intra-coloniali”, invece, continuava a vigere la libertà di movimento.

Quando le tensioni interne al vecchio continente diventarono insostenibili scoppiò la Prima guerra mondiale. La *Kaiserliche Marine* dell'Impero Prussiano, accresciuta notevolmente negli anni precedenti alla guerra, risultò numericamente inadeguata per rompere il blocco navale imposto dalla Royal Navy, ma i sommergibili tedeschi si rivelarono un'arma molto efficace per seminare il panico e da utilizzare contro ogni tipo di imbarcazione, incluse le navi mercantili e per il trasporto passeggeri. Furono proprio i frequenti attacchi ad imbarcazioni non militari, come il transatlantico Lusitania affondato nel maggio 1915 insieme a 1198 persone, a indignare

l'opinione pubblica americana e a offrire un pretesto per il decisivo ingresso in guerra degli Stati Uniti.

Alla conferenza di pace di Parigi del 1919, nel discorso dei 14 punti del Presidente Wilson, il principio dell'assoluta libertà di navigazione nelle acque internazionali è il secondo ad essere pronunciato. Esso è seguito, immediatamente dopo, dalla richiesta di soppressione, per quanto possibile, di tutte le barriere economiche e di eguaglianza di trattamento in materia commerciale per tutte le nazioni. La posizione degli Stati Uniti sulla materia sembrava molto chiara e il destino globale pareva essere doppiamente legato a tale posizione, dato che il peso del nuovo soggetto atlantico, già prima potenza economica mondiale e unico Stato occidentale rimasto immune dalla catastrofe della guerra, avrebbe continuato a crescere sempre di più.

Ma nel settembre del 1945 gli Stati Uniti rivendicano un diritto inedito, ovvero la giurisdizione sulle risorse presenti nel sottosuolo e nel fondale della "piattaforma continentale", che si estende dalla linea di costa ben oltre le proprie acque territoriali. Ciò che interessava alla potenza atlantica erano gli idrocarburi nascosti nel sottosuolo marino. Già pochi anni dopo la dichiarazione unilaterale del presidente Truman, l'*American Journal of International Law* riconosceva che la dottrina e la pratica della piattaforma continentale aveva condotto a una situazione caotica e di abuso: *"tutto il processo, in particolare le sue rivendicazioni esagerate, dà l'impressione di un'ascesa trionfale della sovranità nazionale e minaccia di mettere in pericolo il principio, da tempo consolidato, della libertà d'alto mare"* (Kunz 1956, 828).

1.3 UNCLOS e la riorganizzazione degli spazi marittimi

Dal 1945, le rivendicazioni di porzioni di mare estese oltre le proprie acque territoriali si sono succedute a catena in tutto il mondo e hanno rallentato il passo solo nel 1982, con l'approvazione della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), entrata in vigore nel 1994 (Casati e Gurchani 2023). Quindi il processo è durato quasi cinquant'anni e ha richiesto cicli di negoziati internazionali, i primi dei quali fallirono, per l'individuazione di alcuni criteri e principi fondamentali, inerenti la suddivisione del mare in zone marittime e le modalità di allocazione delle aree rivendicate (Brilmayer e Klein 2001, 709–10).

Un importante risultato di UNCLOS è la riorganizzazione degli spazi marittimi, a livello globale, in:

- *Mare territoriale*, noto anche come spazio delle *acque territoriali*, immediatamente contiguo alla costa, è uno dei concetti più radicati all'interno del diritto internazionale del mare (ivi 717). Ogni Stato con sbocco sul mare ne ha diritto e può esercitare su di esso una giurisdizione pressoché piena, fatto salvo il diritto di "innocent passage" di imbarcazioni straniere (ivi). Con UNCLOS, l'estensione del mare territoriale fu incrementata da 3 a 12 miglia nautiche (ovvero da 5.5 a 22.2 chilometri), abbandonando così l'obsoleta e poco precisa regola del "tiro di cannone" che era stata utilizzata fino ad allora;
- *Piattaforma continentale*, intesa geologicamente come la porzione di terra sommersa compresa fra il perimetro costiero e la piana abissale (caratterizzata da acque superficiali, "shallow waters" in inglese), viene inserita nel diritto internazionale del mare come il "prolungamento naturale" del territorio terrestre di uno Stato, e dei diritti di estrazione e di sfruttamento delle risorse in essa (ma non nella colonna d'acqua soprastante) contenute. La sua estensione segue pertanto la morfologia terrestre, ma è stabilito che non può estendersi oltre le 350 miglia nautiche (circa 650 chilometri) dalla linea di base o 100 miglia nautiche (circa 190 chilometri) oltre l'isobata dei 2500 metri di profondità;
- *Zona contigua*, adiacente al mare territoriale, costituisce una "buffer zone" di ulteriori 12 miglia nautiche (quindi estesa a partire dal confine con il mare territoriale e fino a 24 miglia nautiche, misurate dalla linea di base) in cui lo Stato può esercitare le proprie leggi e regolamentazioni nelle materie doganali, fiscali, sanitarie e relative all'immigrazione;
- *Zona Economica Esclusiva (ZEE)*, ovvero la fascia di mare compresa fra la linea di base e le 200 miglia nautiche (circa 370,4 chilometri). Nell'area della propria ZEE – che include il fondale marino, la colonna d'acqua ad esso sovrastante e il sottosuolo – lo Stato esercita diritti sovrani, esclusivi e funzionali allo sfruttamento delle risorse e delle energie biologiche e minerarie (art. 56, par. 1, lett. A UNCLOS), come anche la giurisdizione in materia di installazione di isole artificiali ed altre strutture per la ricerca marina e la conservazione dell'ambiente (art. 56, par. 1, lett. B UNCLOS). Vengono invece garantite le libertà di navigazione e sorvolo, nonché la possibilità di mettere in posa condotti sottomarini che non ostacolano l'esercizio dello Stato che ha istituito la ZEE (art. 58 UNCLOS);

- *Acque internazionali*, o *alto mare*, ovvero lo spazio marittimo che esula dalle ZEE e su cui gli Stati non hanno alcuna giurisdizione.

Questa ripartizione degli spazi marittimi è schematizzata, in lingua inglese, in Figura 1.

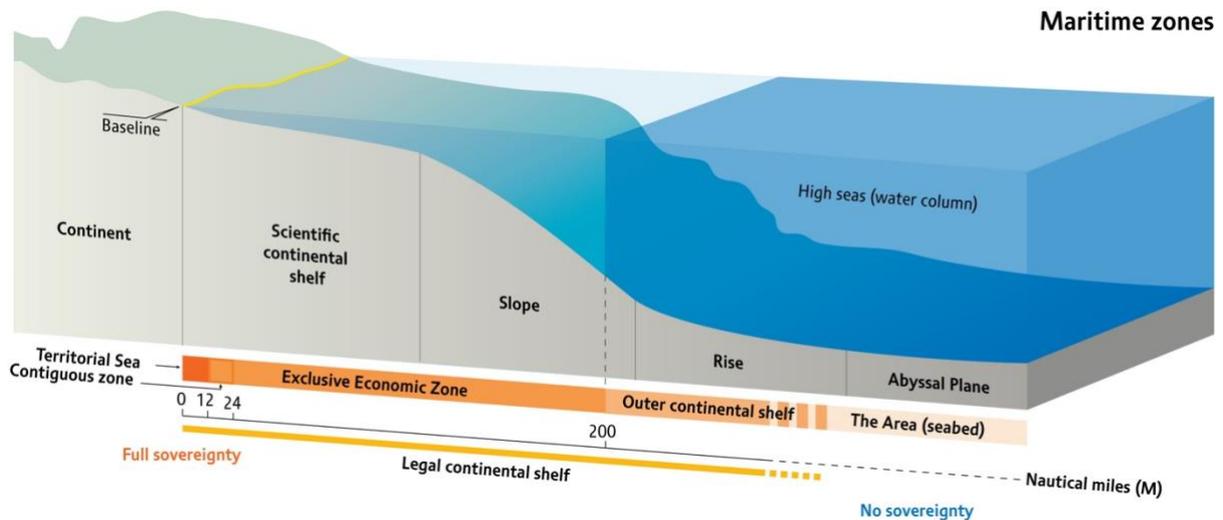


Figura 1 "[Maritime zones](#)" (2010). Riccardo Pravettoni (Grida)

La seconda innovazione di UNCLOS riguarda le modalità di allocazione della sovranità sugli spazi marittimi. Essa infatti non può essere attribuita secondo le logiche tipiche delle acquisizioni di territori terrestri, storicamente basate sul prendere fisicamente controllo o possesso di un'area (Brilmayer e Klein 2001, 710). I firmatari della Convenzione UNCLOS ritennero più adeguata al contesto storico (gli anni '80, ovvero i primi anni del periodo post-coloniale) e più democratica una dottrina *ab initio*, basata cioè su principi legali esistenti a priori, quali l'adiacenza geografica dell'area alla costa di uno stato (ivi 716).

Quindi, per attribuire la giurisdizione sugli spazi marittimi, il criterio primario non è la storicità dell'utilizzo o del possesso dell'area, bensì l'equità e il rispetto dei principi legali e della sovranità degli Stati terzi (Sebbio 2022, 334–35; Brilmayer e Klein 2001, 726). Nel caso in cui vi siano Stati frontisti o con coste adiacenti, l'articolo 74 di UNCLOS prevede la conclusione di un accordo fra gli Stati interessati per la definizione dei confini delle rispettive zone di giurisdizione. Se risulta impossibile trovare un accordo, la questione può essere demandata a una corte arbitrale, come il Tribunale internazionale del mare (art. 74 UNCLOS).

Perché una ZEE possa avere valore legale, occorre una proclamazione unilaterale da parte dello Stato costiero, utile a dichiarare il proprio interesse per una tale zona. Le decisioni sulla

delimitazione delle ZEE in aree contese dovrebbero iniziare solo dopo che tale proclamazione è avvenuta (Friedman 2020, 120). Si tratta di una precisazione importante, riconosciuta nel testo stesso di UNCLOS, ma non sempre adoperata nei casi giudiziari circa le dispute di giurisdizione sui mari (ivi 119).

Questa discrepanza si può parzialmente spiegare con il fatto che sentenze della Corte Internazionale di Giustizia relative all'estensione della giurisdizione sulle zone marittime, eseguite prima dello sviluppo del concetto di ZEE, sono state utilizzate come base per sentenze successive (ivi 129). Questo fatto ha creato principi giuridici relativi alla ZEE che non hanno alcun fondamento nel diritto internazionale o nella prassi degli Stati, e non sono effettivamente legati alla questione dell'entitlement (ivi 130). Vengono, inoltre, espressi dubbi sull'abilità e la competenza degli organi giudiziari internazionali per quanto riguarda le decisioni sulla delimitazione delle ZEE (ivi 132).

Nel caso di zone che si sovrappongono, le parti dovranno raggiungere un compromesso che permetta a entrambe di esercitare la propria giurisdizione senza conflitti. Secondo UNCLOS, un accordo fra Stati può solo segnare il confine tra le zone marittime che si sovrappongono delle parti, ma non limitare o annullare il diritto a tali zone (ivi 122-123). Gli Stati che non ratificano o aderiscono a UNCLOS non sono soggetti al meccanismo obbligatorio di risoluzione delle controversie.

La natura del trattato dovrebbe essere tale che pochi Stati possano permettersi di rimanere al di fuori del regime (Brilmayer e Klein 2001, 745), eppure ci sono alcuni esclusi eccellenti, che non hanno firmato o ratificato la Convenzione, fra cui proprio gli Stati Uniti (Pedrozo 2021). Ad oggi la Convenzione è stata ratificata da 168 Stati più l'Unione Europea e firmata ma non ratificata da altri 14 Stati, come visibile in Figura 2.

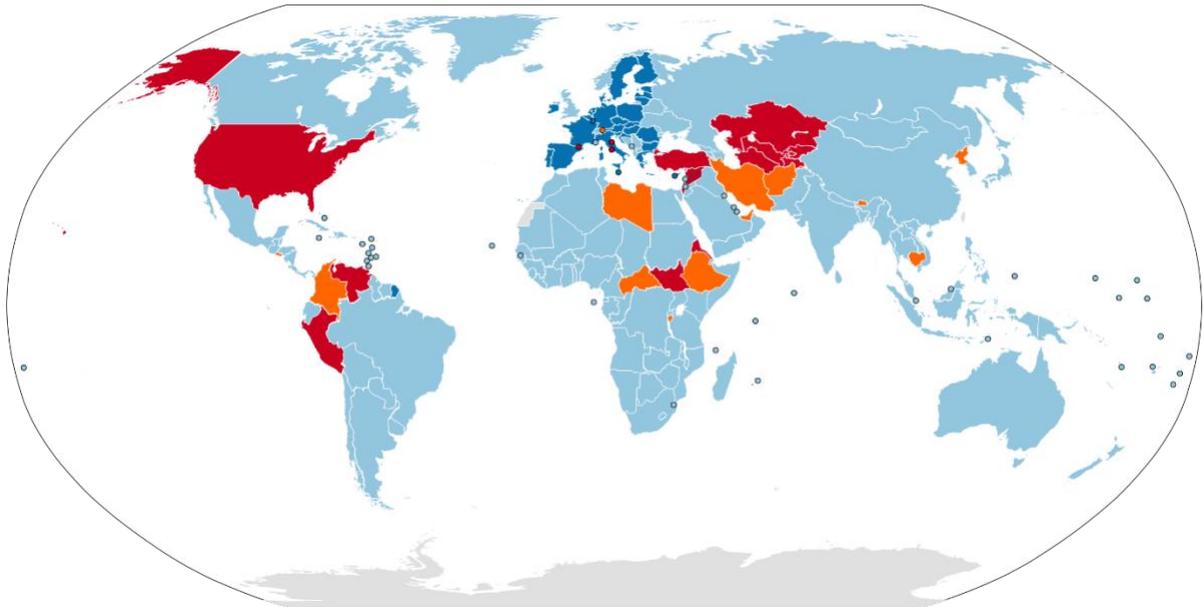


Figura 2 Mappa dei Paesi che hanno firmato e ratificato UNCLOS (in azzurro e in blu), solamente firmato (in arancione), nessuno dei due (in rosso). 2023. Dr. Valentin Schatz, [CC BY-SA 4.0](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:UNCLOS_Signatories_and_Ratifiers_2023.png), via Wikimedia Commons

Poiché la determinazione degli spazi marittimi avviene tramite una proiezione degli spazi terrestri sul mare, la delimitazione dei relativi confini è necessariamente influenzata dalla geografia e, in particolare, da fattori come la superficie terrestre (non marittima) di uno Stato, la sua forma e la lunghezza delle sue coste (Sebbio 2022, 335; Casati e Gurchani 2023, 104). Inoltre, è stato notato che il passato coloniale di Stati come la Francia, che hanno saputo conservare una qualche forma di sovranità su isole remote, costituisce un chiaro vantaggio in termini di estensione spaziale della propria zona economica esclusiva (Casati e Gurchani 2023, 114).

Oltre alla suddivisione degli spazi marittimi sopra riportata, afferente alla Convenzione UNCLOS, nel tempo sono state istituite anche altre forme di giurisdizione sui mari. Si tratta principalmente di zone sulle quali gli Stati esercitano una giurisdizione su temi più specifici, come la pesca (zona di pesca), la tutela ambientale (zona di protezione ecologica) e la tutela archeologica (zona archeologica marittima). Talvolta la materia richiede una cooperazione e un tipo di governance sovranazionale, motivo per cui sono state svolte numerose iniziative anche a livello regionale (come, ad esempio, la Convenzione di Barcellona del 1976 per la protezione del Mar Mediterraneo dall'inquinamento). Inoltre, in accordo con quanto previsto da UNCLOS, nel 1996 è diventata operativa l'*Autorità internazionale dei fondali marini* (ISA), deputata a organizzare e assicurare l'effettiva protezione dell'ambiente marino dagli effetti

nocivi che possono derivare dalle attività legate all'utilizzo dei fondali profondi, quali l'estrazione di risorse minerarie.

Capitolo 2. Mediterraneo fra omogeneità e frammentazione

*“È sbagliato aggredire l'avvenire
dimenticandosi del passato in quanto passato,
perché è come togliere ad un animale l'istinto.*

E questo sarebbe come ucciderlo.”

Fabrizio De André

Con il presente capitolo, miro a inquadrare l'area di studio, ovvero il Mediterraneo, all'interno del suo contesto storico e attuale. L'excursus è da considerarsi solamente introduttivo e non potrà essere esaustivo della storia millenaria che ha accompagnato il bacino. La prima parte del capitolo è costruita sull'alternanza fra i periodi di omogeneità e di frammentazione dello spazio mediterraneo, così come teorizzato da Carlo Fogu. La seconda parte riguarda invece le cause e le tappe che hanno condotto allo stato attuale di crisi e di frammentazione in cui oggi versa il bacino, così come in gran parte del secolo scorso.

2.1 Il continente liquido

Scrivendo Braudel che il Mediterraneo non è un mare, ma una moltitudine di mari, anzi una successione di bacini compartimentati (Braudel 1987, 9, 38). Non uno, ma innumerevoli paesaggi e civiltà, accatastati gli uni sopra gli altri. Un crocevia dove tutto confluisce da millenni, complicandolo. Al fine di comprenderlo, Braudel suggeriva di confrontare ciò che è diventato con ciò che è stato. Iniziando con l'assegnare alle distanze il valore che esse avevano, dimenticando e liberandosi *a qualsiasi costo* della percezione di “Mediterraneo come lago” che abbiamo oggi, per via dei mezzi di trasporto motorizzati di cui disponiamo.

Il mare. Bisogna cercare di immaginarlo, di vederlo con gli occhi di un uomo del passato: come un limite, una barriera che si estende fino all'orizzonte, come un'immensità ossessiva, onnipresente, meravigliosa, enigmatica. Fino a ieri [...] il mare è rimasto sconfinato, secondo l'antico metro della vela e delle imbarcazioni sempre alla mercè del capriccio dei venti, cui occorrevano due mesi per

andare da Gibilterra a Istanbul e almeno una settimana, ma spesso due, per raggiungere Algeri partendo da Marsiglia. (ivi 31).

Un limite, dunque, o addirittura una barriera, Ma anche – e soprattutto, da quando si svilupparono imbarcazioni adatte a solcarla – una superficie di trasporto: una superficie utile, se non perfetta, al servizio degli Stati e delle economie mediterranee (ivi 38). Un sistema di strade, di vie marittime e terrestri e di città collegate fra loro (ivi 51). Di conseguenza, un allargamento *smisurato* dello spazio a disposizione e della risonanza delle città mediterranee e dei loro abitanti nel mondo antico (ivi 52).

Scrivono Roberto Casati che *il Mediterraneo, per via del suo imbocco strozzato, non è raccontato allo stesso modo degli altri mari, ma è diventato un oggetto a sé*; anche se oltre a quello che per antonomasia ha usurpato il nome ci sarebbero in realtà molti mari mediterranei in giro per il mondo (il Mar dei Caraibi, l'Artico, il Mar di Giava, il Mar di Banda, il Mar di Celebes, il Baltico): *tutte zone in cui la terra è l'orizzonte ultimo del mare e non inversamente* (Casati 2022, 59). È stata proposta una concezione di Mediterraneo come un continente liquido (Audisio 1935, 15), oscillante fra periodi di territorializzazione e periodi di cooperazione (Fogu 2021, 40; Horden e Purcell 2000, 339).

Nell'VIII e VII secolo a.C., ai tempi dei Tirreni, della magna Grecia e dei Fenici, il perimetro del Mediterraneo, imperlato di colonie e città-stato, era il bordo di una rete che catturava le isole, oggetti vitali per un continente senza confini (ivi). L'attuale concezione era al tempo ribaltata: l'isola era il prototipo della terraferma, mentre la terraferma acquisiva caratteristiche "insulari" (Matvejević e Heim 1999, 16, 20). Il Mediterraneo arcaico si presentava, cioè, come un sistema di isole ed "emporia" costiere interconnesse fra loro e tenuto insieme da una matrice di appartenenza fondata sul commercio e sulle relazioni, ma anche da un certo grado di ibridazione culturale e di creolizzazione (Malkin 2013, 41).

Applicando la metafora della tecnologia vitale del tempo, ovvero la pesca, Claudio Fogu ha chiamato questo modello di Mediterraneo "Fishing Net". Badiamo bene, in esso erano presenti – come in gran parte della sua storia - diversi tipi di relazioni: coesistenza e cooperazione economica, ma anche competizione, predazione reciproca, violenza parassitaria e asservimento (Horden e Purcell 2000, 76). Ciò che però mancava era la logica del radicamento nel territorio, nella lingua, nelle tradizioni e nell'omogeneità o, in inglese, "self-sameness" (Fogu 2021, 38).

A partire dagli inizi del VI secolo a.C., in Sicilia, Francia meridionale e Spagna, le relazioni multi-a-molti che avevano caratterizzato il periodo precedente cominciarono a lasciare il posto

a dinamiche di “attaccamento preferenziale”, consolidatesi poi in clusters culturali e in veri propri hubs, ovvero evoluzioni di ordine esponenziale di alcuni nodi del Fishing Net (Malkin 2013, 39, 46). Si trattava di un processo di omogeneizzazione, in questo caso di ellenizzazione, della civiltà mediterranea maggiormente indifferenziata ed eterogenea che aveva popolato il bacino precedentemente (Fogu 2021, 38). Tappe successive del medesimo percorso furono, nel V secolo, il tentativo (fallito) di Atene di istituire una talassocrazia al posto del Fishing Net e, nel III secolo, la creazione degli imperi ellenistici, che avevano il controllo su buona parte del Mediterraneo (ivi 39).

È però soltanto in seguito che l'intero bacino, rinominato appunto *Mare nostrum*, fu governato da una singola autorità politica: l'Impero Romano (Abulafia 2023, 15). Esso era una potenza fortemente terrestre, ma dipendeva dal commercio marittimo per il sostentamento alimentare e per il benessere della propria vorace capitale. Ciò che l'impero fu in grado di costruire era una talassocrazia, ridenominata *Spider Web* da Fogu, in cui le rotte commerciali nel Mediterraneo erano ridotte di numero e direzionate tutte, come in una ragnatela, verso il centro, ovvero Roma (Fogu 2021, 41). Anche il numero di *emporìa* o nodi portuali, ribattezzati *municipia*, erano stati ridotti di numero e avevano la funzione di connettere il centro con le periferie, per facilitare il controllo militare e le comunicazioni (ivi).

È importante notare come, con i romani, il controllo militare entri in modo preponderante all'interno della sfera del commercio marittimo, e in particolar modo nelle isole mediterranee, che vennero sostanzialmente tramutate in basi militari (ivi); il problema della pirateria era già al tempo cruciale, nel contesto Mediterraneo, tanto che Gneo Pompeo, uno dei personaggi di spicco della Roma tardo-repubblicana, ricoprì due incarichi straordinari come proconsole (carica che gli conferiva l'autorità e i poteri di un console) per risolvere tale piaga e condurre (con successo) il *Bellum piraticum* nel 47 a.C. (Plutarco 1917, V:179–89). Claudio Fogu non ha dubbi nell'individuare in questo modello, a cui si riferisce anche soltanto con la parola *Imperium*, l'antitesi del Fishing Net del Mediterraneo arcaico e il modello di riferimento per tutte le talassocrazie che si succederanno nella storia del Mediterraneo (Fogu 2021, 41).

La sopravvivenza del modello Fishing Net nel Mediterraneo, invece, è stata da quel momento subordinata all'Imperium, all'ombra del quale è riuscita comunque a fiorire in alcune fasi della storia (ivi 42). Un periodo in cui sicuramente questo è accaduto va dall'850 al 1650, periodo in cui le repubbliche marinare italiane furono in grado di “tagliare” la ragnatela dominante e a connettere le sponde lontane del Mediterraneo e ad estendersi oltre (ivi 42-43).

Ricordiamo che a lungo, durante il medioevo, il Mediterraneo era stato un mare *malnoto e inquietante*, la cui percezione era condizionata da paure, fantasie e mitologie antiche (Musarra 2021).

Furono gli arabi tra i primi nel Mediterraneo a rispondere all'esigenza di un'accurata misurazione del mare e a utilizzare la bussola – un'invenzione cinese – ai fini della navigazione (ivi). Le dinamiche città marinare italiane ne seguirono la scia e migliorarono le imbarcazioni, perfezionarono le tecniche di navigazione ed ampliarono le rotte a tutto il bacino mediterraneo e al Mar Nero, accumulando grandi fortune (ivi). È proprio in alcune città del Mediterraneo dei secoli XIV e XV che si manifestò per la prima volta la produzione capitalistica, in anticipo sull'era capitalistica, che data soltanto dal secolo XVI (Marx 2009, Primo libro, 237).

Nel Cinquecento inizia per il Mediterraneo la prima fase di una progressiva decadenza, innescata dallo sviluppo di imbarcazioni adatte alla navigazione oceanica, dall'allontanamento del centro economico e mercantile del mondo e dal controllo “straniero” degli sbocchi più lontani del Mediterraneo (Braudel 1987, 53). Dal Seicento, in esso penetrano altrui commerci e altrui guerre, mentre gli abitanti delle sue sponde hanno ormai ruoli minimi e, in alcuni casi (Gibilterra, Malta, Cipro ed Egitto), vengono sottomessi dal potere inglese o, in altri (Marocco, Algeria, Tunisia), da quello francese (ivi 118-120).

Onde trarre conclusioni generalizzate sull'intero Mediterraneo, occorre qui ricordare il caso di Napoli, rappresentativo di realtà economiche locali sostanzialmente dimenticate dalla storia, perché di peso minore nella bilancia dell'economia mondiale all'indomani della “scoperta” del nuovo mondo. Sebbene esclusa dal più remunerativo mercato oceanico e potendo contare soltanto su una frazione dei volumi trasportati dalle grandi potenze europee, Napoli ha saputo affermarsi per quasi cinquecento anni nel contesto marittimo mediterraneo. La cosa interessante è il modo, in controtendenza rispetto a quello centralizzante della modernità, attraverso cui vi è riuscita.

Diventata nel XV e XVI secolo un importante attore nella “*ruta de las islas*” istituita dalla dinastia aragonese per connettere la “*ruta de las especias*” dal Nordafrica alla penisola anatolica (Abulafia 2014, 143) e reinventatasi, durante l'intera dinastia borbonica, uno scalo fondamentale nella rotta del grano (che collegava Odessa e Alessandria all'Europa occidentale), Napoli si era affermata nella redistribuzione capillare dei beni provenienti dai grandi flussi e come importante realtà per il servizio di noleggio di navi (Fogu 2021, 71–74).

Paolo Macry descrive l'economia napoletana del tempo, innanzitutto, come un'economia *di redistribuzione*, ad indicare un tipo di economia alla cui base c'era una classe di “*mediatori*” che garantiva una continuità fra commercio marittimo e speculazioni d'ogni tipo (commerciale, finanziaria, edilizia ecc.) ma anche - attraverso il monopolio del mercato alimentare e del contrabbando da parte della camorra - fra mare e campagna; in secondo luogo, a Napoli vigeva un'economia *di circolazione* a cui partecipava l'intera popolazione del Regno delle Due Sicilie attraverso attività come il gioco del lotto, l'usura e lo scambio di favori (Macry 1997, 60, 63–64, 75–80).

Si trattava insomma di un'economia non basata sulla produzione, il plusvalore e la massimizzazione dei profitti, ma piuttosto sull'adattabilità, sull'assunzione di rischi e sullo scambio (Fogu 2021, 76). L'interesse verso questo sistema di governo nasce dalla sua capacità di coinvolgere, e indirettamente sostenere, l'intero spettro sociale e geografico del Regno, oltretutto di adattarsi alle specificità mediterranee e di plasmarsi facilmente di fronte a cambiamenti socio-economici anche importanti (Fogu 2021, 74–75, 78). Il declino di Napoli e l'inizio dell'annosa “questione meridionale” sarebbe in parte da associarsi alla perdita dell'indipendenza politica, avvenuta con l'unificazione d'Italia, e in parte alla trasformazione che investì il Mediterraneo alla fine del XIX secolo (ivi 78, 82).

2.2 Mediterraneo e modernità

Con l'apertura del Canale di Suez (1869) e lo sviluppo della navigazione a vapore, il Mediterraneo si trasforma da mare interno, rimasto sostanzialmente chiuso anche dopo la “volta oceanica” del mondo, a via di comunicazione diretta con l'Oceano Indiano e a una nuova, singola tappa nel quadro delle tratte dell'economia globalizzata (Braudel 1987, 120). Le rotte del mondo erano ormai unificate, *non solo nel senso dello spazio, ma anche in quello del tempo*: ci si poteva muovere da un capo all'altro del globo con un'idea sempre più precisa del giorno di arrivo e senza preoccuparsi di contingenze come il vento favorevole (Vanoli 2022, 471).

Chiaramente non si trattò di un cambiamento da un giorno all'altro, ci volle del tempo perché le compagnie di navigazione si adattassero a un simile cambio di rotta, ma la linea era ormai tracciata: un poco alla volta il mondo e i suoi collegamenti cambiarono volto (ivi 473). Per Horden e Purcell, l'apertura del Canale di Suez fu un momento di “impatto antropocentrico”:

il momento in cui finì la storia di long durée del Mediterraneo interconnesso e del suo ordine bio-geografico (Horden e Purcell 2000, 339).

L'impressione di Braudel era che nemmeno Suez fosse riuscito a risollevare il Mediterraneo dalla sua secolare crisi, a restituirgli prosperità e preminenza (Braudel 1987, 53). Fogu ci ammonisce però di non limitare le nostre valutazioni al solo aspetto economico, perché, come scritto da Matvejevic, *il Mediterraneo è primariamente un paesaggio culturale* (Fogu 2021, 44; Matvejević e Heim 1999, 16, 20). Anche Iain Chambers, nei suoi numerosi studi al confine tra l'antropologia e la geografia culturale, identificava nel Mediterraneo uno spazio concettuale trascendente i confini geografici e politici e metafora degli incontri culturali, dell'ibridazione e della fluidità delle identità in un mondo non rigido (Chambers e Cariello 2019, 62–70).

Riportando del suo viaggio per mare del 1934, Georges Simenon, per ridimensionarne la grandezza del Mediterraneo del suo tempo, lo paragonava a una strada principale di una città di provincia, in cui ci si conosce tutti; scriveva di “familiarità” da Marsiglia a Messina, e di porti e gente indistinguibili fra loro lungo gran parte della costa meridionale, di un odore che accomuna l'intero bacino e di una certa aristocrazia negli abitanti del Mediterraneo, che passano il tempo ad osservarlo dalle panchine (Simenon 2019, 12, 97–98, 104).

Un comune, vago, senso di mediterraneità era condiviso, e accresciuto, anche nelle comunità di migranti provenienti dall'Europa meridionale e trapiantati nei nuovi mondi d'oltremare a cavallo del '900 (Fogu 2021, 99–100). Nell'Europa settentrionale, invece, si preferiva dare preminenza alla costruzione del concetto di “europeità” e si andava formando la teoria razziale, basata anche sul corollario dell'adagio secondo cui *il clima determina il carattere umano* (ivi 115-118). Curiosamente, per Braudel, è proprio il clima il dato unitario fondamentale del Mediterraneo: simile da un capo all'altro del mare, *unifica paesaggi e generi di vita* (Braudel 1987, 16, 104).

Per David Abulafia, invece, le uniche costanti del Mediterraneo sono il suo perenne stato di crisi e la sua frammentazione (Abulafia 2023, 16). Una frammentazione secolare, appoggiata su una comune base greco-romana e una diversità religiosa che portò alla distribuzione del cattolicesimo a occidente, dell'ortodossia a oriente e dell'Islam al sud (ivi, 15). Non deve ingannare la presenza di centri multiculturali e cosmopoliti - come Palermo, Smirne e Salonicco - poiché possiamo vederli come eccezioni o, spesso, come luoghi delle relazioni di natura pragmatica, legate più agli affari che alla cultura (ivi, 15).

Secondo Abulafia, una svolta nella frammentazione del Mediterraneo è avvenuta a partire dal XIX secolo con l'ingresso nel Mediterraneo e nelle sue politiche di nuovi attori, come la Marina americana, e in modo ancora più deciso nel corso dello scorso secolo (ivi 15). L'ultima spinta imperialista di fine Ottocento e inizio Novecento (la prima per l'Italia) cede il passo, dopo i due conflitti mondiali, a nuovi Stati che nascono sulle ceneri di vecchi imperi ed ex colonie. Mentre le coste del Mediterraneo si industrializzavano, si urbanizzavano e si attrezzavano per l'accoglienza turistica.

La tendenza che si è creata nel Mediterraneo, attraverso numerosi eventi del Novecento, è la creazione di Stati etnicamente più omogenei (ivi 20). Si pensi alle stragi e alle deportazioni che hanno accompagnato la fondazione della Repubblica Turca, all'espulsione dei greci dall'Asia minore nel 1922, allo sterminio nazista dei 43 mila ebrei di Salonico, all'esodo di una gran parte della popolazione araba dal nascente Stato di Israele nel 1948, all'arabizzazione dell'Egitto nel 1956 e delle ex colonie nordafricane negli anni '60, alla guerra nei Balcani degli anni '90, alle recenti guerre in Siria.

Un altro fattore di frammentazione è il divario socioeconomico fra i paesi del Mediterraneo. Questo divario può essere anche letto alla luce dell'appartenenza o meno all'Unione Europea, la quale assume un ruolo enorme nel gioco mediterraneo: sulla base degli investimenti esteri che coadiuva o che fa; influenzando le politiche nazionali dei paesi (si pensi alla Grecia nel periodo della crisi economica del 2008-2011); decidendo chi fare entrare all'interno del proprio welfare e della propria moneta (si pensi agli Stati balcanici, come l'Albania, in attesa di entrare a far parte dell'UE ormai da decenni)(ivi 21).

È questo il quadro da tenere a mente nell'affrontare la materia del diritto marittimo e nel trasportarla al Mediterraneo di oggi: un'area politicamente e culturalmente frammentata, lusingata da un passato aureo tramutatosi in violenza e marginalità endemiche, disorientata da ondate di crisi provenienti dallo stesso mare che la definisce. Quando sentiamo la parola "Mediterraneo" inconsciamente la associamo alla crisi migratoria, sebbene questa sia soltanto una delle numerose crisi. La strada liquida, come la chiamava Omero, è infatti *sempre più militarizzata, trafficata e inquinata, oltreché surriscaldata e sovrapescata* (The Passenger 2023, 1).

Capitolo 3. La spartizione del Mediterraneo

Il colonialismo non è un evento storico (che oggi possiamo relegare a capitolo chiuso) ma una struttura di potere che continua a configurare il senso europeo e occidentale del presente. Il colonialismo come estrazione di risorse – sia umane, sia materiali – è chiaramente centrale nell’attuale economia politica neoliberale.

Iain Chambers / Marta Cariello ⁹

Dopo aver introdotto il tema della presente ricerca e inquadrato l’area di studio, procedo in questo capitolo con l’analisi dei processi di territorializzazione avvenuti, e ancora in atto, nel Mediterraneo. Il quadro che ne risulta è di sicuro interesse ed è in frenetica evoluzione. Si percepisce che i paesi mediterranei sono alle prese con una materia relativamente nuova e non priva di controversie e di importanti conseguenze. Sebbene le modalità e i gradi varino di Stato in Stato, anche a seconda delle relazioni che intercorrono fra essi, assistiamo a un’omogenizzazione nel percorso di territorializzazione del Mediterraneo. Il mosaico o patchwork giurisdizionale che aveva caratterizzato il bacino in passato (Andreone 2022) sta lasciando piede alla proclamazione da parte di quasi tutti gli Stati di una zona economica esclusiva.

3.1 Un cambio di rotta

Nella “*Territorial map of the world*” di Rafi Segal e Yonatan Cohen, di cui è riportato un dettaglio in Figura 3, viene meno la distinzione tra territori terrestri e territori marittimi. Tale distinzione viene abbattuta perché reputata *rudimentale, culturale e psicologica, oltreché un obsoleto artefatto cartografico*, irrilevante sia dal punto di vista politico che economico del concetto di spazio (Segal e Cohen 2013). Gli autori della mappa intendono infatti considerare i mari come territori di potenzialità in termini di cibo, energia rinnovabile e combustibili fossili

⁹ In *La questione mediterranea* (Chambers e Cariello 2019, 125).

(ivi). L'immagine di Mediterraneo che ne emerge è di un mare scomparso: interamente territorializzato, esso non è più un *Mare liberum* ma piuttosto un mare spezzettato e inglobato dai territori circostanti.



Figura 3 Dettaglio dell'area mediterranea dalla "[Territorial map of the world](#)" (2013). Rafi Segal & Yonatan Cohen, [CC BY-SA 4.0](#)

Si tratta di un'immagine sicuramente provocatoria, ma più simile alla realtà di quanto pensiamo. Nel processo di attribuzione della sovranità ancora in evoluzione e in fase di "contrattazione" nel Mediterraneo, si tratta anche di una delle poche mappe onnicomprensive disponibili. La mappa è stata realizzata sulla base dei confini marittimi del Flanders Marine Institute. Essi includono anche le delimitazioni di Zone economiche speciali (ZEE) di Stati, come l'Italia e la Grecia, che non hanno ancora istituito una propria ZEE. Tali delimitazioni devono necessariamente essere state attribuite in modo arbitrario (nel migliore dei casi utilizzando accordi bilaterali sui rispettivi confini, laddove presenti, oppure sulla base del principio della linea mediana).

Come accennavo, la situazione nel Mediterraneo è in evoluzione ed è ancora lontana da una chiara e condivisa "spartizione" degli spazi marittimi; tuttavia la *Territorial map of the world* coglieva, già nel 2013, la direzione verso cui si sta andando. Si tratta di una direzione in linea con il principio "the land dominates the sea" espresso dalla Corte Internazionale di Giustizia nel 1969, a proposito di una controversia fra Danimarca e Germania sulle rispettive piattaforme

continentali nel Mare del Nord (Papanicolopulu 2018). Ma la situazione non è stata sempre questa.

Il processo di territorializzazione del Mar Mediterraneo inizia in tempi antichi e per molto tempo riguarda soltanto le acque adiacenti alle coste (attuali mari territoriali e zone contigue), interessate dalla navigazione di cabotaggio, dalla pesca e dalle azioni militari del passato. Le pretese e i tentativi di territorializzazione dell'intero Mediterraneo, incluso delle acque a largo delle coste, risalgono invece solamente al secondo dopoguerra.

L'eco della dichiarazione unilaterale sulla piattaforma continentale del presidente Truman si fece sentire anche al di qua dell'Atlantico. Fra gli anni '50 e '90 vennero firmati, dai paesi mediterranei, numerosi accordi bilaterali e dichiarazioni circa i confini delle piattaforme continentali e, quindi, circa i diritti di esplorazione ed estrazione di eventuali risorse nei relativi fondali marini (Suárez de Vivero 2009, 40).

Per quanto riguarda i diritti sulle acque, invece, dopo UNCLOS e fino a tempi molto recenti gli Stati mediterranei avevano invece optato per esercitare solamente una parte dei diritti previsti dal diritto internazionale, creando zone *minoris generis* ovvero di esclusività limitata, quali le zone di protezione della pesca, le zone di protezione ecologica, le zone archeologiche e combinazioni di queste (Andreone 2022, 114).

Si trattava di un'anomalia rispetto ad altri mari del mondo, in cui invece vennero dichiarate direttamente delle zone economiche esclusive poco dopo UNCLOS. Non rivendicare ZEE, ma scegliendo solo gli elementi d'interesse di tale regime giuridico e permettendo ancora l'esistenza dell'alto mare, sembrava rispondere meglio agli interessi degli Stati costieri, perché permetteva di preservare la libertà di navigazione e l'accesso alle risorse ittiche e di evitare conflitti di delimitazione in un mare relativamente stretto (Giménez 2007, 57–58; Suárez de Vivero 2009, 29).

Il processo di istituzione di ZEE nel Mediterraneo è iniziato invece negli anni '80 con le dichiarazioni di Marocco (1981) ed Egitto (1983) e ha ripreso a inizio anni 2000 con Siria (2003) e Cipro (2004) e con i provvedimenti per stabilire future ZEE in Tunisia (2005), Montenegro (2007) e Libia (2009), a cui sono seguite a catena l'istituzione di ZEE a largo delle coste di Israele e Libano nel 2011 e di Francia e Spagna nel 2013 (Scovazzi 2022; Andreone 2022, 114). La prassi adottata da molti Paesi mediterranei, Francia e Spagna compresi, è di far coincidere ZEE e piattaforma continentale, adottando un confine monolineare e determinando,

quindi, una completa sovrapposizione nella giurisdizione sulla colonna d'acqua e sul fondale dell'area interessata (Caffio 2020, 90).

Ultimamente, la dichiarazione non concordata di una ZEE da parte dell'Algeria (2018), estesa fin in prossimità delle acque territoriali italiane a largo della Sardegna, e l'intesa libico-turca del 2019 sulle rispettive ZEE nel Mediterraneo orientale, hanno reso il tema della territorializzazione del mare urgente anche per gli Stati che avevano adottato una strategia attendista e poco proattiva (Vita 2021; ISPI 2020). La Croazia ha trasformato la propria zona di protezione ittica ed ecologica in ZEE nel 2021, mentre il Parlamento italiano approvava la legge n. 91 del 14 giugno 2021, con la quale autorizzava il governo a istituire una ZEE se e quando lo volesse (cosa non ancora accaduta) (Scovazzi 2022). La Grecia ha invece provveduto a firmare nel 2020 accordi con Egitto ed Italia circa i confini della propria futura ZEE (ivi).

Tutto lascia pensare che assisteremo anche alla dichiarazione delle rimanenti ZEE mediterranee in un futuro prossimo.

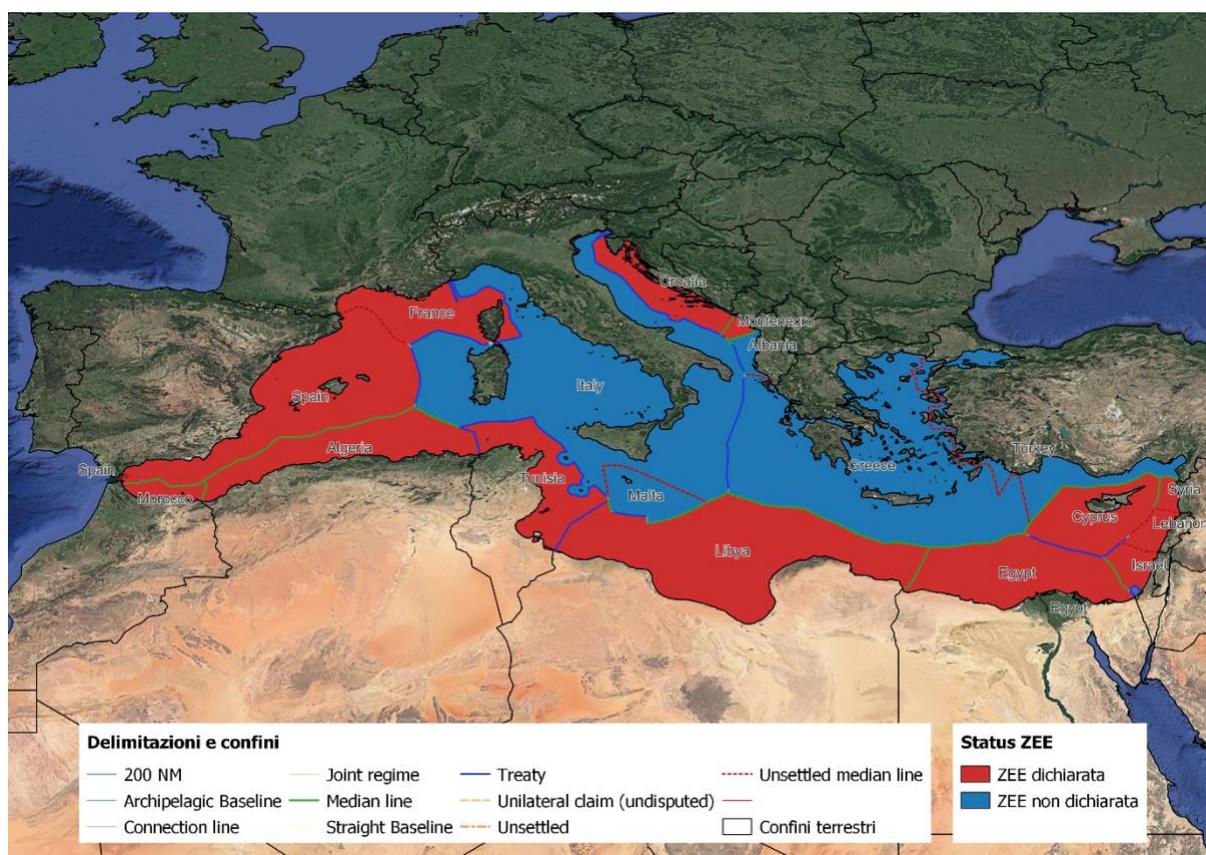


Figura 4 Le Zone Economiche Esclusive nel Mediterraneo e le relative delimitazioni (produzione dell'autore basata su dati del Flanders Marine Institute (2024))

3.2 Conseguenze della territorializzazione del Mediterraneo

Come conseguenza di questo processo, le acque internazionali (o alto mare) nel Mediterraneo sono destinate a scomparire. Si tratta di un cambiamento molto rilevante se pensiamo che, fino al 2009, esse ammontavano a 1.167.229 km² e costituivano circa il 46% del totale della superficie (Suárez de Vivero 2009, 72). Il Mediterraneo è talmente piccolo e affollato di Stati che non rimane spazio per le acque internazionali. Inoltre, proprio per la mancanza di spazio, le ZEE mediterranee non possono raggiungere le estensioni massimali previste da UNCLOS, adottate invece in altri contesti del mondo, ad esempio oceanici.

L'art. 123 di UNCLOS prevede l'obbligo, per gli Stati che si affacciano su un mare semichiuso quale il Mediterraneo, di cooperare tra loro nell'esercizio dei loro diritti e nell'adempimento dei loro obblighi al fine di garantire la conservazione delle risorse marine, la protezione dell'ambiente marino e il coordinamento delle loro politiche di ricerca scientifica. Inoltre, i confini delle ZEE mediterranee devono necessariamente essere concordati con gli Stati vicini, sia quelli “a fianco” che quelli “di fronte”. Questo ha portato a diverse diatribe e tensioni fra gli Stati mediterranei, specialmente nei casi in cui mancano le condizioni di fiducia reciproca e laddove è in gioco la possibilità di sfruttare importanti giacimenti di idrocarburi o altre risorse repute strategiche.

3.2.1 Diatribe nel Mediterraneo orientale

Nel Mediterraneo orientale assistiamo a due comportamenti significativi nelle relazioni internazionali degli ultimi anni: la competizione e la cooperazione fra gli attori, principalmente Stati, coinvolti (Kim e Shin 2021, 2). In quest'area, un fattore determinante è giocato dalla presenza e dalla localizzazione dei giacimenti di gas. È stato infatti notato che, nei casi in cui la proprietà su tali giacimenti è stata chiarita, ha prevalso la cooperazione; mentre nei casi in cui la proprietà è stata contesa da più attori, ha prevalso la competizione, sfociata in tensioni e conflitti (ivi, 5).

Numerose esplorazioni e scoperte di gas naturale si sono succedute a partire dagli anni '90 in tutto il Bacino Levantino (Sotiriou 2020, 240). I primi grandi giacimenti sono stati scoperti nel 1999 e nel 2000 da parte di Israele, il quale ha poi scoperto anche l'enorme giacimento “Leviathan” nel 2010, situato all'incirca 130 chilometri a ovest di Haifa e a 1500 metri di profondità (ivi). Leviathan da solo è stimato essere sufficientemente grande per soddisfare il

consumo di gas israeliano per 40 anni (*The Economist* 2017). In seguito alla sua scoperta, se ne sono succedute altre in zone di Mediterraneo reclamate da Israele, Libano, Cipro ed Egitto (Sotiriou 2020, 240). Quest'ultimo ha reclamato "Zohr", giacimento di dimensioni comparabili a Leviathan e scoperto nel 2015 da ENI all'interno (quasi al confine) della ZEE egiziana (ivi).

In casi come quello del Bacino Levantino, il processo di assegnazione della giurisdizione e dell'esclusività sui territori marittimi assume particolare importanza per via delle conseguenze economiche e geopolitiche che ne derivano. Il processo di territorializzazione del Mediterraneo attraverso l'istituzione delle ZEE è iniziato proprio nel Bacino Levantino, se si esclude il caso particolare del Marocco.

L'Egitto di Mubarak è stato il primo Stato nell'area levantina ad istituire una propria ZEE (nel 1983). Rispettivamente nel 2003 e 2004, Siria e Cipro istituivano le proprie ed erano seguite nel 2011 da Libano e Israele. Nel 2003 Egitto e Cipro hanno formalmente concordato i confini delle rispettive ZEE nel Mediterraneo orientale, tuttavia la Turchia dichiarava la mossa "nulla e non valida" e comprometteva i propri rapporti con l'Egitto oltreché con Cipro (Aoudé 2019, 102).

Nel 2007, Libano e Cipro si sono accordati circa i confini dei propri territori marittimi ma il Libano non ha ratificato tale accordo, vanificandolo; le ragioni per questo comportamento non sono chiare, alcuni lo attribuiscono al fatto che non era stato ancora raggiunto uno speculare accordo con Israele, altri alle pressioni turche e altri ancora all'instabilità politica del paese (Whilden 2014, 958).

Tra fine 2010 e inizio 2011, Israele e Cipro hanno stipulato un accordo sulla delimitazione delle ZEE di ciascun Paese nel Mediterraneo orientale (ivi, 758). A seguito di ciò, Israele e Cipro hanno messo le mani avanti e iniziato con le esplorazioni e gli steps necessari per l'estrazione degli idrocarburi nei fondali delle relative ZEE (ivi, 962-963). Il governo libanese ha presentato un reclamo formale alle Nazioni Unite nel giugno 2011, sostenendo che tale accordo violava quanto stipulato tra Libano e Cipro in precedenza e che violava la propria sovranità e i propri i diritti economici, privando il Libano di oltre 850 chilometri quadrati della sua ZEE (ivi, 959).

È importante sottolineare che la diatriba israelo-libanese sui rispettivi confini marittimi si aggiunge a una diatriba relativa ai confini terrestri fra i due Stati che dura ormai da decenni. In seguito alla guerra arabo-israeliana del 1948, Israele annetteva la Galilea, regione al confine con il Libano e fino ad allora parte del mandato britannico della Palestina. Con la guerra dei

Sei Giorni del 1967 e la guerra del Kippur del 1973, Israele espanse ulteriormente i propri confini settentrionali, conquistando le Alture del Golan e altre porzioni di territorio libanese e siriano. In seguito a un'operazione militare del 1978, messa in campo per porre fine agli attentati palestinesi progettati ed eseguiti partendo dal Libano, Israele conquistava anche Tiro e la regione libanese a sud del fiume Litani.

La “Linea Blu” disegnata dalle Nazioni Unite nel 2000 ha riportato il confine fra i due Stati in una posizione simile al confine (la cosiddetta “Linea Verde”) stabilito dopo l’armistizio del 1949 e ha determinato il ritiro dell’esercito israeliano dal territorio libanese. Nonostante il nuovo confine sia stato accettato da entrambi gli schieramenti, gli episodi di attraversamento non autorizzato dello spazio aereo e del confine terrestre sono stati numerosi e continuano a creare tensioni e ad accrescere, anche in questi giorni, il risentimento da parte libanese, in particolar modo del movimento di Hezbollah.

Per quanto riguarda i rispettivi confini marittimi, i due Stati nemici hanno raggiunto un accordo nell’Ottobre 2022, grazie all’intermediazione degli Stati Uniti. La firma è avvenuta nella base ONU di Capo Naqura, lungo la Linea Blu; le due delegazioni - israeliana e libanese – hanno seduto in due stanze distinte e non si sono incontrate, proprio per evitare che questo accordo venisse percepito come una normalizzazione politica e diplomatica tra due paesi (*Il Sole 24 Ore* 2022). Ciò che probabilmente ha permesso il raggiungimento di questo accordo è la presenza di due giacimenti di gas, “Karish” e “Qana”, il primo e più grande dei quali viene compreso nella ZEE israeliana, mentre il secondo viene attribuito alla ZEE libanese (dietro pagamento di una percentuale a Israele sugli utili netti).

Grecia, Cipro ed Egitto si sono riuniti per la prima volta in forma tripartita l'8 novembre 2014 per firmare la Dichiarazione del Cairo, nella quale accettavano di negoziare per la delimitazione delle loro zone marittime *laddove ciò non sia ancora stato fatto*, e richiama al rispetto dei diritti sovrani e della giurisdizione nazionale sulle ZEE, invitando la Turchia ad astenersi dalle operazioni di indagine sismica e da attività simili all'interno delle zone marittime di Cipro (Sotiriou 2020, 241). Negli anni immediatamente successivi, questa intesa si è intensificata e ha preso la forma di una cooperazione volta non soltanto alle questioni riguardanti la delimitazione delle proprie ZEE, ma anche allo sviluppo congiunto dei settori turistici ed economici dei tre paesi (ivi, 241-243).

Un’asse di cooperazione fra Grecia, Cipro e Israele si è formata nello stesso periodo, sollecitata dall’importanza della questione dei giacimenti nel Bacino Levantino (alcuni dei

quali ricadenti proprio al confine tra le ZEE israeliana e cipriota, come nel caso di “Aphrodite 1” e “Aphrodite 2”) e della possibilità di mettere in campo nuovi importanti progetti energetici (Sotiriou 2020, 244; Aoudé 2019, 100). Già al primo summit, tenutosi nel 2016 ad Atene, è stata infatti evidenziata l’importanza dell’attuazione di progetti energetici congiunti, come la realizzazione del gasdotto Eastmed, che collegherebbe le piattaforme offshore israeliane e cipriote alla Grecia e, eventualmente, all’Italia (se anche il gasdotto Poseidon venisse realizzato).

Entrambe le iniziative hanno goduto del sostegno dell’UE e degli Stati Uniti (Sotiriou 2020, 246). Essi hanno partecipato, in qualità di ascoltatori, ad alcuni dei 12 vertici tenutisi dal 2014 al 2019 fra i membri delle due alleanze; vertici che hanno tutti toccato il tema della ZEE di Cipro (ivi), minacciata dall’atteggiamento aggressivo e dalle pretese di sovranità su parte dei giacimenti levantini da parte della Turchia e dell’autoproclamata Repubblica Turca di Cipro del Nord (non riconosciuta dalla comunità internazionale e controllata militarmente dall’esercito turco fin dal 1974).

Le pretese turche di espandere la propria ZEE, oltre rispetto a quanto riconosciuto dalla comunità internazionale, sono motivate dall’opportunità di ottenere l’accesso all’area circostante i giacimenti “Glauco” e “Calypso”, rinvenuti da Cipro fra 2018 e 2019 (Kim e Shin 2021, 2–3). Similmente, la Repubblica Turca di Cipro del Nord rivendica una ZEE che interseca in modo consistente quella cipriota e diversi dei “blocchi” che Cipro ha assegnato alle imprese di esplorazione ed estrazione di gas (ivi, 3). La proposta del 2011, da parte della Repubblica Turca di Cipro, di sospendere le attività di esplorazione indipendenti e discutere una possibile cooperazione e condivisione dei proventi è stata respinta da Cipro, che ha sottolineato la sovranità e il diritto di svolgere attività economiche nella propria ZEE (ivi, 3).

Secondo l’Assistente del Segretario di Stato americano per gli Affari europei ed eurasiatici, presente nel 2018 a uno dei suddetti vertici, la Turchia si trova in una posizione di “*one versus the rest of the world*” (Sotiriou 2020, 246). L’esclusione dalle iniziative di collaborazione illustrate e il rifiuto di firmare gli accordi sul diritto del mare di cui al Capitolo 1, hanno sicuramente contribuito a porre la Turchia in una posizione isolata.

A dimostrazione di questo c’è anche l’iniziativa militare quadripartita tra Francia, Cipro, Grecia e Italia, denominata Quad o Eunomia, che a partire dal 2020, si esibisce attraverso un’esercitazione congiunta nelle acque a Sud di Cipro utilizzando molteplici assetti aeronavali

e dando prova della sinergia, coordinazione e intesa tra le diverse Marine europee coinvolte ¹⁰. L'obiettivo esplicito dell'iniziativa è di assicurare il rispetto del diritto internazionale del mare e i dettami di UNCLOS, attraverso cui sono state concepite le aree di giurisdizione marittime greca, cipriota, francese e anche italiana. Tale schema securitario suggerisce dunque una presa di posizione indiretta anche da parte di Francia e Italia sulla diatriba greco-turca nell'Egeo (Noto 2022).

Tuttavia, come illustrerò nel prossimo capitolo, la situazione potrebbe essere più complicata di così, "imbottita" di (auto)narrazioni nazionaliste e identitarie, ma anche di intese fra governi con interessi e ideologie affini. Una su tutte, ma non l'unica, è l'intesa Turco-Libica, sigillata nel 2019 anche in tema di ZEE, con un accordo bilaterale che ha marcato l'ingresso della Libia nell'intricato "gioco levantino" (Kim e Shin 2021, 3) e con la quale la Turchia ha provato a rafforzare il valore delle proprie pretese. L'accordo disegna infatti una continuità fra la ZEE turca e quella libica, ma è al momento privo di valore intrinseco data l'attuale divisione del paese cirenaico (Noto 2022).

3.2.2 Diatribe nel Mediterraneo occidentale

Nel Mediterraneo occidentale, il processo di territorializzazione e le relazioni internazionali hanno risentito meno del tema energetico, in quanto, ad oggi, non sono stati rinvenuti giacimenti di idrocarburi comparabili a quelli del Mediterraneo orientale.

Nel 2015, Italia e Francia hanno firmato un accordo sulla delimitazione della ZEE francese, della zona di protezione ambientale (ZPE) italiana, nonché della piattaforma continentale e delle acque territoriali di entrambi (Caffio 2016, 91). L'accordo italo-francese del 2015 è la prova della risoluzione delle precedenti divergenze di opinioni, risalenti già agli inizi degli anni '70, sul metodo di delimitazione da adottare per la definizione dei rispettivi territori marittimi (ivi, 91, 101). Il metodo sul quale i due Stati sembrano aver convenuto è quello previsto dagli art. 74 e 83 di UNCLOS, ovvero il cosiddetto "three-step process", che tiene conto del principio della linea di equidistanza, ma anche dei principi equitativi/circostanze rilevanti come la proporzionalità fra lunghezza della costa ed estensione delle aree risultanti (ivi, 105).

¹⁰ Dal [sito](#) del Ministero della Difesa, consultato il 24/01/2023.

Sebbene l'accordo italo-francese sia stato – troppo presto - definito *un paradigma per i casi irrisolti di delimitazione nel Mediterraneo* (ivi, 107) e possa essere ritenuto nel complesso un accordo equo per le due parti, esso si è concluso in un nulla di fatto (Caffio 2022). Nel gennaio 2016, un peschereccio sanremese è stato illegittimamente sequestrato dalle forze dell'ordine francesi in prossimità di Mentone, un'area tradizionalmente frequentata per la pesca del gambero rosso (ivi). Tale area è stata evidentemente considerata mare territoriale francese, prima che l'accordo venisse ratificato da entrambe le parti e che la delimitazione delle rispettive acque territoriali entrasse in vigore (ivi). Le proteste del settore dei pescatori e il clamore mediatico suscitato dall'episodio, cavalcato soprattutto dalla destra ¹¹, hanno impedito fino ad oggi la rettifica dell'accordo.

Nel 2018, l'Algeria ha istituito una ZEE che si spinge fino a quasi 12 miglia nautiche (confine del mare territoriale) dalla costa della Sardegna, sovrapponendosi con la zona di protezione ecologica italiana, con la piattaforma continentale italiana e con la ZEE spagnola (Scovazzi 2022). La proclamazione della ZEE algerina è stata eseguita senza notificare per via diplomatica o preannunciare in via di cortesia gli Stati interessati, come è invece stabilito dall'art 123 di UNCLOS relativo alla cooperazione degli Stati che si affacciano su mari chiusi o semichiusi (Caffio 2020, 94). Nello stesso anno, l'Italia e la Spagna si sono entrambe opposte alla dichiarazione algerina, inviando una nota ufficiale al Segretariato delle Nazioni Unite (ivi). In seguito, il Parlamento italiano, con la legge 91/2021, ha autorizzato il Governo a istituire una ZEE italiana se e quando lo riterrà opportuno (ivi).

Anche a sud-ovest dell'Italia la situazione dei confini marittimi, in particolare delle ZEE, è lontana dall'essere risolta. Ben quattro Stati - Italia, Libia, Malta e Tunisia – si contendono lo stesso “fazzoletto di mare” (Scovazzi 2022). La diatriba scaturisce dalla discordanza fra i metodi di delimitazione utilizzati in precedenti accordi bilaterali (ad esempio quello fra Italia e Tunisia del 1971 sulle relative piattaforme continentali) e in un caso arrivato alla Corte Internazionale di Giustizia nel 1985 (relativo alle piattaforme continentali di Malta e Libia). Tale discordanza crea incertezza e dà adito a diversi scenari, più o meno convenienti a seconda del metodo da utilizzarsi per la delimitazione delle ZEE e (ivi).

¹¹ Come illustrato dall'articolo del 20 marzo 2018 de il Post “[La bufala dei francesi che si prendono il mare della Sardegna](#)”.

Fra Italia e Malta sono in corso trattative decennali sui rispettivi confini marittimi, come testimoniato dall'emblematica nota verbale del 26 aprile 2023, inviata da Roma all'Ambasciata di Malta, che si apre reiterando che *fin dall'instaurazione delle relazioni diplomatiche fra Italia e Malta nel 1964, i confini marittimi fra i due paesi sono rimasti indefiniti*¹². Le trattative non si sono concretizzate nel modo consueto, ovvero tramite l'avvio di un negoziato, ma hanno costruito sopra a un *modus vivendi* delineatosi nel 1970, in risposta a una nota inviata da Malta all'indomani dell'indipendenza dalla Gran Bretagna (Caffio 2020, 86). Nella nota si legge che, in mancanza di una linea di demarcazione concordata della piattaforma continentale a nord di Malta, il nuovo Stato considererà, quale linea di demarcazione provvisoria, la linea mediana tra Malta e l'Italia (ivi, 87). L'Italia ha preso atto e accettato, in via provvisoria e per la zona compresa tra Malta e la Sicilia, tale linea di demarcazione (ivi).

Nel tempo, Malta ha dato valore generale alla linea meridiana come definita nel *modus vivendi* pattuito con l'Italia, adoperandosi nell'esplorazione di idrocarburi e nel settore della pesca anche in porzioni di mare reclamate dagli Stati circostanti, ovvero l'Italia nell'area a est di Malta, e la Libia e la Tunisia a ovest. Il comportamento maltese, giudicato dall'Italia unilaterale e non in linea con i principi di UNCLOS¹³, ha creato ulteriori tensioni e incertezze sulla giurisdizione in un'area di Mediterraneo, come sappiamo, estremamente critica per quanto riguarda i flussi migratori. Ad oggi, un accordo sulla delimitazione dei territori marittimi dei quattro Stati non è stato ancora raggiunto.

Anche nell'Adriatico, il cui fondale è stato "spartito" già negli anni '60 con accordi bilaterali sulle piattaforme continentali dei diversi Stati che vi si affacciano, presenta oggi alcune criticità legate all'utilizzo della colonna d'acqua e alla creazione delle varie ZEE. Nel 2006, l'Italia ha fatto inserire una Comunicazione all'interno del Bullettino pubblicato dalla *Division for ocean affairs and the law of the sea* delle Nazioni Unite, dove lamentava che la delimitazione della zona di protezione ecologica e ittica della Croazia, istituita unilateralmente l'anno precedente sulla base dell'accordo italo-iugoslavo del 1968 sulle rispettive piattaforme continentali, era dannosa per gli interessi e i diritti dell'Italia¹⁴. A giustificazione di ciò, l'Italia adduceva anche

¹² [Nota verbale 71240](#) del 26/04/2023, inviata dal Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale all'Ambasciata di Malta.

¹³ Ivi.

¹⁴ [Bullettino N° 60 UN DOALOS](#), 127.

motivazioni sostanziali, in particolare: la trasformazione dal 1968 a oggi del metodo di determinazione della linea di base del mare territoriale; lo spostamento della costa italiana a seguito dell'accumulo di detriti depositati dal Po; la presenza di speciali circostanze, come i diritti storici sulla pesca.

Similmente, la Slovenia aveva denunciato nel 2004 la violazione della propria sovranità e dei propri diritti sul mare antistante la costa slovena da parte della zona di protezione ecologica e ittica croata¹⁵. La disputa fra i due paesi aveva portato all'avvio di un processo di arbitrio, il cui Final Award del 2017 stabiliva una risoluzione sulla base di una suddivisione geometrica della Baia di Pirano, che utilizza la proiezione di un ramo del fiume Dragonja (confine terrestre fra i due Stati) come confine marittimo¹⁶.

Il Montenegro lamenta di aver rivolto dal 2003 al governo della Croazia, e successivamente anche alle Nazioni Unite e infine a tutte le parti interessate, numerose note di protesta sia contro la decisione del Parlamento croato sull'estensione unilaterale della propria giurisdizione in aree contese del Mare Adriatico, sia contro le attività di esplorazione sismica petrolifera che la Croazia ha avviato con alcune compagnie private in quell'area, a partire da settembre 2013¹⁷.

Nella proclamazione della propria ZEE, comunicata dalla Croazia nel 2021 alle Nazioni Unite, si legge che il confine esterno della ZEE si estende fino al limite massimo consentito dal diritto internazionale e che verrà determinato attraverso accordi internazionali con gli Stati la cui costa è opposta o adiacente alla propria¹⁸. Tra l'aprile e il maggio 2023, è stato firmato e ratificato un accordo fra Italia e Croazia che stabilisce la coincidenza fra delimitazione delle proprie ZEE e piattaforme continentali in conformità all'Accordo del 1968 e all'Accordo per la correzione tecnica del 2005¹⁹. Al momento in cui scrivo, non risultano presenti altri accordi bilaterali sulla delimitazione della ZEE croata.

¹⁵ [Buletto N°59 DOALOS](#), 33.

¹⁶ [Comunicazione](#) del 14/02/2018 da parte della Missione Permanente della Slovenia presso le Nazioni Unite indirizzata al Segretario Generale delle Nazioni Unite, 1.

¹⁷ [Comunicazione](#) del 18/05/2015 da parte della Missione Permanente del Montenegro presso le Nazioni Unite indirizzata al Segretario Generale delle Nazioni Unite.

¹⁸ [Comunicazione](#) dell'11/02/2021 da parte della Missione Permanente della Repubblica Croata presso le Nazioni Unite indirizzata al Segretario Generale delle Nazioni Unite, 1.

¹⁹ [LEGGE 15 maggio 2023, n. 62](#). *Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica di Croazia sulla delimitazione delle zone economiche esclusive, fatto a Roma il 24 maggio 2022.* (23G00064), art. 1.

Infine, il caso della zona di protezione della pesca, ora ZEE, spagnola. Oltre alla già menzionata sovrapposizione fra ZEE spagnola e algerina, c'è un problema di delimitazione ancora non risolto tra Spagna e Francia nel Golfo del Leone (Caffio 2020, 97) e una sovrapposizione fra la ZEE spagnola e marocchina circa i territori marittimi intorno a Ceuta, Melilla, Vélez de la Gomera, Alhucemas e Chafarinas Islands (Pineda 2018, 64).

Capitolo 4. Venti nazionalisti

*“E la radio di bordo
È una sfera di cristallo
Dice che il vento si farà lupo
Il mare si farà sciacallo”*

Fabrizio de André ²⁰

In questo capitolo provo a contestualizzare e a motivare il cambio di rotta in termini di territorializzazione del Mediterraneo di cui al capitolo precedente. Per farlo prenderò in esame alcuni episodi relativi al contesto italiano che hanno avuto una ricaduta sulla politica internazionale e, in particolar modo, mediterranea. Lo scopo di presentare queste storie, separate fra loro nel tempo, nello spazio e negli ambiti toccati, è di ricavarne un “substrato” concettuale su cui pesare i toni delle narrazioni politiche che sentiamo in merito al Mediterraneo.

4.1 La crociera del terrore

Lunedì 7 ottobre 1985, a Göteborg, veniva intercettato un messaggio radio di SOS proveniente dalla nave da crociera italiana Achille Lauro, salpata pochi giorni prima da Genova per un itinerario nel Mediterraneo. L'Achille Lauro era una nave da crociera di tutto rispetto, equipaggiata di due piscine, di cui una per bambini, un cinema, una discoteca, una piccola palestra, vari saloni e altre aree per mangiare e divertirsi (Blumenthal 1985). Oltre ai 344 uomini di equipaggio, tra cui 215 italiani e 78 portoghesi, si trovavano a bordo 201 passeggeri

²⁰ Dal testo di *Parlando del naufragio della London Valour*, in Rimini, 1978.

tra i quali 52 svizzeri, 29 austriaci, 28 italiani, 16 statunitensi e 11 tedeschi ²¹. Al comando c'era Gerardo de Rosa, 51 anni, di Castellammare di Stabia.

Secondo quanto riportato nel messaggio radio, di cui le autorità italiane erano state tempestivamente informate, l'Achille Lauro stava navigando al largo del tratto di mare tra Alessandria e Porto Said. In seguito ad accertamenti attraverso il governo egiziano, nella serata di lunedì risultò chiaro che la nave era stata dirottata da un commando armato di quattro uomini.

In seguito arrivò la richiesta, attribuita al leader del commando a bordo, che si qualificava come palestinese, di rilasciare 50 palestinesi detenuti in Israele in cambio della Achille Lauro e delle persone a bordo. Veniva aggiunto, nel messaggio impartito dai dirottatori, che – a partire dal giorno successivo - avrebbero ucciso un passeggero di nazionalità americana ogni ora, finché le loro richieste non fossero state accolte. Successivamente, la nave smetteva di rispondere alle chiamate e interrompeva la comunicazione radio, rendendo difficile individuarne la posizione e la rotta, oltre che ancora più drammatica la situazione.

A seguito di ciò, venivano intensificati i collegamenti con il governo del Cairo e con le autorità degli Stati Uniti, finché alle 13 del martedì (secondo giorno del dirottamento) giungeva la notizia che gli aerei di ricognizione avevano avvistato la nave, diretta verso est: presumibilmente verso la Siria. Successivamente, i dirottatori chiedevano alle autorità siriane di poter attraccare nel porto di Tartous, autorizzazione che veniva negata su richiesta italiana e americana. L'ambasciatore americano Rabb, ricevuto dal governo italiano, informava circa l'assoluta indisponibilità del governo di Washington ad intraprendere un negoziato e la decisione di avviare un'azione militare nella notte successiva. Craxi rispondeva che la nave era una nave italiana e che il Governo italiano aveva sin dal primo momento considerato la possibilità di un intervento militare in caso di assoluta necessità, e che allo scopo aveva già predisposto gli uomini e i mezzi. L'incontro si concluse con un rimando all'indomani mattina, per capire in quale direzione si sarebbero mossi gli eventi e per definire i comportamenti da assumere.

Tuttavia, il primo momento cruciale della vicenda era avvenuto. Craxi, nel ricordare all'ambasciatore americano che *la nave è una nave italiana*, gli aveva innanzitutto ricordato

²¹ Come comunicato da Bettino Craxi, Presidente del Consiglio, nel suo [discorso](#) alla Camera dei Deputati nella seduta del 17 ottobre 1985, 323.

che – sul piano giuridico - le navi non sono altro che estensioni mobili del suolo dello Stato di cui battono bandiera. Sul piano politico, Craxi aveva rivendicato la dignità del paese che rappresentava e il diritto di gestire i “propri problemi”, senza che gli Stati Uniti prendessero decisioni d’intervento in modo unilaterale, come era successo in numerose occasioni a partire dalla fine del secondo conflitto mondiale.

Mercoledì, terzo giorno della vicenda, il Ministro degli Affari Esteri egiziano Meguid informava il governo italiano di un possibile ritorno della nave Achille Lauro nelle acque antistanti Porto Said e la disponibilità del governo egiziano ad autorizzarne l’entrata in rada. L’Italia conveniva su una linea pragmatica di approccio e dialogo con i dirottatori che evitasse inutili tragedie, dichiarandosi disposta a concedere un salvacondotto ai dirottatori a condizione che non fossero stati compiuti a bordo atti di violenza perseguibili sulla base della legge penale italiana. A detta dello stesso Craxi, *sugli sviluppi della situazione giocavano a questo punto due fattori: la piena, sagace collaborazione dell’Egitto ed il ruolo di buoni uffici svolto dagli emissari inviati al centro operativo di Porto Said dall’OLP [Organizzazione per la Liberazione della Palestina]* ²².

Yasser Arafat, che aveva in precedenza condannato l’azione e dichiarato l’estraneità ai fatti (poi smentita) dell’OLP di cui era presidente, inviava un messaggio all’Italia in cui comunicava che *dopo i nostri sforzi compiuti durante l’intera nottata, abbiamo potuto far rientrare in acque antistanti l’Egitto la nave e aggiungeva che il rilascio della nave con tutti i passeggeri sani e salvi sarebbe avvenuto senza alcuna contropartita di liberazione di prigionieri* ²³. Intorno alle 15,30 di mercoledì, arrivava la notizia dalle autorità egiziane che la nave veniva effettivamente rilasciata e che tutte le persone a bordo erano in buone condizioni di salute. Il Ministero degli Affari Esteri italiani riuscì finalmente a mettersi in contatto diretto radio-telefonico con il comandante De Rosa, il quale confermava di aver recuperato il pieno controllo della nave e che tutti i passeggeri ed i membri dell’equipaggio stavano bene, tranne un marinaio leggermente ferito.

Solamente due ore dopo, il comandante informava dell’avvenuta scomparsa a bordo della nave di un cittadino americano, di nome Leon Klinghoffer. Klinghoffer era anziano (69 anni)

²² Ivi, 324.

²³ Ivi.

e paraplegico, di nazionalità israeliana oltreché americana. Proprio per questo ultimo fatto, che lo distingueva da tutti gli altri passeggeri, i dirottatori lo avrebbero ucciso e buttato in mare.

L'omicidio di Klinghoffer suscitò la condanna internazionale e diede avvio a una nuova fase nella vicenda, legata alla sorte giudiziaria dei quattro dirottatori. L'Italia richiedeva all'Egitto l'estradizione dei quattro dirottatori, perché essi potessero essere sottoposti ad un regolare processo in Italia. Contemporaneamente, veniva rassicurato il Presidente Reagan che nulla sarebbe stato lasciato intentato, sempre nell'ambito di tutte le concrete possibilità dell'Italia, perché i colpevoli fossero individuati e puniti. Tuttavia, il Boeing 737 civile egiziano diretto in Italia, a bordo del quale erano stati imbarcati i quattro palestinesi, veniva intercettato in volo da aerei militari americani. Nel cuore della notte del giovedì, perveniva la richiesta, in seguito concessa, di atterraggio presso la base aerea militare di Sigonella, in Sicilia, gestita dall'Aeronautica Militare italiana e ospitante una sede della United States Naval Aviation.

Come Craxi rende conto alla Camera ²⁴,

appena atterrato, il Boeing egiziano è stato posto sotto il controllo di 50 militari italiani che lo hanno circondato. Dai C 141 [americani] sono discesi 50 militari americani in assetto di guerra che hanno a loro volta circondato i militari italiani. Appartenevano alla Forza delta ed erano comandati da un generale in collegamento radio con Washington; un commando era pronto ad intervenire per prelevare i passeggeri del Boeing. L'ordine proveniva direttamente dalla Casa Bianca ed era, come ci fu comunicato, di "prelevare i terroristi".

Siamo giunti al secondo momento cruciale della vicenda. Nel corso della notte seguivano numerose telefonate, fra cui quella del Presidente Reagan a Craxi, il quale ricordava nuovamente che *i reati erano stati commessi in acque internazionali, su una nave italiana, e pertanto dovevano essere configurati come atti criminosi perpetrati in territorio italiano*. Questa volta, Craxi aggiungeva *che il Governo italiano non avrebbe potuto sottrarre, con proprie decisioni, alla competenza dei tribunali italiani i responsabili del dirottamento dell'Achille Lauro e degli atti di violenza commessi a bordo*.

Il presidente degli Stati Uniti prendeva atto della posizione italiana, ma preannunciava che sarebbe stata chiesta l'estradizione dei quattro terroristi, sulla base del trattato vigente in

²⁴ Ivi.

materia tra Stati Uniti ed Italia. In seguito alla telefonata, i quattro dirottatori venivano presi in custodia dall'Italia, come anche il velivolo egiziano. Veniva inoltre richiesto alle autorità egiziane di trattenere come testimoni ai fini giudiziari due palestinesi che erano presenti sul volo (uno dei quali, Abu Abbas, aveva svolto un importante ruolo di mediazione durante le trattative ed era sospettato di essere un mandante del dirottamento), ma tale richiesta veniva negata dall'Egitto, che richiedeva il rilascio dell'aereo con tutti i suoi passeggeri (fra cui dieci guardie egiziane armate), ad esclusione dei responsabili del dirottamento, e che tratteneva ancora la motonave Achille Lauro a Port Said. Raccolta la testimonianza di Abu Abbas, il Boeing 737 egiziano veniva trasferito, scortato da quattro caccia italiani, dalla base di Sigonella all'aeroporto di Ciampino di Roma per ulteriori accertamenti. Durante il volo, un tentativo di intimidazione e di dirottamento da parte di un velivolo militare americano veniva scongiurato e l'atterraggio avveniva come da programma.

L'Italia si opponeva alla formale richiesta di estradizione presentata dagli Stati Uniti per Abu Abbas, ritenendo che non presentasse gli elementi di merito e di sostanza adeguati. Abu Abbas, si trovava infatti a bordo di un aereo che godeva di status di extraterritorialità ed era inoltre protetto da immunità diplomatica estesa dalla Repubblica irachena. A seguito di un rocambolesco escamotage ²⁵, che aveva distolto l'attenzione di stampa e Stati Uniti simulando un trasferimento di Abu Abbas dal Boeing verso l'Accademia d'Egitto a Roma, il velivolo egiziano veniva fatto rientrare in Egitto. I due testimoni palestinesi venivano invece trasferiti in Jugoslavia, aldilà della "cortina di ferro" (il Tribunale di Genova nel 1986 condannò due dei dirottatori e Abu Abbas all'ergastolo, ma quest'ultimo rimase libero fino all'arresto da parte degli Stati Uniti nel 2003). Dopo la partenza dell'aereo egiziano da Fiumicino, la nave italiana Achille Lauro ebbe l'autorizzazione a lasciare l'Egitto e rientrò subito in patria.

L'incidente è considerato essere la più grave crisi (poi ricomposta) nei rapporti fra Italia e Stati Uniti dalla fine della Seconda Guerra Mondiale a oggi. Nell'arena delle politiche internazionali, la rivendicazione italiana di gestire in prima persona la situazione, inerente e conseguente il dirottamento dell'Achille Lauro, ha permesso all'Italia di uscire da una dinamica di servilismo nei confronti della superpotenza americana, verso la quale era debitrice di

²⁵ Vicenda ricostruita nel film documentario "[1985. Allarme nel Mediterraneo](#)" di Rai Documentari.

importanti aiuti economici (Piano Marshall) nel dopoguerra. Questo episodio ha messo in chiaro il diritto e l'intransigenza dell'Italia di esercitare la propria giurisdizione e sovranità negli spazi che le competono. Per quanto riguarda le basi della NATO in Italia, dopo i fatti di Sigonella, è stato chiarito che esse possono essere utilizzate dai membri dell'Alleanza Atlantica solo per le finalità specifiche dell'Alleanza ed in conformità a quanto fissato dagli accordi vigenti ²⁶

La vicenda Achille Lauro creò un grande dibattito fra le forze politiche e portò a una crisi di governo. Essa ci illumina a proposito del ruolo dell'Italia nel Mediterraneo. Già nei decenni precedenti la vicenda, l'Italia si era ritagliata un ruolo particolare. Aveva assunto una certa importanza e centralità nelle relazioni diplomatiche grazie alle proprie politiche estere e alle iniziative di alcuni personaggi. In primis Enrico Mattei, nominato nel 1945 commissario liquidatore dell'Agenzia Generale Italiana Petroli (Agip) e fondatore nel 1953 dell'ENI, che egli intese come una multinazionale di idrocarburi pronta a sfidare il ruolo precostituito per l'Italia dal sistema di alleanze atlantiche e l'oligopolio delle Sette sorelle che dominavano l'industria petrolifera mondiale (Frascani 2008, 172). Giorgio La Pira, sindaco di Firenze e protagonista di operazioni di pace che riguardavano il Medio Oriente e la due sponde del Mediterraneo si era fatto portavoce di una politica del dialogo e dell'apertura, contrapposta alla politica armata e del farsi giustizia da soli (ivi). Nenni, Moro, Rumor e Colombo furono autori, tra 1967 e il 1973, di politiche mediorientali con posizioni filoarabe (ivi).

Lo stesso Craxi, nel discorso del 17 ottobre 1985 alla Camera dei deputati per chiarire la vicenda del dirottamento dell'Achille Lauro e in quello per il voto di fiducia ai primi di novembre dello stesso anno, adoperò una linea di apertura verso il mondo arabo, e in particolare, per la causa palestinese. È anche l'autonomia di pensiero e la sensibilità di una parte dell'Italia del tempo ad averla resa "vicina" ai nuovi Stati, in gran parte ex-colonie, nati sulle sponde del Mediterraneo nel secolo scorso. Nella vicenda tutta mediterranea dell'Achille Lauro - svoltasi in un'epoca e in un Mediterraneo che appaiono molto lontani da oggi - sono stati il dialogo, la collaborazione e i buoni rapporti (con Egitto, Palestina, Siria e Israele) ad aver evitato una tragedia. Allo stesso tempo, abbiamo visto che la vicenda costituisce un passo

²⁶ Camera dei deputati. Seduta del 4 e 6 novembre 1985: [L'Italia, la questione palestinese i rapporti con lo stato d'Israele](#), 352.

importante nella direzione (mai del tutto completata) dell'emancipazione italiana all'interno dell'ordine internazionale.

Riporto le parole di Craxi, che chiudono il suo intervento alla Camera e che mettono un punto sulla vicenda:

abbiamo agito secondo la nostra coscienza, secondo la nostra politica e secondo le nostre leggi. La coscienza ci ha dettato il dovere di tentare le vie incruente; la politica ci ha offerto l'occasione di utilizzare i buoni rapporti dell'Italia; le nostre leggi, le leggi italiane, ci hanno indicato la via da seguire²⁷.

Da queste parole, in particolare dal fatto di puntualizzare che siano state le *nostre leggi, le leggi italiane* – anziché, ad esempio, il diritto internazionale – a indicare la via da seguire, traspare non soltanto un certo orgoglio, ma anche un orientamento. L'orientamento di cui mi occuperò nella prossima sezione è l'orientamento nazionalista, interessato alla tutela della propria cultura, o idea di cultura, e all'estensione della propria influenza. La territorializzazione, vedremo, gioca un ruolo fondamentale in questo, cristallizzando confini mentali e donando forma a pretese spaziali, giuridiche e culturali.

4.2 La ri-conquista del Mare Nostrum e della marittimità perduta

In gran parte del mondo (occidentale e non solo), nella prima metà del Novecento la geopolitica imperversava sui giornali e nei gabinetti di Stato. Questa disciplina, il cui nome fu coniato nel 1899 dal geografo Rudolf Kjellen, alimentava una concezione delle relazioni internazionali basata sulla spazializzazione della politica e sulla competizione tra Stati nazionali, tra i loro relativi interessi e le loro ipotetiche sfere di influenza (Minca e Bialasiewicz 2004, 137).

La Geopolitik nasce, con Haushofer, soltanto quando lo scientismo della Geographie (della geografia politica successiva a Ratzel) si dimostra del tutto inadeguato a fornire all'opinione pubblica riferimenti ideologici funzionali alla mobilitazione nel senso voluto dal potere politico dato. [...] In fondo, a ben vedere, la Geopolitik è nient'altro che questo: la prima forma di geografia

²⁷ [Discorso](#) alla Camera dei deputati, seduta del 17 ottobre 1985, 333.

borghese dichiaratamente ed esclusivamente volta al supporto ideologico del dominio politico costituito (Farinelli 1992, 248–49).

Nell’ottica di una prospettiva unica, considerata dal geopolitico come oggettiva e avvalorata dalla produzione di mappe che fanno spesso uso di colori vistosi e segni grafici, questioni complesse e problematiche difficilmente decifrabili, vengono (ancora oggi) restituite in un discorso semplice e lineare, spesso farcito di imperativi, toni allarmistici e “doveri morali”.

Nei toni di alcuni articoli che hanno accompagnato l’annuncio della legge 91/2021 sulla ZEE italiana nel Mediterraneo, non c’è soltanto la rivendicazione di un diritto, ma anche di un dovere. Il “dovere” di risvegliare *un paese che fin troppo spesso dimentica la sua marittimità e la naturale proiezione verso il Mare nostrum* (Vita 2021, 16). La ZEE non sarebbe solo un punto di arrivo, ma anche *una piattaforma legale e politica utile a ripristinare quella marittimità che per l’Italia è essenziale sia in chiave strategica che più concretamente economica. E che non riguarda solo l’orientamento del sistema-Paese per sfruttare le opportunità del Secolo Blu, ma che serve anche come volano per una riscoperta della proiezione regionale dell’Italia* (ivi, 22).

Questa narrazione, unita al ricorrente concetto di “Mediterraneo allargato” a cui l’Italia dovrebbe aspirare, viene riproposta martellantemente in un certo tipo di pubblicistica e di iniziative afferenti alla geopolitica mediterranea. Essa contiene un’*ansia di territorializzazione* (per riformulare l’espressione “ansia cartografica” di Derek Gregory) e di *autoaffermazione*. La paura fautrice di tali ansie scaturisce dall’apparente immobilismo italiano di fronte alle iniziative di altri paesi mediterranei, succedutesi negli anni, volte ad espandere la propria giurisdizione e sfera di influenza.

Le reazioni italiane agli atteggiamenti in campo internazionale di paesi quali l’Algeria, la Libia e la Turchia, le vicende come quella di Mentone e “del mare svenduto alla Francia”, nascondono da una parte la legittima paura di “farsi mettere i piedi in testa”, ma anche un certo opportunismo politico. Come illustrato in precedenza, se è vero che l’Italia ha adoperato una politica “attendista”, tendente a mantenere lo status quo e a preservare il regime d’alto mare nel Mediterraneo, è anche vero che ha sempre difeso – in sede diplomatica – la propria sovranità e l’esercizio della giurisdizione sui territori di competenza e sui mari circostanti il suo territorio. La vicenda dell’Achille Lauro è un chiaro esempio di ciò.

È difficile, però, ignorare il retrogusto imperialista che un’espressione come *Mare Nostrum* si porta dietro. Abbiamo infatti già parlato dell’Impero Romano in termini di *Imperium* o *Spider*

Web, in antitesi al modello *Emporium* o *Fishing Net*. Il Mare Nostrum, conquistato con la forza e asservito ai bisogni di Roma e dei territori dell'impero, divenne presto un modello di riferimento per le (e i tentativi di) talassocrazie che si sono succedute nella storia del Mediterraneo. L'imitazione più evidente del modello romano, anche in termini di simbologia, è sicuramente quella fascista.

Carlo Fogu, in *The Fishing Net and the Spider Web*, ricostruisce l'origine di diverse delle narrazioni utilizzate dal regime fascista italiano. La sua tesi è che la narrazione relativa alla latinità e al mito di Roma diventi prevalente nella retorica fascista soltanto in un secondo momento (Fogu 2021, 182–83). Un complice della “svolta latinista” del regime, molto influente sullo stesso Mussolini, fu Gabriele D'Annunzio, il quale aveva farcito la propria impresa di Fiume con una retorica latineggiante e aveva suggerito a Mussolini l'idea di una marcia su Roma (ivi, 183).

Un momento degno di nota è stata la “lezione” che Mussolini tenne all'Università per stranieri di Perugia nel 1926, intitolata *Roma antica sul mare*. Il discorso, presto diffuso in un opuscolo, aveva una connotazione fortemente attualizzante (si parla infatti di bacino “controllato”, come si direbbe oggi, dai cartaginesi) e includeva frequenti accuse di ordine storico-morale a fenici e cartaginesi, storicamente inaccurate ma strumentali alla retorica, fra cui il fatto *che nelle colonie di tipo fenicio il rapporto con la metropoli si riduceva a un puro sfruttamento degli indigeni, del cui progresso economico e morale nessuno si preoccupava, o che fra dominanti e dominati non vi erano collaborazione e rispetto reciproci, ma solo l'affermazione del diritto del più forte* (Cagnetta 1994).

Nella conclusione del discorso, viene fornita la “ricetta” del successo, insieme a una periodizzazione in tre grandi epoche della storia marittima di Roma antica:

la prima nella quale Roma subisce le talassocrazie altrui, siracusana, greca, etrusca, cartaginese; la seconda nella quale lotta e annulla la superstite supremazia cartaginese; la terza che dal 147 a.C. al III secolo d.C., durante la quale Roma ebbe il dominio incontrastato sul Mediterraneo. Si può dunque affermare che Roma fu potente anche sul mare e che questa potenza fu il risultato di lunghi

sacrifici, di un'incrollabile tenacia e di una tetragona volontà. Queste virtù valevano ieri, varranno domani e sempre. ²⁸

Prima di tale svolta erano invece presenti numerosi riferimenti, negli scritti e negli interventi di Mussolini, a partire dal discorso di fondazione del fascismo in Piazza San Sepolcro nel 1919, ai concetti di imperialismo e di espansionismo nel Mediterraneo (Fogu 2021, 182–86). Con il tempo, le due narrazioni si sono fuse in un *mediterraneanismo fascista* (ivi). Mussolini si riferisce al Mediterraneo con espressioni come *il nostro lago, nostro come è scritto nel destino, se per altri è una strada, per noi è la vita stessa* (ivi, 185).

Un altro elemento ricorrente nella retorica di Mussolini era “l'imprigionamento” dell'Italia all'interno di un Mediterraneo dove forze estranee detenevano un controllo illecito, Impero Britannico in primis (ivi, 187). La politica estera del regime era proiettata sempre più verso un'idea di Roma conquistatrice e civilizzatrice e una concezione di Mediterraneo come “spazio imperiale”, da cui scaturiva il problema della sicurezza delle frontiere marittime e la necessità del controllo degli stretti di Suez e di Gibilterra (De Ninno 2017, 82–86).

Se le ambizioni geopolitiche fasciste sono diventate irrealizzabili dopo la sconfitta italiana nel secondo conflitto mondiale, qualcosa di quella narrativa forse è rimasto. Quando si afferma che l'Italia *non può non avere nell'economia marittima un pilastro della sua agenda strategica* (Vita 2021) o che *essere penisola senza pensarsi sul mare è la principale tragedia del nostro paese* (Fabbri 2020), la questione verte intorno al tema identitario, utilizzato in certi casi a favore degli argomenti per la territorializzazione. Se però si approfondisce il caso della “dimenticata” marittimità italiana ci si accorgerà della complessità del tema e dell'ormai antica disconnessione fra gli italiani e il mare. È indubbio, secondo Paolo Frascani, che

la perdita dell'egemonia marittima della penisola costituisce un evento di tale rilevanza nella storia dell'Italia moderna da influenzare il successivo modo di rapportarsi al mare della società italiana (Frascani 2008, 7).

A dieci anni dall'unificazione, nel 1871, soltanto il 12% della popolazione viveva in prossimità del mare ed era concentrata per il 63% nel Mezzogiorno e nel versante ligure-tirrenico (ivi). La situazione era tale già da secoli, in quanto il mare e la costa venivano percepiti

²⁸ [Roma antica sul mare](#), discorso di Mussolini all'Università per stranieri di Perugia. 5 ottobre 1926, 25.

dalle popolazioni come fonti di pericoli e di malattie (ivi). Coloro che invece ancora vivevano sul, e del, mare versavano in condizioni molto difficili, accentuatesi nella seconda metà del secolo, quando la mancata modernizzazione del settore provocò una crisi delle comunità di mare, poco aiutate dal nuovo Stato (ivi, 60-62). Gli scenari culturali del Risorgimento e dell'Italia di stampo piemontese non contemplavano imprese epiche di ammiragli o flotte da celebrare, ma piuttosto evocavano il suolo patrio in catene e la terra come spazio da redimere e riconquistare (si pensi alla rappresentazione ricorrente di Garibaldi a cavallo, sebbene egli fosse innanzitutto un uomo di mare, comandante di vascelli) (ivi, 26-31).

Le origini e la connotazione mediterranea del Sud italiano erano state cancellate, non solo nella letteratura, ma anche nei discorsi degli intellettuali e nei documenti ufficiali: il Sud doveva trasformarsi in una terra latifondista e agraria, secondo gli artefici dell'Italia unita, e la vita marittima e il passato commerciale di molte aree del Sud venivano deliberatamente cancellati (Fogu 2021, 29–30). Veniva effettuata una cesura degli immaginari mediterranei che per secoli avevano nutrito l'identità collettiva degli abitanti del mezzogiorno italiano (ivi, 30).

Le cose cominciarono a cambiare all'inizio del XX secolo. Prese il via un inedito percorso di costruzione di immaginario marittimo collettivo, attribuibile in parte a suggestioni e sollecitazioni socio-culturali come le iniziative e i progetti editoriali del Touring Club Italiano, le pubblicazioni della Società Geografica Italiana, un tipo di pubblicistica politica e letteraria volto a definire una precisa identità geopolitica del “mare di casa”, che accende l'immaginazione del pubblico evocando un glorioso passato marinaro e costruendo il mito del Mare Nostrum (Frascani 2008, 79–89).

A seguito di politiche di modernizzazione istituzionale ed economica del paese, simboleggiata dalla costruzione della rete ferroviaria lungo le coste dello stivale, e di bonifiche e misure di risanamento, si registrò un aumento di popolazione soprattutto nei Comuni marittimi, segnale del fatto che le paure associate ai litorali stavano venendo meno (ivi, 101 - 106). Una campagna di pubblicazioni mediche sui suoi benefici salutari, la rimozione di fattori ambientali come la malaria e il colera e un aggiornamento delle mode e dei costumi per il tempo libero portarono a un cambiamento di percezione del mare e alla diffusione del “rito della balneazione” (ivi, 110-112). Frascani conclude sardonicamente asserendo che, più che un popolo di navigatori, l'Italia si era trasformata in un *popolo di navigatori della domenica*.

Il mare dell'immaginario collettivo diventa un luogo di svago, o – come nella produzione letteraria di Emilio Salgari – un esotico luogo di avventura ed evasione, immaginato senza

nemmeno averlo visto; come Giacomo Leopardi aveva scritto in un passaggio dello Zibaldone, la letteratura del mare faticava a comunicare cose “vicine” alla quotidianità e ai sentimenti dei lettori ed era ancora così (Fogu 2021; Frascani 2008, 21). Nel dibattito politico e nelle pubblicazioni giornalistiche del tempo il Mediterraneo diventa “mitico” e agognato da chi lamenta che l’Italia sia indietro, rispetto alle altre potenze imperialiste e coloniali, ma pur sempre qualcosa da conquistare, *altro da sé* e lontano.

4.3 Il “sistema Libia” e la forzatura della Fortezza

“Slowly, as the vessel’s motion made itself felt in the pit of every stomach, the noise yielded to a pregnant, fearful stillness. Now the migrants began to absorb the finality of what was under way: yes, they were moving, they were afloat, heading towards the void of the Black Water; neither death nor birth was as fearsome a passage as this, neither being experienced in full consciousness.”

Amitav Gosh ²⁹

Il 5 dicembre 2023 la Libia ha dichiarato una Zona contigua, estesa fino a 24 miglia nautiche dalla linea base della sua costa ³⁰. Essa si sovrappone alla parte occidentale della ZEE egiziana e quindi creerà certamente un ulteriore contenzioso diplomatico nel Mediterraneo (Nedos 2023). Tuttavia, ciò che ha maggior rilevanza sono le conseguenze in termini di giurisdizione e di gestione dei flussi migratori. Come stabilito dall’art. 33 di UNCLOS, all’interno di una zona contigua valgono le leggi e i regolamenti di uno Stato in materia sanitaria, ambientale, doganale e di immigrazione, proprio come valgono sul suo territorio e sul suo mare territoriale. Nella nota verbale inviata al Segretario Generale delle Nazioni Unite, la Libia si dichiara determinata a esercitare il potere di prevenire e punire la violazione nella zona contigua delle

²⁹ In *Sea of poppies*, ed. John Murray, 2008, 371.

³⁰ [Nota verbale A/78/672](#) del 5/12/2023 della Missione Permanente della Libia presso le Nazioni Unite indirizzata al Segretario Generale delle Nazioni Unite.

proprie leggi e regolamenti nelle materie di cui sopra, a cui aggiunge quella della sicurezza e della finanza.

Questa nuova zona di giurisdizione si aggiunge alla già citata ZEE libica istituita nel 2009, in continuità con la ZEE turca nel Mediterraneo orientale, e, soprattutto, alla zona di ricerca e salvataggio (SAR) istituita nel 2018. Quest'ultima ha ampliato la rete di zone SAR istituite a seguito della International Convention on Maritime Search and Rescue, nota anche come SAR Convention, entrata in vigore nel 1985 e sottoscritta da 175 Stati, 66 organizzazioni intergovernative e 88 ONG, che insieme costituiscono l'International Marine Organization (IMO).

L'istituzione della zona SAR libica aveva fatto scalpore, poiché le autorità libiche non erano ritenute in condizione *di condurre e coordinare in modo efficace e sicuro le operazioni di ricerca e salvataggio in un'area così vasta* (UNHCR 2018, 15). Le autorità libiche erano infatti considerate troppo limitate in termini di mezzi di navigazione, sistemi di comunicazione affidabili e capacità di coordinamento per coprire distanze che, rispetto a certi siti di partenza, raggiungevano le 100 miglia (ivi, 15). Basta pensare che, ad oggi, in Libia non si è ancora riusciti a costituire un governo unitario, né una centrale di coordinamento unificata per i soccorsi in mare, teoricamente una condizione per il riconoscimento di una zona SAR (Paleologo 2023).

Inoltre, le linee guida approvate dall'IMO nel 2004 richiedono allo Stato competente di assumere il coordinamento della manovra di salvataggio e di organizzare lo sbarco al più presto, indicando al comandante della nave soccorritrice un luogo di approdo sicuro, in inglese *place of safety*, dove dirigersi (Magri 2019, 156). La sentenza "Hirsi" del 2012³¹, emessa dalla Corte europea dei diritti dell'uomo nei confronti dell'Italia, rea di aver assunto la responsabilità delle operazioni di salvataggio per poi consegnare i migranti alle autorità libiche (affinché l'evento si concludesse in territorio nordafricano e in modo da non dover occuparsi dell'accoglienza dei migranti in questione), era stata chiara: la Libia non può essere considerata un luogo d'approdo sicuro, dal punto di vista delle garanzie di tutela dei diritti umani fondamentali. La sentenza aggiungeva che:

³¹ [Sentenza](#) della Corte europea dei diritti dell'uomo, 23 febbraio 2012, Hirsi Jamaa e altri c. Italia.

while the absolute priority in the event of interception at sea is the swift disembarkation of those rescued to a ‘place of safety’, the notion of ‘place of safety’ does not appear to be interpreted in the same way by all member States. Yet it is clear that the notion of ‘place of safety’ should not be restricted solely to the physical protection of people, but necessarily also entails respect for their fundamental rights ³².

La Libia non ha sottoscritto la Convenzione di Ginevra sui rifugiati; pertanto, non è obbligata a riconoscere come rifugiati i migranti che si trovano sul suo territorio, né a proteggerli in conformità con i termini della Convenzione. Dall'inizio della guerra civile nel 2011, il paese è caratterizzato da una grande instabilità politica e da una frammentazione del potere; si è verificata una crescita nel numero di gruppi armati, bande criminali, contrabbandieri e trafficanti di esseri umani, i quali hanno preso il controllo di parti importanti del “business” migratorio (Global Detention Project 2018, 6). Sono, ormai da anni, documentate le condizioni disumane nei centri di detenzione libici, dove i migranti subiscono spesso *gravi abusi, tra cui stupri e torture, estorsioni, lavoro forzato, schiavitù, ed esecuzioni extragiudiziali* (ivi). Proprio per questo non è accettabile che migranti, partiti dalla Libia o da altri paesi e soccorsi in mare, vengano condotti in Libia ed esposti al rischio di subire trattamenti del genere. Come non è accettabile il dato altissimo, ritenuto sottostimato, delle vittime nel Mediterraneo centrale: 2571 nel 2023 (Fassini 2023).

Purtroppo, questo è esattamente ciò che sta avvenendo, con la complicità – in primis – dell’Italia. L’attuale Ministro dell’Interno italiano, Matteo Piantedosi, ha affermato che i migranti fermati - in mare o a terra - in Tunisia e in Libia nel corso del 2023 sono quasi quanto quelli che hanno raggiunto l’Italia: 122.000 contro 155.000 (Huffpost 2023). Il fatto che il Ministro, dopo aver comunicato questi dati, ringrazi le guardie costiere di Libia e Tunisia per il “servizio svolto” la dice lunga su quello che è l’interesse di uno Stato come l’Italia: limitare gli ingressi nel suo territorio. A riprova di questo, ci sono numerose iniziative italiane che possiamo ripercorrere brevemente.

La citata sentenza della Corte europea dei diritti dell’uomo condannava una prassi italiana che era stata resa possibile dal Trattato di Bengasi o Trattato di amicizia del 2008 tra Italia e Libia (Magri 2019, 157). Il Trattato prevedeva una *reciproca astensione da qualunque forma*

³² Ivi, 9.

di ingerenza diretta o indiretta negli affari interni o esterni che rientrano nella giurisdizione dell'altra Parte, così come l'impegno a non ricorrere alla minaccia o all'impiego della forza contro l'integrità territoriale o l'indipendenza politica dell'altra Parte (Costa 2011). Allo stesso tempo, l'Italia si impegnava a chiudere formalmente il contenzioso con il paese africano, colonia italiana dal 1911 al 1943, e acconsentiva a risarcire alla Libia i danni provocati dalla colonizzazione: 5 miliardi di dollari in vent'anni, 250 milioni di dollari all'anno, per realizzare progetti e infrastrutture (ivi).

In coda all'accordo, però, veniva richiesta la collaborazione libica per la lotta al terrorismo e all'immigrazione clandestina. Questa collaborazione si esplicava in un sistema di controllo delle frontiere terrestri della Libia, *da affidare a società italiane in possesso delle necessarie competenze tecnologiche* (ivi), e – si sarebbe tradotta - nella consegna alle autorità libiche (direttamente a Tripoli o effettuando un trasferimento su imbarcazioni della Marina libica) di migranti soccorsi nel Mediterraneo dalle autorità italiane (Magri 2019, 157).

Con la Dichiarazione di Tripoli del 21 gennaio 2012, l'obiettivo italiano di limitare gli ingressi di migranti provenienti dalla Libia nel suo territorio risultava ancora più evidente. L'Italia si impegnava infatti a formare e addestrare forze di sicurezza e personale della polizia di frontiera (marittima e terrestre) tramite l'invio di esperti, otteneva il rafforzamento del monitoraggio dei confini libici, provvedendo alla fornitura di mezzi tecnici ed attrezzature idonee all'attività di sorveglianza, e l'avvio di procedure che agevolassero il rientro volontario (ossia il ritorno in patria dietro il pagamento di un'indennità) degli immigrati irregolari (Casu 2022). Veniva concordata la costruzione a Kufra, vicino al confine meridionale libico, di un centro di primo soccorso e di assistenza sanitaria ai migranti. Secondo *Amnesty International* esso è diventato, in seguito, un centro di detenzione non ufficiale e un teatro di gravi maltrattamenti (ivi).

Nel 2017 veniva sottoscritto un memorandum d'intesa bilaterale, tra Italia e Libia, che confermava e rinnovava l'accordo del 2012 nei modi e nella strategia di gestione dell'immigrazione dalla Libia (ivi). Si trova riscontro di ciò anche nelle spese dello Stato italiano: l'istituzione di un fondo (cd. fondo Africa) con una dotazione finanziaria di 200 milioni di euro per l'anno 2017, *per interventi straordinari volti a rilanciare il dialogo e la*

cooperazione con i Paesi africani d'importanza prioritaria per le rotte migratorie ³³ ; il finanziamento nel 2018 di 2 milioni e 520 mila euro utile a *incrementare la capacità operativa della Guardia costiera del Ministero della Difesa e degli organi per la sicurezza costiera del Ministero dell'Interno libici nelle attività di controllo e di sicurezza rivolte al contrasto all'immigrazione illegale e al traffico di esseri umani, nonché nelle attività di soccorso in mare* ³⁴ (Magri 2019, 162).

A giugno del 2018 veniva istituita la zona SAR libica, soluzione che sarebbe stata suggerita dalle autorità libiche proprio dall'Italia (Casarini 2024). Nello stesso mese, in Italia muoveva i primi passi il Governo Conte I, con Salvini al Ministero dell'Interno. Proprio in questo periodo è avvenuto un cambio d'atteggiamento da parte dell'Italia nei confronti delle ONG che soccorrono in acque insicure del Mediterraneo. In precedenza l'Italia aveva tendenzialmente messo a disposizione i propri porti per lo sbarco, compensando per Libia e Tunisia, ritenuti approdi non sicuri, e anche per Malta, la quale non ha sottoscritto gli emendamenti alla Convenzione di Amburgo entrati in vigore il 1° luglio 2006 e sottostà pertanto a minori obblighi relativi alle norme di organizzazione e di comportamento dei propri servizi di soccorso marittimo (Magri 2019, 153–54).

Tutti ricordiamo, probabilmente, la vicenda di Carola Rackete, comandante della *Sea Watch 3*. Carola era intervenuta per soccorrere una cinquantina di migranti a bordo di un gommone, sprovvisto di carburante sufficiente per raggiungere la terraferma. Era il 12 giugno 2019 e il salvataggio avveniva in zona SAR libica. La richiesta di assegnazione di un porto sicuro, inviata a diverse autorità marittime, non era stata accolta. Il 15 giugno, il Ministro dell'Interno italiano aveva anzi disposto, nei confronti della *Sea Watch 3*, il primo divieto di ingresso in acque territoriali italiane, in attuazione del c.d. decreto *sicurezza-bis*, appena entrato in vigore.

La *Sea Watch 3* stazionava dinanzi alle acque territoriali italiane e otteneva di evacuare alcuni soggetti necessitanti cure mediche, grazie alle autorità italiane. Il 26 giugno, dopo 11 giorni di attesa, si dirigeva verso Lampedusa e si fermava nei pressi del porto, disattendendo il divieto di ingresso e invocando lo stato di necessità. Protraendosi l'attesa e la situazione di stallo anche una volta raggiunta terra, nella notte del 29 giugno Carola dirigeva la nave verso

³³ Art. 1 comma 621 (relativo allo stato di previsione del Ministero degli Affari Esteri e della cooperazione internazionale) della [legge n. 232/2016](#) (legge di bilancio 2017).

³⁴ D.L. n. 84/2018, convertito nella [legge n. 98/2018](#) (art. 1-4).

il porto di Lampedusa, dove infine attraccava urtando, durante la concitata manovra, una motovedetta della Guardia di Finanza.

A fronte di ciò, Carola era stata arrestata con l'accusa di resistenza a pubblico ufficiale nonché di resistenza e violenza contro nave da guerra (arresto poi non convalidato dal GIP di Agrigento). Il motivo per cui la seconda accusa non ha trovato riscontro è che le unità navali della Guardia di Finanza possono considerarsi tali soltanto quando operano fuori dalle acque territoriali nazionali, mentre l'accusa di resistenza a pubblico ufficiale decadeva in quanto l'adempimento del dovere di soccorso in mare alle navi e alle persone in difficoltà (art. 18 *UNCLOS*), oltreché la necessità di portate a termine, nel più breve tempo possibile, le operazioni di soccorso (Convenzione di Amburgo sulla ricerca e il soccorso in mare del 1979) coprivano la condotta di Carola (Zirulia 2020).

La sentenza della Cassazione ³⁵, chiamata ad esprimersi sul ricorso presentato dal Pubblico Ministero, ha confermato l'illegittimità dell'arresto e la condotta lecita di Carola. È interessante la seguente riflessione, a commento della sentenza:

La conclusione secondo cui tale dovere [soccorrere] è destinato a prevalere rispetto a quello, eventualmente contrapposto, di controllare i confini marittimi con l'utilizzo della forza pubblica, oltre che imposta dal fine superiore di tutelare i diritti fondamentali di persone vulnerabili, trova a ben vedere conferma in uno dei più autorevoli manuali di diritto penale ³⁶, dove, per spiegare il concetto di "ordine illegittimo di polizia", viene utilizzato come esempio l'analogo caso in cui *una pubblica autorità (il prefetto, il Ministro degli Interni, il Ministro della Sanità etc.) emani un provvedimento nel quale si ingiunga ai titolari degli enti privati che gestiscono autoambulanze di non prestare soccorso ai feriti extracomunitari privi di permesso di soggiorno* (Zirulia 2020).

Chiamare in causa la funzione di polizia è pertinente, e doveroso, poiché esiste un filo rosso o, meglio, un punto di incontro fra essa e il concetto di sovranità. L'ente dotato di sovranità, così come quello dotato della funzione di polizia, segna il punto di indistinzione fra violenza e diritto (Agamben 2000, 103). Questo viene raggiunto proclamando lo stato di eccezione e sospendendo la validità del diritto, nel nome dell'ordine pubblico o della sicurezza (ivi, 103 – 104). È accaduto in diversi momenti della storia (si pensi al Terzo Reich e allo sterminio degli

³⁵ [Sentenza](#) della Corte di Cassazione, 16 gennaio 2020, n. 6626.

³⁶ G. Marinucci, E. Dolcini, G.L. Gatta, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, VIII ed., 2019, 307.

ebrei, per il quale le forze della Polizia d'ordine e le SS, o "squadre di protezione", furono decisamente più protagoniste degli enti dotati sovranità) e sta accadendo – a parti invertite - oggi: interi Stati, o Unioni di Stati, per definizione dotati di sovranità, assumono anche la funzione di polizia e la esercitano all'interno di stati di eccezione come il Mediterraneo.

La vicenda della Sea Watch 3 potrebbe essere stata utile per ribaltare la situazione sul banco degli imputati: se sul piano mediatico, estremamente divisivo di quei giorni, Carola era per molti "l'accusata", l'operato del GIP di Agrigento e la sentenza della Cassazione hanno invertito le parti e portato sul banco degli imputati quegli Stati che vengono meno ad alcuni principi umanitari fondamentali e all'obbligo di cooperazione, addirittura emanando divieti di ingresso *ad hoc* o non soccorrendo vite umane quando ne avrebbero la possibilità³⁷. Il colpo di timone di Carola è servito a risvegliare (alcuni) animi europei, a ricordare loro la tragedia del *taglio liquido* operato dalla geografia e *la struttura del tragico che fonda la ragione del moderno* (Bonazzi 2022, 132). Ha mostrato che attraversare il Mediterraneo non significa soltanto attraversare uno specchio d'acqua, ma significa sempre più attraversare una stratificazione di regimi giuridici.

Non appena un'imbarcazione di migranti inizia a navigare, passa attraverso i vari regimi giurisdizionali che attraversano il Mediterraneo: dalle varie zone definite nella Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) alle zone SAR, dalle aree marine protette a quelle sotto sorveglianza marittima. Allo stesso tempo, questa imbarcazione è catturata da una molteplicità di regimi giuridici che possono variare in ragione dello status giuridico applicato a coloro che si trovano a bordo (rifugiati, migranti economici, clandestini ecc.), della logica delle operazioni che li coinvolgono (salvataggio, intercettazione ecc.) e di molti altri fattori. Queste sovrapposizioni, questi conflitti sulle delimitazioni e le divergenze interpretative non rappresentano un malfunzionamento, ma piuttosto una caratteristica strutturale della frontiera marittima che ha consentito agli Stati di estendere i loro privilegi sovrani attraverso forme di governo mobile ed eludere così le responsabilità che ne derivano. (Navone 2020, 260–61)

³⁷ È significativa, a questo proposito, la vicenda della "left-to-die boat" del 2011, riportata da Heller et al.: *al culmine dell'intervento militare guidato dalla NATO in Libia, settantadue viaggiatori in fuga dal paese arabo sono stati lasciati alla deriva nel Mediterraneo centrale per quindici giorni, nonostante i numerosi segnali di soccorso inviati a tutte le navi che si trovavano nell'area e malgrado i molteplici avvistamenti da parte di veicoli militari e di una nave da guerra* (Heller, Pezzani, e Stierl 2020, 249).

A seguito di questo evento e della situazione in Libia denunciata anche dal Segretario Generale dell'ONU António Guterres ³⁸, una parte della società civile italiana chiedeva la sospensione del memorandum, ritenuto incostituzionale oltreché ingiusto (ASGI 2020). A fine 2019 la ministra Lamorgese annunciava l'intenzione di proporre una modifica al memorandum con la Libia, affinché avvenisse un miglioramento delle condizioni nei centri di detenzione libici, l'attuazione di corridoi umanitari tra Libia ed Europa e lo sviluppo di un nuovo piano di assistenza e sostegno che assicuri la distribuzione di apparecchiature mediche, materiale sanitario, automezzi di soccorso, materiale per scuole e farmaci (Casu 2022). Questo però non è avvenuto e, oltre alla firma a luglio 2023 di un memorandum UE - Tunisia, l'accordo italo-libico è stato rinnovato e potenziato a febbraio 2024.

È doveroso, a questo punto, includere anche l'Unione Europea nella scena. Come riportato da Magri, essa *ha sempre mirato a difendere le frontiere esterne dell'area Schengen supportando preventivamente il rafforzamento della polizia dei Paesi nordafricani, oltre che organizzando missioni navali di interdizione con finalità di contrasto all'immigrazione irregolare, al traffico illecito dei migranti ed alla tratta di esseri umani nel Mediterraneo* (Magri 2019, 162). Questo meccanismo è stato chiamato "esternalizzazione delle frontiere". Secondo Paolo Cuttitta, esso è *il processo attraverso il quale i paesi di destinazione promuovono, sostengono, delegano, impongono o conducono in prima persona attività relative ai controlli delle migrazioni e delle frontiere all'esterno dei propri territori al fine di impedire o ridurre gli arrivi indesiderati ai propri confini territoriali* (Cuttitta 2020, 83).

Un ulteriore "pezzo" del meccanismo è l'emergente "sistema degli hotspot". È una parola con un significato ambiguo, hotspot. Zona di confine interessata da un grande volume di attraversamenti irregolari (come ad esempio Calais), utilizzata come dispositivo per la *gestione delle circolazioni* attraverso blocchi, rallentamenti, dirottamenti e instradamenti; ma anche lo strumento per evocare la condizione ripetuta, ciclica, continuamente riprodotta di uno stato di crisi e, attraverso essa, costituire uno spazio d'eccezione per filtrare, selezionare e distribuire le persone catturate al proprio interno (Navone 2020, 155). Ultimamente ci si riferisce alla parola hotspot per indicare gli spazi a sovranità nazionale extra-territoriali, quindi localizzati fuori dai propri confini nazionali (e generalmente fuori dall'area Schengen) con scopi inerenti

³⁸ United Nations Support Mission in Libya, [Report of the Secretary-General](#), 15 January 2020, 2.

all'immigrazione. L'ultimo hotspot ad essere stato annunciato verrà realizzato in Albania a spese dell'Italia e sarà utilizzato come centro di trattenimento per richiedenti asilo.

Gli Stati europei, i quali celebrano e costruiscono un'identità comune intorno alla (propria) libertà di circolazione nell'area Schengen, hanno territorializzato la propria frontiera meridionale attraverso il sistema composito descritto in queste ultime pagine. Mettendo insieme i pezzi, viene naturale pensare al Mediterraneo come un unico mortale confine, una grande zona di crisi all'interstizio fra la sponda Sud e la sponda Nord, dove si appoggia la *Fortezza Europa* (Bonazzi 2022, 128–30; Chambers e Cariello 2019, 45–46). Per Claudia Moatti, le frontiere fisiche di terra non possono essere pensate separatamente dai muri prodotti dal diritto nella costruzione di una “fortezza” (Navone 2020, 31). Lo spazio intorno alla fortezza *non è mai definito, ma viene di volta in volta partizionato e suddiviso – sulla base di classificazioni proprie del registro politico, economico e morale - e tuttavia rimane indeterminato legato al provvisorio di una temporalità dell'emergenza che ritorna a sé stessa, ciclica* (ivi, 155).

Sandro Mezzadra ci ricorda che, quella della Fortezza Europa, è un'immagine potenzialmente fuorviante, perché continuamente sfidata dalle pratiche di mobilità dei migranti (Mezzadra e Neilson 2013, 165). Un po' come *Il castello errante di Howl*, la Fortezza Europa è in grado di spostarsi e di adattarsi alle trasformazioni nei flussi dell'immigrazione. Ma questo non è l'unica causa delle sue trasformazioni. La Fortezza Europa è suscettibile ai venti della politica, più o meno nazionalisti, che soffiavano sui singoli Stati, ma anche ai taciuti bisogni di forza lavoro (migrante). ai quali deve garantire una *porosità* per assicurare forme d'inclusione “differenziale” (ivi, 165).

Per Sandro Mezzadra e Brett Neilson, i confini sono dispositivi necessari non tanto per bloccare o ostacolare i flussi globali, quanto per articularli (Mezzadra e Neilson 2013, 3). Dopo la Seconda guerra mondiale il tracciamento di nuovi confini (letterali, metageografici e cognitivi) ha prodotto nuove mappe di dominio e di sfruttamento, utili allo sviluppo capitalistico nei decenni della guerra fredda (ivi, 42). Con il proseguimento dell'economia mondiale nella direzione dei flussi, dell'ibridazione e dell'internazionalizzazione, l'eterogeneità dei confini e dei territori è ulteriormente cresciuta. Zone economiche esclusive, zone a sovranità graduata, zone di esportazione e spazi offshore sono alcuni dei nuovi tipi di spazi globali del post-sviluppo (ivi, 52).

All'espansione globalizzata del capitale, è seguita una reazione "contraria", di frammentazione territoriale e di moltiplicazione dei confini (ivi, 85). Si sono creati "blocchi continentali" (in riferimento a enormi blocchi produttivi, quali sono la Nafta e l'Unione Europea, funzionanti come pseudo-apparati governativi, di grado superiore allo Stato-nazione), sono stati perseguiti progetti nazionalisti e progetti legati alla sicurezza, sono stati instaurati severi controlli sulla mobilità della forza lavoro (ivi, 52). Tale reazione non sarebbe altro che il modo di implementare le nuove regole e la logica dei nuovi soggetti dominanti, al vertice dei quali sta la finanza globale (ivi 85).

I blocchi continentali non si sono sviluppati solamente come istituzioni, ma anche come una forma dominante di soggettività, adattata alla nuova scala mondiale. Questa forma di soggettività viene offerta (o imposta) anche a coloro che operano ancora solo a livello nazionale oppure ai margini (interni) del blocco, in modo da integrarli. Allo stesso tempo, essa servirebbe a razionalizzare – o a mascherare – i concomitanti processi di sfruttamento, alienazione, esclusione e devastazione ecologica (ivi, 54). Un migrante proveniente da uno Stato membro dell'UE (come la Romania), che lavora senza permesso in Italia, si trova ad affrontare un trattamento e circostanze ben diverse rispetto a un lavoratore "clandestino" proveniente dal nord Africa (ivi, 54).

I movimenti migratori mettono in discussione la possibilità di identificare un "dentro" e un "fuori", così come anche i confini interni, dei blocchi continentali. Molto dipende dalla pressione che essi si trovano a esercitare (variabile nel tempo e nella "stagione politica"), così come dalla composizione etnica di cui si tratta (ivi, 55). Si pensi al trattamento riservato dalla Germania ai profughi siriani, a seguito della guerra civile scoppiata nel paese. In risposta alla notizia del ritrovamento dei corpi di 71 migranti in una cella frigorifera in Austria nell'agosto del 2015, Angela Merkel annunciava una "open-door policy", che portò a un picco di richieste d'asilo: quasi 800.000 richieste nel 2016, 600.000 in più rispetto alla media degli anni precedenti (Oltermann 2020).

Difficile stabilire se Angela Merkel abbia intrapreso questa difficile decisione semplicemente perché "fosse la cosa giusta da fare" a livello umanitario, perché intendesse avviare una revisione della Convenzione di Dublino, o perché avesse visto nei siriani una risorsa di forza-lavoro utile per il paese. I fatti, come ad esempio l'accordo sui migranti con Erdogan, di cui la Merkel fu protagonista, ci dicono che le circostanze politiche interne

(crescita dell'AFD) e gli attacchi terroristici che seguirono portarono a un cambiamento di rotta sulla materia, che dura fino ad oggi, per il paese europeo (ivi).

Per riprendere il bandolo della matassa, rifacendoci a Gilles Deleuze e Felix Guattari, notiamo come l'isomorfia indotta dallo sviluppo del capitale non coincida con una omogeneità sociale, temporale e spaziale (come magari ci aspetteremmo) ma piuttosto con una grande eterogeneità (Deleuze e Guattari 1987, 436; Mezzadra e Neilson 2013, 86). Essa non è spiegabile soltanto con le discrepanze relative al lavoro (per quanto riguarda i salari, ma anche la durata della giornata lavorativa, la soglia di intensità lavorativa e tutto ciò che viene incluso nel termine "multiplication of labor"), evolutesi poi nella specializzazione territoriale di alcune regioni (Mezzadra e Neilson, 85-90). Una peculiarità del sistema economico attuale è infatti l'estrema flessibilità e variabilità.

La teoria di Mezzadra e Neilson è che la moltiplicazione dei centri di detenzione per migranti in tutto il mondo non serva tanto a escludere i migranti dai territori che vorrebbero raggiungere, quanto a regolare i tempi e la velocità dei loro movimenti verso i mercati del lavoro (ivi, 132). Questa prospettiva si discosta dalla concezione del campo di detenzione come spazio di eccezione esercitato dalla sovranità statale, che troviamo invece nel lavoro del filosofo Giorgio Agamben. In quest'ottica, non solo lo spazio ma anche il tempo viene messo a servizio del sistema capitalista contemporaneo in quelli che vengono denominati *temporal borders*.

Border regimes themselves increasingly use technologies of temporal management, whether they seek to speed border-crossing processes by using biometrics and chipped passports or to slow and even block border passages through such techniques as detention, interceptions, or "preemptive *refoulement*". [...] These processes and strategies interact with subjective experiences and practices to create dissonances, interferences, and interruptions that resonate well beyond the moment of border crossing (Mezzadra e Neilson 2013, 133).

La concezione dei territori di confine come centri di reclutamento, o come spazi porosi anziché vere e proprie barriere, si appoggia molto sulla distinzione fra migranti qualificati (formati / educati) e non qualificati (non formati / non educati). Le esperienze e le poste in gioco politiche delle loro mobilità sono radicalmente incongruenti (ivi, 137). In molte discussioni pubbliche c'è persino una fallace tendenza ad associare i migranti qualificati con la mobilità documentata e "regolare", in contrapposizione ai migranti non qualificati, i quali vengono associati all'immigrazione "illegale" (ivi, 137).

Dietro il tentativo di spostare questi spazi in luoghi lontani dal proprio confine e invisibili agli occhi dei media c'è l'idea del *se non si vede non esiste*. Un esempio è il campo profughi di Choucha, allestito dall'UNHCR nel deserto tunisino, vicino al confine con la Libia. Lo scoppio della guerra civile in Libia, nel febbraio 2011, avrebbe provocato negli anni a venire un afflusso di quasi un milione di persone in Tunisia, tra cui oltre 660.000 cittadini libici (Dourgnon e Kassar 2014). Di questi, 530.000 vennero accolti dall'UNHCR nel campo di Choucha, pensato inizialmente come *transit camp* per identificare e rimandare al paese d'origine, con un biglietto aereo pagato, i migranti in fuga dalla Libia.

Il numero di migranti, molti dei quali si sono rifiutati di tornare sui propri passi e hanno preferito rimanere dov'erano, ha trasformato la permanenza nel campo da un transito a una residenza ³⁹. Nonostante il campo si trovasse nel nulla più totale, in una zona desertica, esso è esistito per alcuni anni anche dopo la chiusura ufficiale da parte dell'UNHCR a giugno 2013 ed è stato necessario l'intervento delle autorità tunisine per forzare uno sgombero.

Altre volte, certi episodi (ad esempio di respingimento) vengono trasformati in spettacolo, in *performance rituale* utile a oscurare i movimenti turbolenti e apparentemente ingovernabili della migrazione sotto uno schermo di efficacia ed esclusione (Mezzadra e Neilson 2013, 145; Andreas 2011, 143–44). Ma un'analisi dei complessi processi di illegalità e del loro intreccio con le dinamiche del mercato del lavoro, le reti comunitarie transnazionali e i flussi transfrontalieri leciti e illeciti non può essere fornita dalla sola attenzione allo spettacolo violento del rafforzamento dei confini (ivi, 145). È opportuno osservare i meccanismi inclusivi di sfruttamento e di assoggettamento dei soggetti migratori e lavoratori che finiscono nella rete dell'illegalità. Per Mezzadra e Neilson si tratterebbe di una *produzione legale di illegalità*, attraverso, ad esempio, accordi di lavoro o il riconoscimento - parziale o temporaneo - da parte delle burocrazie pubbliche e private (ad esempio, il possesso di una patente di guida o di una carta di credito) (ivi, 146).

Il migrante "illegale" diventa un soggetto deportabile, la cui posizione sia nella politica che nel mercato del lavoro è segnata e negoziata attraverso la condizione di *deportabilità*, anche se l'effettiva espulsione sia una possibilità remota; si ritrova preda di una rete di attori e istituzioni, tra cui forze di polizia, ONG, compagnie aeree e altri cosiddetti "vettori di migrazione" (ivi,

³⁹ Come raccontato nella [puntata](#) del 20/11/2017 di *Report "Un mare di ipocrisia"*.

146). Ma l'espulsione non necessariamente induce al rimpatrio. Essa può concretizzarsi nel trasferimento in "buffer zones" e spazi "a sicurezza graduata", collegando il regime di deportazione ai processi di "esternalizzazione" e ai sistemi di detenzione nei territori di margine (De Genova e Peutz 2010, 5).

Ciò a cui mirano le politiche di gestione dei flussi migratori di molti paesi occidentali è costringere tali flussi, apparentemente ingovernabili, in zone temporali a *mobilità gerarchizzata*, al fine di ricavare soggetti mobili governabili (Panagiotidis e Tsianos 2007, 82). Questi spazi, molto eterogenei fra loro, vengono chiamati *camere di decompressione* o, più semplicemente, *campi* (Mezzadra e Neilson 2013, 149). In riferimento alla (potenziale) forza lavoro contenuta nei corpi di ognuno di questi migranti, il sistema appena descritto prende il macabro nome di *body shopping* (Xiang 2007).

Queste dinamiche rendono problematica una netta distinzione tra inclusione ed esclusione. Inoltre, ci costringono a ripensare agli Stato-nazione. Per Wendy Brown, la proliferazione di muri e barriere nel mondo contemporaneo è un sintomo della crisi e della trasformazione della sovranità statale, più che un segno della sua riaffermazione (Brown e Giardini 2013, 30, 36). Trasformato dalla globalizzazione, strappato via dal centro della politica, lo Stato si muove al di là della forma monolitica dell'unità territoriale ed è costituito da una comunità più malleabile e frammentata, che limitata e sovrana (Mezzadra e Neilson 2013, 165, 253–54). Ciò che sta avvenendo è una riorganizzazione del territorio e una disaggregazione dei poteri un tempo saldamente radicati nello Stato-nazione (Sassen 2006; Mezzadra e Neilson 2013, 195).

Ne consegue, in termini fortemente foucaultiani, una riconfigurazione in nuovi *assemblaggi di potere*, i quali – nella gestione delle migrazioni – vedono la compartecipazione di tecnologia, politica e altri attori nell'esercizio della sovranità, del potere disciplinare e del potere pastorale (Mezzadra e Neilson 2013, 195). All'interno di un tale assemblaggio, il ruolo dello Stato è conteso da attori con altri poteri, mentre il potere di sovranità può essere incarnato anche da enti locali, organizzazioni intergovernative, non governative o internazionali (ivi, 196). Lo Stato è sempre più costretto a negoziare il proprio potere con altri agenti, oltre che con le (frammentate) fonti del diritto globale (ivi, 197).

Capitolo 5. Medio-oceano e deterritorializzazione

*La merce ha in sé tutti i diritti di spostamento
che nessun essere umano potrà mai avere.*

Roberto Saviano ⁴⁰

In questo capitolo affronto un diverso tipo di territorializzazione, portata avanti dagli agenti economici che operano nelle varie diramazioni dell'economia marittima globalizzata, fra cui la logistica e il turismo. Affronterò il discorso andando a osservare lo sviluppo di alcuni dei più importanti porti del Mediterraneo, non soltanto dal punto di vista spaziale, ma anche giuridico, attraverso l'analisi delle zone economiche speciali presenti in tali porti. Un secondo filone di ricerca riguarda, invece, le navi da crociera e l'ipotesi di un loro ruolo territorializzante nel Mediterraneo.

5.1 Lo spazio dei flussi e la deterritorializzazione

Chuck Noland, il protagonista interpretato da Tom Hanks nel film *Castaway* del 2000, è un dirigente operativo di FedEx, storica società di trasporto statunitense conosciuta soprattutto per i servizi di spedizione aerea. La storia è nota. In seguito a una violenta turbolenza, il volo su cui Chuck si trova per lavoro precipita nell'Oceano Pacifico. Chuck si risveglia steso sulla sabbia di un'isola deserta, cullato dalle onde e un po' sbruciacchiato dal sole. Questa scena ricorda fortemente il momento dell'Odissea in cui Ulisse si risveglia, nudo, su una spiaggia dell'isola dei Feaci e viene ritrovato da Nausicaa e dalle sue ancelle. Soltanto che Chuck è vestito in giacca e cravatta e non c'è nessuno ad accoglierlo, mentre l'acqua dell'oceano è disseminata di pacchi galleggianti, persi dall'aereo precipitato.

⁴⁰ In *Gomorra*, ed. Mondadori, 2006, 15.

Chuck li raccoglie e ci trova dentro videocassette, documenti legali coperti di post-it, schede di memoria del computer, abiti firmati, fiori, un paio di pattini a rotelle, un kit medico. È esasperato, perchè nulla di ciò che prima aveva un senso e un valore ora lo ha più. Ha ancora con sé il suo orologio e il suo portafoglio, ma non sa che farsene. L'unico uso che può fare della sua carta di credito è aprirci il guscio delle patelle, per cibarsene. La sceneggiatura del film lo descrive come un "systems man" in un sistema che non funziona ⁴¹. Ma forse avrebbero dovuto scrivere: un "systems man" nel sistema sbagliato.

Come scritto da Filippo Celata, oggi viviamo in uno *spazio dei flussi* nel quale la nostra sopravvivenza, dipende dal funzionamento efficiente di reti globali di connessioni: *movimenti di capitali, commerci di beni e servizi, flussi di informazione, trasferimenti di tecnologie, interazioni organizzative, i nostri stessi movimenti quotidiani, i viaggi, le migrazioni* (Celata 2009, 139). La nuova dimensione globale dello spazio dei flussi e dell'economia ha condotto alla fine di quello che Veltz definiva il *mondo ben ordinato per distanza* (Celata 2009, 24; Veltz 2014).

Lo spazio dei flussi, espressione del potere economico e della ricchezza, si proietta in tutto il mondo, travalicando i confini territoriali stabiliti da comunità sociali e politiche, come le città, le regioni o gli Stati (Celata 2009, 143). Certi soggetti, grandi multinazionali in primis, hanno acquisito la capacità di "agire a distanza" e di prendere decisioni autonome, che riguardano interi territori e che coinvolgono altri (Allen 2003; Celata 2009, 188). Attraverso processi di deregolamentazione e di liberalizzazione, oltrechè di internazionalizzazione e di delocalizzazione, è avvenuto uno "sradicamento" dell'economia dal territorio, che prende il nome di *deterritorializzazione*. David Harvey la intende in questi termini: *l'overwhelming sense of compression of our spatial and temporal worlds through homogenization and even the "annihilation" of space through speed* (Harvey 2011, 240).

Sradicarsi dal territorio ha comportato il sovvertimento delle tradizionali strutture di controllo politico e sociale dello sviluppo, del lavoro e della distribuzione (Friedmann 1995, 25). La gestione politica del territorio si ritrova slegata e disarmata di fronte alle logiche "a-spaziali" e deterritorializzate del potere economico. Si crea un conflitto, o una *schizofrenia strutturale*, tra logiche spaziali: tra la dimensione regionale o territoriale, in cui si inserisce la

⁴¹ [Sceneggiatura](#) di *Cast Away*, William Broyles, 2000.

legge e la quotidianità dei singoli, e la dimensione globale dei flussi e delle reti (Celata 2009, 142; Castells 2002, 490). Le regioni e gli altri attori territoriali hanno *responsabilità senza potere*, mentre le forze economiche e gli attori che determinano il loro destino hanno *potere senza responsabilità* (Peck e Tickell 1994, 282).

I sistemi di produzione, e le organizzazioni che li compongono, sono il prodotto fluido di relazioni di potere che travalicano i confini. Diventa difficile individuare una regola spaziale unitaria e proiettare la struttura del nuovo “ordine” mondiale su di una carta geografica. L'attuale configurazione dello spazio globale non può essere ridotta a una serie di territori discreti, ma deve necessariamente comprendere anche le sovrapposizioni, le continuità, le rotture e le “commonalities” (Mezzadra e Neilson 2013, 63).

Il post-fordismo non rappresenterebbe un nuovo ordine, ma piuttosto un continuo *disordine spaziale*, una crisi irrisolta (Celata 2009, 112; Peck e Tickell 1994, 282). L'ordine gerarchico e transcalare, ben ordinato dalla distanza e dai confini, è stato sostituito da un sistema di connessioni e di relazioni locali-globali profondamente asimmetriche e instabili, definito spazio *glocale* (Swyngedouw 1997; Peck e Tickell 1994, 282). In tale spazio, la territorialità è trasformata da processi globali che, tuttavia, *rimangono locali in ogni loro punto* (Latour 1993, 117; Celata 2009, 112).

È avvenuta una progressiva separazione delle pratiche di consumo dalle condizioni materiali e sociali che consentono la produzione dei beni (Coe, Kelly, e Yeung 2020, 107). Inoltre, a partire dalle crisi degli anni '70 e, in modo ancora maggiore, negli anni '90, la moltiplicazione e la dispersione spaziale delle unità di produzione è diventata la caratteristica principale delle nuove aziende. Multinazionali di seconda e quarta generazione, nella loro fase iniziale sono portate a fare investimenti basandosi sul costo di produzione, mentre nella fase di maturità sono guidate soprattutto da fattori di mercato (inerenti, ad esempio, a dove piazzare il prodotto). In entrambe le fasi, l'internazionalizzazione è una chiave per la sopravvivenza.

È stato stimato che il costo reale del trasporto marittimo si sia ridotto dell'83% tra il 1750 e il 1990 (Celata 2009, 21). Questo è stato un fattore determinante per l'imposizione delle multinazionali come modello vincente nell'epoca postfordista. È chiaro che, per mantenere un modello economico non basato sulla distanza spaziale, ma su altri fattori, è necessario disporre di un sistema di logistica affidabile e a bassissimo costo. Tale sistema si fonda sul mare. Circa il 90% degli spostamenti di merce, a livello mondiale, avviene tramite questo medium.

Ci accorgiamo di questo quando avviene qualche cambiamento che intacca la libera circolazione nei mari. Come nelle ultime due occasioni in cui il collegamento breve fra Oceano Indiano e Mediterraneo si è interrotto. Nel 2021, quando il Canale di Suez è stato bloccato per sei giorni dalla portacontainer *Ever Given* (del gruppo taiwanese *Evergreen*) che si era incagliata al suo interno, l'intelaiatura e l'improbabilità dell'economia globale è saltata agli occhi di tutti: è diventato quasi impossibile acquistare gnomi da giardino, la cui domanda era cresciuta durante la pandemia (McMah 2021) e si è appreso che, al momento del blocco, c'erano 130.000 pecore vive in mare, dirette dalla Romania verso i paesi del Golfo, le quali molto probabilmente non sarebbero sopravvissute (Gherasim 2021).

Se questo ci fa sorridere, il secondo blocco del passaggio – ancora in corso mentre scrivo, a gennaio 2024 -, questa volta causato dagli attacchi missilistici degli houthi yemeniti diretti alle navi in transito nel Mar Rosso, ci fa capire quanto la questione sia seria. La situazione ha infatti causato l'intervento militare nell'area di numerose potenze, fra cui Stati Uniti, Gran Bretagna, India, Italia e Francia. Una percentuale fra il 27 e 41 del commercio marittimo mondiale (De Sanctis 2019), e il 40% di quello italiano (Forlani 2024), transita ogni anno attraverso il Mar Rosso e il Canale di Suez. Si tratta della rotta euro-asiatica, visibile in Figura 5.

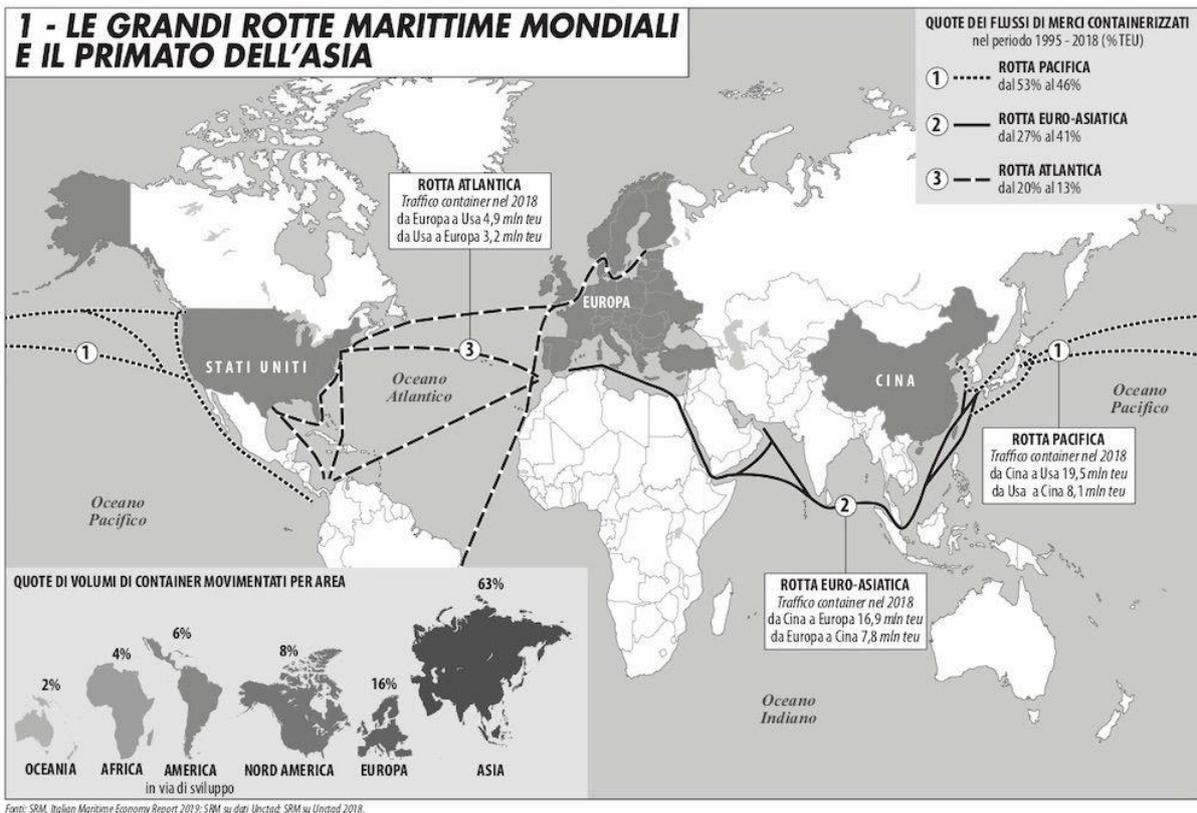


Figura 5 Le grandi rotte marittime mondiali e il primato dell'Asia, tratta dall'articolo ["Il mare va pensato prima che solcato"](#) del numero 8/19 di Limes Il fattore umano, 2019, Copyright Limes – mappa di Laura Canali gentilmente concessa

5.2 Medio-oceano mediterraneo

Alla luce di tutto questo, come concepire il “vecchio” processo della territorializzazione nel contesto del “nuovo” processo deterritorializzante della globalizzazione? Come pensare la parcellizzazione, l’ingabbiamento di uno spazio quale il medio-oceano mediterraneo, quotidianamente attraversato dalle forze economiche globali in movimento fra l’est e l’ovest?

Occorre prima di tutto fare una precisazione. Sarebbe una semplificazione pensare il sistema economico in cui viviamo come a un processo omogenizzante e gli spazi in cui esso si realizza (ad esempio il Mediterraneo) come superfici “piatte” e senza confini o barriere per il commercio e per la globalizzazione. Le imprese cercano di replicare ovunque le medesime forme di offerta e a di diffondere gli stessi modelli di consumo, ma la globalizzazione non avrebbe senso all’interno di un unico spazio globale omogeneo. Essendo sempre in cerca di migliorare la propria condizione in termini di quantità, qualità e prezzo dei fattori a loro utili, le imprese necessitano dei differenziali geografici - nel senso più ampio del termine - per

sfruttarli (finendo per rafforzare le specializzazioni regionali e gli squilibri già esistenti) (Celata 2009, 24).

In un contesto certamente caratterizzato da vincoli più blandi per quanto riguarda il movimento di beni, investimenti, informazioni (e in misura minore delle persone), l'economia premia i luoghi dove le economie esterne sono più sfruttabili o vantaggiose (ivi, 24). Inoltre è bene ricordare che, anche se oggi tutto può muoversi facilmente, *alcuni fattori possono muoversi più facilmente di altri*; ad esempio, gli investimenti delle imprese e dei mercati finanziari, sono in grado di agire ad una scala superiore rispetto a fattori locali maggiormente immobili (ivi, 24). L'immagine dello spazio dei flussi, induce a pensare che le connessioni globali seguano binari prestabiliti o modelli caotici di vortice, mentre in realtà esse sono spesso create con forza, studiata violenza e abile industria (Mezzadra e Neilson 2013, 209–10).

Il “gioco della globalizzazione” comporta un variegato processo di segmentazione, gerarchizzazione e coordinamento logistico che si manifesta nella produzione di zone, corridoi e confini (ivi, 2010). In questo senso si può parlare di territorializzazione del Mediterraneo per mano degli agenti economici. Rispetto agli Stati, che sono dotati di sovranità e che – come abbiamo visto nei capitoli precedenti – utilizzano i principi del diritto internazionale per rivendicare la sovranità su larghi territori marittimi, gli agenti economici non possono fare altrettanto. Imprese e agenti finanziari operano su una scala spazialmente più contenuta e, spesso, necessitano della collaborazione degli organismi di diritto pubblico.

Abbiamo già menzionato, nel Capitolo 3, la suddivisione in “blocks” delle ZEE del Mediterraneo ritenute interessanti dal punto di vista dell'estrazione petrolifera o gasiera. Ciascun “blocco” di mare viene dato in licenza a compagnie private per le attività di esplorazione dei fondali (ed eventualmente di estrazione). In alcune zone contese del Mediterraneo, le attività di esplorazione dei blocks hanno assunto particolare valore e sono state protette anche militarmente, oltre che giuridicamente. Un discorso simile può essere fatto per le zone di Mediterraneo a più alto potenziale di produzione eolica offshore, la quale è tuttavia pressoché inutilizzata (ad oggi).

Un'attività economica sicuramente rilevante per il Mediterraneo, sebbene ormai meno fruttuosa che in passato, è la pesca. La suddivisione dell'intero bacino mediterraneo in ZEE comporterebbe, se rispettata, una riorganizzazione degli spazi per la pesca su base nazionale. È da vedere come si inseriranno le attività di protezione e conservazione dell'ecosistema

marino all'interno delle ZEE, obbligatorie secondo il diritto internazionale e demandate agli Stati (Andreone 2022, 117). Nel caso dell'Italia, non è chiaro se la zona di protezione ecologica istituita nel 2006 nel Tirreno decadrà o verrà mantenuta in seguito alla, probabile, dichiarazione di una ZEE italiana.

Abbiamo constatato che è fatto salvo il diritto di “innocent passage” delle imbarcazioni attraverso le ZEE, le quali (per garantire lo status quo dell'economia, oltretutto uno stato di pace) devono necessariamente configurarsi come un modello territoriale *poroso*, funzionante secondo i principi stabiliti da UNCLOS e dal diritto internazionale. Constatiamo anche che le navi cargo hanno ormai preso le sembianze di intelligenti edifici quasi auto-pilotati, di *giganteschi magazzini galleggianti che fanno la spola tra punti fissi secondo un programma incessante* (Sekula 2000). Nel contesto di oggi, caratterizzato da soggetti economici estremamente flessibili e tentacolari, pronti a *salpare furtivamente nella notte alla ricerca di manodopera più economica* (ivi), l'antitesi tradizionale fra terra e mare sembra decadere. Anzi, invertirsi: la fissità e la stabilità della terra decade, mentre “l'ingovernabile” mare viene sempre più domato dalla stazza e dalla tecnologia delle navi.

La (ri)territorializzazione da parte delle forze economiche globali avviene tanto *sul* Mediterraneo quanto *intorno* ad esso, lungo il suo perimetro. I flussi che lo percorrono seguono rotte determinate dalle relazioni fra i soggetti economici e i porti situati sulle sue coste. I porti, soprattutto oggi, sono luoghi fondamentali per il mondo globalizzato in cui viviamo. Potremmo allora azzardare una parafrasi della massima *cosa c'è di meglio del mare e del commercio marittimo per capire la globalizzazione?* scritta da Sergio Bologna a riguardo del film-saggio *The forgotten space* di Allan Sekula e Noel Burch (Bologna 2017, 147), in: *cosa c'è di meglio dei porti per capire il Mediterraneo?*

Una seconda linea di indagine, sviluppata alla fine del Capitolo, diparte invece dalla constatazione precedente circa l'acquisita “fissità” del mare e la trasformazione delle navi in elementi sempre più “terrestri”. Prendendo in considerazione il tipo di navi impiegate nel turismo, altro settore-chiave per l'economia del Mediterraneo, proverò ad argomentare l'ipotesi che le navi da crociera sono considerabili come una sorta di “territori fluttuanti”.



Figura 6 Il traffico di navi nel Mediterraneo. Tratta dal numero 2/21 di Limes “[L’Italia al fronte del caos](#)”, 03/03/2021, Copyright Limes – mappa di Laura Canali gentilmente concessa

5.3 La territorializzazione dei porti

*Il porto. Luogo dove le navi trovano riparo dalle tempeste e si
espongono alla furia dei dazi doganali.*

Ambrose Bierce ⁴²

Quando sono arrivato a Napoli per la prima volta, ho subito cercato il mare. Ma, anche se lo intravedevo e ne percepivo la presenza, non riuscivo a raggiungerlo. Arrivato al Maschio Angioino e aggirato, mi sono imbattuto nel muro che delimita la zona militare della Marina. Andando nell'altra direzione, mi sono trovato a costeggiare una lunga fascia portuale, stretta fra il mare e un viale su cui sfrecciano e si azzuffano le macchine. Quello che vedevano i miei occhi di "straniero" (gli occhi di un napoletano saprebbero molto meglio dove guardare, probabilmente non avrebbero nemmeno bisogno di rimanere aperti) è un porto in gran parte inaccessibile, una distesa di alti edifici e di sbarre a serrare il passaggio, ad eccezione di alcuni varchi: quello del terminal delle crociere e, più avanti, quello di un molo per motoscafi e piccole imbarcazioni. Opto per quest'ultimo, ma non me lo aspettavo così... spettrale. Mi sento uno "straniero", un estraneo intrufolato in modo non autorizzato, oltretutto non al sicuro.

Roberto Saviano, che nel porto di Napoli ci ha vissuto, ne scriveva in questi termini:

Il porto è staccato dalla città. Un'appendice infetta mai degenerata in peritonite, sempre conservata nell'addome della costa. Ci sono parti desertiche rinchiusa tra l'acqua e la terra, ma che sembrano non appartenere né al mare né alla terra. Un anfibio di terra, una metamorfosi marina. Terriccio e spazzatura, anni di rimasugli portati a riva dalle maree hanno creato una nuova formazione. [...] La banchina con migliaia di container multicolori pare un limite invalicabile. Napoli è circondata da muraglie di merci. Mura che non difendono la città, ma al contrario la città difende le mura. Non ci sono eserciti di scaricatori, né romantiche plebaglie da porto. Ci si immagina il porto come luogo del fracasso, dell'andirivieni di uomini, di cicatrici e lingue impossibili, frenesia di genti. Invece impera un silenzio da fabbrica meccanizzata. Al porto non sembra esserci più nessuno, i container, le navi e i camion sembrano muoversi animati da un moto perpetuo. Una velocità senza chiasso. [...] Nel silenzio del buco nero del porto la struttura molecolare delle cose sembra scomporsi, per poi riaggregarsi una volta uscita dal perimetro della costa. La merce dal porto deve uscire subito.

⁴² In *Dizionario del diavolo* (Bierce 1988, 181).

Tutto avviene talmente velocemente che, mentre si sta svolgendo, scompare. [...] Un'evaporazione. La merce deve arrivare nelle mani del compratore senza lasciare la bava del percorso, deve arrivare nel suo magazzino, subito, presto, prima che il tempo possa iniziare, il tempo che potrebbe consentire un controllo. Quintali di merce si muovono come fossero un pacco contrassegno che viene recapitato a mano dal postino a domicilio. Nel porto di Napoli, nei suoi 1.336.000 metri quadri per 11,5 chilometri, il tempo ha dilatazioni uniche. Ciò che fuori riuscirebbe a essere compiuto in un'ora, nel porto di Napoli sembra accadere in poco più d'un minuto. La lentezza proverbiale che nell'immaginario rende lentissimo ogni gesto di un napoletano qui è cassata, smentita, negata (Saviano 2006, 13, 16–17).

In passato le città e il loro porto rappresentavano due parti dello stesso sistema urbano, con una forte identità comune (Delle Donne 2018, 567). Fino all'Ottocento inoltrato, le esigenze delle città di mare ed i bisogni dei loro porti erano conciliabili e trovavano armonico compimento in un disegno architettonico razionale. Poi, sul finire del secolo, *il modello culturale e progettuale della città-porto come sistema unitario entrò in crisi, principalmente a causa di nuove esigenze logistiche dettate dalle dimensioni delle navi*, non più compatibili con l'assetto dei porti tradizionalmente radicati nell'impianto urbano (ivi, 564). Con l'avanzare del sistema capitalistico e del processo di globalizzazione, i porti hanno acquisito nuove fisionomie e si sono trasformati in impenetrabili cuciture tra terra e mare, diventando, cioè, barriere (ivi, 567). Oggi i porti sono ben lontani dall'essere tratti organici e coerenti della città che servono, o dal costituire simboli che rimandano con immediatezza al tessuto urbano a cui sono stati legati.

I porti moderni (specialmente quelli più grandi) sono pressati dagli adeguamenti che conseguono il gigantismo navale. Il costante incremento della dimensione delle navi e della loro capacità di carico è motivato dalla ricerca di economie di scala e di efficienza energetica, ma non sarebbe però giustificato da un incremento significativo del volume dei traffici (Bologna 2017, 41, 47)⁴³. I porti, oltre a dover affrontare i costi per rendere i propri fondali più profondi, diventano sempre più autonomi e si separano dalle città contigue *per andarsi a riposizionare all'esterno, in spazi chiusi, vietati al pubblico, qualche volta su isole artificiali costate colossali investimenti* (Raisson 2020, 142).

⁴³ È stata utilizzata, per descrivere tale contraddizione, l'espressione *trading ships not cargo* coniata dall'economista marittimo Martin Stopford (Bologna 2017).

Il maggior grado di permeabilità o il loro rappresentare una barriera sono condizioni che trovano spiegazione nelle differenti dinamiche evolutive che, in ambito mediterraneo, hanno scandito il dialogo tra città e porti (Delle Donne 2018, 567). In un'ottica di specializzazione, i porti e le piattaforme del settore marittimo adattano la propria configurazione e le proprie infrastrutture in un modo piuttosto che un altro. Se la tendenza generale dei porti del Medio Oriente è stata la specializzazione per gli idrocarburi, o per le derrate agricole nei porti del Sud America, per i prodotti manifatturieri nei porti dell'Asia, per le importazioni multigenere in Europa e Stati Uniti, la situazione – in realtà - varia di sito in sito sulla base del modello strategico adottato e dei fattori locali.

Saviano ci aiuta a comprendere anche un altro importante aspetto nel processo di costruzione dell'identità dei porti, ovvero la relazione con gli investitori:

Il porto di Napoli è il buco nel mappamondo da dove esce quello che si produce in Cina, Estremo Oriente come ancora i cronisti si divertono a definirlo. Estremo. Lontanissimo. Quasi inimmaginabile. Chiudendo gli occhi appaiono i kimono, la barba di Marco Polo e un calcio a mezz'aria di Bruce Lee. In realtà quest'Oriente è allacciato al porto di Napoli come nessun altro luogo. Qui l'Oriente non ha nulla di estremo. Il vicinissimo Oriente, il minimo Oriente dovrebbe esser definito. Tutto quello che si produce in Cina viene sversato qui. Come un secchiello pieno d'acqua girato in una buca di sabbia che con il solo suo rovesciarsi erode ancora di più, allarga, scende in profondità (Saviano 2006, 12).

5.3.1 Il porto del Pireo

La presenza cinese nel Mediterraneo, quasi venti anni dopo, è ancora più rilevante. A metà degli anni 2000, in seguito a una transizione verso la liberalizzazione, l'Autorità Portuale del Pireo (in Grecia), ha firmato un accordo che assegnava alla China Ocean Shipping Group Company (Cosco) la concessione per lo sfruttamento del porto commerciale per 35 anni. Nel 2016, dopo anni di crisi economica, il 51% del porto è stato venduto a Cosco, che poi (nel 2021) sarebbe salito al 67% della proprietà. Cosco è un'impresa cinese, a maggioranza privata ma sostenuta economicamente dallo Stato, e la quarta impresa di container shipping al mondo, operante anche come terminal operator.

Il Pireo è uno dei porti più longevi e attualmente il terzo più importante nel Mediterraneo in termini di unità equivalente a venti piedi (TEU) movimentate, dopo aver perso il primato negli anni scorsi. Il suo modello strategico è stato a lungo il più semplice (e anche il più antico): lo

stoccaggio (Lavissière e Rodrigue 2017, 13). Con l'arrivo di Cosco, la strategia del porto si è ri-orientata verso il servizio di transito per container, il trasporto terra-mare e la distribuzione logistica internazionale.

L'obiettivo specifico, riuscito soltanto inizialmente, era aumentare (quasi raddoppiare, in realtà) il volume dei container movimentati dal porto. Per farlo, è stato avviato un piano di upgrading degli esistenti terminal container, di ampliamento delle strutture per la spedizione di autoveicoli e di sviluppo di una nuova struttura logistica portuale ⁴⁴. Inoltre, il piano prevedeva la costruzione di quattro nuovi complessi alberghieri, un parcheggio di cinque piani, otto ettari di nuovi magazzini e una nuova struttura per la movimentazione dei passeggeri delle crociere, adiacente al terminal esistente. L'obiettivo più ampio, per la Cina, è il completamento delle iniziative *Silk Road Economic Belt* e *21st Century Maritime Silk Road*.

Nel giugno 2020, i cittadini del Pireo hanno marciato contro i piani di espansione del porto. Tra le problematiche maggiormente sentite c'era sicuramente la questione ambientale (l'inquinamento derivante dalle attività del porto riguarda l'aria, il mare ed è sia acustico che visivo), ma al centro dello scontento c'era la questione spaziale (Savoldi 2021). Questo fatto è comprensibile se si considera che l'area portuale occupa già il 55% di tutta la costa del Pireo e movimentata il maggior numero di passeggeri in Europa, che vanno a creare pressione in un contesto urbano privo di parchi pubblici e in cui vivono 300.000 persone, con una percentuale di verde pro capite di 0,45 metri quadrati ^{45 46}.

Nel 2021, l'autorità portuale è stata portata in tribunale e il suo piano di espansione, già firmato dai Ministeri degli Affari Marittimi e dell'Ambiente, è stato annullato dalla sentenza, in quanto non includeva la valutazione di impatto ambientale (VIA). Fa riflettere il fatto che sia stata una mancanza procedurale, per quanto grave, a fermare la macchina capitalista. Il luogo in cui è avvenuto questo processo è altamente simbolico. Il Pireo gargantuesco del 2024 è lo stesso porto storico di Atene che le *lunghe mura* collegavano alla città (per 10 chilometri). Esse costituivano l'elemento-chiave della strategia di difesa ateniese, in quanto assicuravano un collegamento con il mare anche in caso di assedio e costringevano qualsiasi assediante a

⁴⁴ Ulteriori dettagli sulla trasformazione in corso del Pireo si possono trovare [qui](#) e [qui](#).

⁴⁵ Il minimo da garantire dovrebbe essere 24 metri quadrati [secondo Green Space Index](#).

⁴⁶ [Episodio n°1](#) del podcast "FRICTIONS", 26/01/2021.

sfidare Atene nel campo in cui lei era più forte: il mare. Per secoli, le lunghe mura venivano distrutte dai nemici e, ogni volta, pazientemente ricostruite. Oggi, le mura intorno al vorace porto di Atene vengono distrutte da esso stesso, ma solamente per essere ricostruite un po' più avanti e per territorializzare un pezzetto di terra e di mare in più da far fruttare.

5.3.2 Le Zone economiche speciali (ZES)

In quanto necessari per l'approdo delle navi, i porti sono sempre stati spazi peculiari, dove convivono diversi ordini giuridici (Mezzadra e Neilson 2013, 207). Già a partire dalla tarda età rinascimentale e poi in età illuministica, presso alcuni porti del Mediterraneo si sono create condizioni fiscali *speciali*, formalizzate negli appellativi di “porti franchi”, “zone di libero scambio” ed “enclavi offshore”.

Oggi le *Zone economiche speciali* (ZES), sono territori che restano al di fuori della linea doganale di uno Stato e che, pertanto, sono escluse dal regime dei dazi doganali statali o comunitari (nel caso degli Stati appartenenti all'UE). Inoltre, la maggior parte delle ZES offre alle imprese incentivi fiscali e regolamenti favorevoli in materia di accesso ai terreni, ai permessi e alle licenze, alle norme sull'occupazione, e una semplificazione amministrativa (UNCTAD 2019, 128).

Si tratta, dunque, di anomalie dal punto di vista degli standard giuridici e politici dello Stato. Aihwa Ong, le chiama *zone a sovranità graduata* (Ong 2006). Al loro interno convivono una pluralità di ordini giuridici, di regimi di lavoro, di modelli di sviluppo economico e persino di stili culturali (Mezzadra e Neilson 2013, 208). Non si tratta di zone anomiche, bensì di spazi normati in modo negoziabile e imprevedibile (ivi, 208). La loro eccezionalità non consiste in una sospensione negativa dei diritti, quanto nella creazione positiva di opportunità, di una possibilità di godere di sistemazioni e condizioni politiche non concesse al resto della popolazione (ivi, 215).

I confini delle ZES permettono certi modi di vivere e di fare economia al loro interno, a organizzare la logistica dei movimenti di persone, forza lavoro, informazioni e merci (ivi 209). Aspetti come l'accesso al mercato del lavoro, i regimi fiscali, gli standard di salute e sicurezza, le relazioni industriali, le politiche ambientali sono regolati secondo la logica di mercato neoliberale, che prevede il coordinamento delle politiche statali con gli interessi dei soggetti economici (Ong 2006, 77; Mezzadra e Neilson 2013, 216).

Come scrivono Mezzadra e Neilson, *questi spazi cristallizzano i problemi e le dinamiche del regionalismo globale contemporaneo* (Mezzadra e Neilson 2013, 219). Esse attraggono grandi flussi di migranti e si sviluppano come siti di connessioni insolitamente intense, dove le norme e i rispettivi rapporti (di accumulazione, di espropriazione, o di sfruttamento) si sovrappongono e sovrabbondano rispetto alle strategie di spazializzazione che tentano di contenerle (ivi, 219).

Le ZES moderne sono nate a partire dagli anni '50 come strumenti pubblici. In molte parti del mondo, i governi *le pianificarono, le finanziarono, promulgarono i regolamenti, amministrarono il regime, condussero la promozione degli investimenti, si interfacciarono con gli investitori e gestirono il lato immobiliare dell'operazione* (Amato 2018, 180). Negli anni '80 e '90, gli operatori privati sono entrati in modo preponderante nel processo di creazione e gestione delle ZES, arrivando - a metà degli anni 2000 - a gestire il 60% di esse a livello globale e accrescendosi ulteriormente negli anni successivi (ivi, 180 - 181).

Nel 2019, si registravano globalmente quasi 5400 ZES, di cui oltre 1000 nate nei 5 anni precedenti, situate in 147 Paesi diversi (UNCTAD 2019, 128–29). Nel tempo e nei diversi contesti geografici, la nomenclatura delle ZES si è articolata, in risposta alla necessità di distinguere tra tipologie diverse di zone (nella forma e nella funzione) e al desiderio di differenziarsi dalla concorrenza e rendere la propria zona franca più appetibile (Amato 2018, 177). Seguendo la terminologia di uso corrente e adottando specializzazione, struttura organizzativa e governance come discriminanti ⁴⁷, è possibile distinguere le ZES nelle seguenti categorie:

- *Porti franchi (Freeports)*: aree multiuso ma orientate alla logistica, solitamente di grandi dimensioni (> 1000 ettari), si trovano all'interno dei confini territoriali di uno Stato e corrispondono al porto (marittimo, fluviale, porto secco), o aeroporto, e alla struttura logistica attorno ad esso. Sono progettati per aggiungere valore nelle catene di fornitura (interne, domestiche e globali) dei suoi operatori. Si distinguono in:
 - *gateway* (la maggior parte dell'attività è intermodale e legata all'entroterra),
 - *hub* (la maggior parte dell'attività è trasmodale, legata all'avamposto);

⁴⁷ Approccio proposto da (Farole e Akinci 2011, 2).

- *Zone di libero scambio (Free trade zones)*: aree generalmente di piccole dimensioni (< 50 ettari) e situate all'interno dei confini territoriali di uno Stato e generalmente all'interno dei porti, sono votate al commercio e alle attività di entrepôt / transhipment, servono il mercato domestico e del re-export. Sono diffuse prevalentemente nei Paesi OCSE;
- *Zone di commercio estero (Foreign trade zones)*: si tratta di Zone di libero scambio, localizzate potenzialmente in qualsiasi parte del territorio, che vengono considerate al di fuori dei confini, e quindi della giurisdizione, statale. Sono votate all'export, vi si svolgono attività di stoccaggio, assemblaggio e lavorazione. Ad oggi, sono diffuse principalmente negli Stati Uniti;
- *Zone di trasformazione per l'esportazione (Export processing zone)*: aree di dimensioni tipicamente inferiori ai 100 ettari nella concezione tradizionale e ibrida, variabili nella concezione a singola unità, sono aree votate all'export dove si svolgono attività manifatturiere e di trasformazione. Diffuse principalmente nei Paesi in via di sviluppo.

5.3.3 Porti franchi

Nel 2010, delle 1735 ZES presenti a livello mondiale 356 erano porti franchi (Lavissière e Rodrigue 2017, 7). In un'evoluzione parallela tra la globalizzazione del commercio, lo sviluppo delle entità doganali e i porti franchi, questi ultimi sono diventati uno strumento di integrazione del commercio globale, in Europa, nel Medio Oriente e nelle economie orientate all'esportazione dell'Est e del Sud-Est asiatico (ivi, 5).

I porti franchi si trovavano, inizialmente, ai margini del tessuto territoriale (come, ad esempio, Livorno), dove il controllo statale (soprattutto, ma non esclusivamente, in materia di dazi) non arrivava (Tazzara 2017). In seguito, il processo si è diffuso a porti “centrali” e importanti, verso i quali tale controllo statale veniva appositamente sospeso. Nel Settecento, il fenomeno dei porti franchi si è diffuso in Italia e in molte altre parti del mondo come soluzione per la crisi innescata dai nuovi assetti economici internazionali. Nella seconda metà del XIX secolo, con l'unificazione d'Italia e l'istituzione di una tariffa daziaria unica su tutto il territorio nazionale (al fine di promuovere un principio di equità e di combattere il contrabbando), si verificò la soppressione dei porti franchi italiani.

Per Giulia Delogu, porti franchi come quello di Trieste sono stati tra i luoghi in cui fenomeni d'età moderna, quali la territorializzazione del potere e la nazionalizzazione della lingua della cultura, sono stati rovesciati per la prima volta (Delogu 2019, 469). A Trieste e in altre città, definte città-porto, la compenetrazione tra lo spazio portuale e lo spazio urbano avveniva non soltanto dal punto di vista fiscale, ma anche sociale, urbanistico, istituzionale e culturale (Trampus 2019, 14). Data la condizione speciale di sospensione della sovranità, o meglio, di contrattazione della sovranità e delle regole commerciali fra soggetti di estrazione ed interessi diversi, veniva favorito il dialogo e ne beneficiavano gli ambiti di cui sopra (ivi, 20 – 22).

Oggi, il bacino del Mediterraneo dispone di un gran numero di porti franchi. Gli unici Paesi mediterranei privi di porti franchi sono la Francia e l'Albania. La maggioranza dei porti franchi mediterranei sono gateways, mentre i principali hub mediterranei sono Tangeri Med (Marocco), Algeciras (Spagna), Genova e Gioia Tauro (Italia), Enfidha (Tunisia), Damietta e Port Said (Egitto) (Lavissière e Rodrigue 2017, 6).

Sono stati identificati i seguenti modelli di porti franchi, sulla base della strategia prevalente adottata (ivi, 13):

- *Modello 1 - Stoccaggio (Pireo)*: Importazione di merci che vengono stoccate senza tasse e poi riesportate in altre città o tassate all'ingresso nella città di cui il porto franco fa parte. Svolge la funzione di “trade buffer” e di mitigare regimi di tassazione elevati. Ha permesso la nascita dei primi hub commerciali;
- *Modello 2 – Trasformazione (Amburgo)*: Espansione del modello 1, include alcuni servizi logistici o di produzione leggera. Le merci che entrano nel porto franco potrebbero essere diverse da quelle che escono, perché viene effettuata una qualche forma di trasformazione. Le attività di trasformazione riguardano prodotti d'approvvigionamento o parti che non possono essere prodotti localmente;
- *Modello 3 – Valore aggiunto (Trieste)*: Sono gateway di aree doganali in cui le merci entrano prima di essere trasformate e importate nell'area nazionale, oppure escono dall'area doganale nazionale attraverso il porto franco dove vengono trasformate prima di essere esportate. Fornisce servizi commerciali unici e genera valore aggiunto;
- *Modello 4 – Supply Chain (Barcellona)*: Importazione di merci provenienti dal commercio estero o da zone franche. Sostiene effettive supply chains, in quanto struttura portuale importante e integrata all'interno di reti commerciali globali e regionali o di una rete di zone franche. La trasformazione può avvenire al suo interno;

- *Modello 5 – Zona speciale (Tangeri)*: Tutti i servizi della supply chain di merci (importazione, trasformazione e riesportazione) sono situati in una rete di zone franche;

5.3.4 La Zona di libero scambio di Tangeri

Tangeri, città di incontro fra Mediterraneo e Atlantico, fra Europa e Africa, non a caso conosciuta nella prima metà del secolo scorso come “*l’Interzona*”, è attualmente in grande trasformazione. Al centro della trasformazione c’è il suo porto, anzi, i suoi porti. Circa 45 chilometri più a est, in direzione di Ceuta, sono stati recentemente costruiti – pochi chilometri l’uno dall’altro - *Tanger Med I e II*, i nuovi porti dell’hub per la logistica della città denominato *Tanger Méditerranée*. L’hub di Tangeri è il primo nel Mediterraneo per quanto riguarda il trasporto container ed è il porto che sta crescendo di più.

L’intero complesso fa parte di una vasta zona di libero scambio, che comprende anche la città e la regione intorno a Tétouan (Schüle 2023, 69). In tale zona, le imprese si impegnano a insediarsi creando posti di lavoro e ad acquistare il 60 – 80 % delle materie prime necessarie per la produzione in Marocco, mentre lo Stato (rappresentato dal Re Mohammed VI, vero promotore della trasformazione in atto) garantisce alle imprese che vi si insediano agevolazioni molto vantaggiose - tra cui l’esenzione fiscale e doganale totale per i primi 5 anni, a cui segue un’imposta sui redditi solo dell’8,75 % - e investimenti infrastrutturali importanti (ivi, 69 – 70).

Nel 2012, a seguito della decisione di Renault / Nissan di trasferire gran parte della propria produzione a Tangeri, è stata inaugurata un’ulteriore zona di libero scambio denominata *Tanger automotive city* vicino all’hub portuale. Pochi chilometri a nord di Tangeri, invece, è in fase di realizzazione la *Cité Tanger Tech*, nuova città al contempo industriale e residenziale (ivi, 71). Quando sarà realizzata, la *Cité Tanger Tech* sarà suddivisa in zone per ospitare imprese dei settori dell’aeronautica, della mobilità elettrica, dell’elettronica e dell’energia solare, per un totale di 300.000 nuovi posti di lavoro stimati (Schüle 2023, 71; Wippel 2020, 5). La Cina è un importante partner di questo progetto.

Ma anche il porto storico della città, sottostante la medina, è in trasformazione. Il progetto prevede una riconfigurazione dell’area e dell’intero lungomare, il quale è stato liberato da industrie, vecchi grattacieli, hotel, ristoranti e anche del vecchio porto dei pescatori (spostato più a est) per liberare la vista sugli yacht e sulle navi da crociera ormeggiate nel porto turistico (il quale si è espanso rispetto a prima) e operare quella che è stata definita una *cosmesi*

urbanistica caratterizzata da un design globalizzato e un target di fruizione decisamente benestante, affidata a una società privata di investimenti immobiliari di Abu Dhabi (Schüle 2023, 62; Wippel 2020, 6).

Steffen Wippel, della German Institute for Global and Area Studies, scrive che:

All these projects, programmes, and visions serve an extensive globalisation and worlding of Tangier. In particular, this means embedding the secondary city into global production chains, commodity flows and transport networks, as well as tourism markets, which simultaneously contributes to enhancing Morocco's global interconnectedness. Second, this supports the race for an accentuated positioning in the competition among places, notably in the Western Mediterranean and partially on the African continent, with respect to container ports, production sites, waterfronts, and cruise destinations (Wippel 2020, 7).

A una interconnessione con nodi portuali e centri anche molto lontani (il terminal dei container di Tangeri è caratterizzato da uno dei più alti tassi di transhipment al mondo, superiore al 90%) non corrisponde un'interconnessione con il proprio immediato hinterland, rendendo la città un *frammento urbano integrato solamente a livello globale* (ivi, 7). Oltre all'impatto sull'occupazione della popolazione (tutto da accertare, dato che le mansioni ricercate richiederanno in gran parte un'alta specializzazione), le "isole della globalizzazione", tra cui il nuovo porto con i suoi otto chilometri di costa, costituiscono *enclavi territoriali fisicamente recintate, murate e sorvegliate* (ivi, 8).

Esse negano, in parte, l'accesso a spazi finora aperti e utilizzati da un vasto pubblico, come le spiagge. Villaggi turistici e aree residenziali recintate, destinate ai benestanti e a una clientela internazionale, frammentano fisicamente lo spazio urbano; spazi come il porto turistico e i centri commerciali innalzano invece una barriera sociale invisibile, essendo gran parte dei servizi offerti inaccessibili, ai molti, per motivi economici (ivi, 8). Il lussuoso restyling del lungomare della città comporta una progressiva gentrificazione della medina, implicando lo spostamento di parte della popolazione dalle zone centrali alla periferia (ivi, 8).

Il caso di Tangeri mostra che la collocazione interstiziale di un territorio può essere utilizzata a proprio vantaggio. Se rivisitati in chiave esclusivamente economica, gli appellativi associati a Tangeri, considerata *la più progressista città del Paese africano più progressista* e *la città libera* per eccellenza, non potrebbero essere più azzeccati. Qualora però si prendesse in considerazione l'intero quadro della situazione, ci si accorgerebbe che tali appellativi sono amaramente il negativo della realtà attuale.



Figura 7 L'ex porto dei pescatori di Tangeri e, sullo sfondo, la città vecchia. Foto di Chris Kinkel (via Pixabay).



Figura 8 Il porto cittadino di Tangeri "ripulito", 2017. Foto di Nathalie Biet (via Pixabay).

5.4 I “territori fluttuanti” del turismo

*Si sa, la nave è uno spazio extra-territoriale
dove non valgono le regole della terra ferma.*

Paolo Rumiz

Per Michel Foucault *la barca è un frammento di spazio fluttuante, un luogo senza luogo, che vive per sé, che è chiuso su sé stesso e che, nello stesso tempo, è abbandonato all'infinito del mare e che, di porto in porto [...] giunge alle colonie per cercare ciò che esse nascondono di più prezioso nei loro giardini* (Foucault 2011, 316). La barca supera i confini e le frontiere divenendo uno “spazio di connessione”, uno spazio liminale fra due o più luoghi in cui si trovano anche gli stessi viaggiatori, temporaneamente “staccati” dalla propria comunità di partenza e da quella di arrivo. L'aspetto “connettivo” delle navi viene sottolineato anche da Braudel:

Così, le barche processionarie cuciono instancabilmente o ricuciono insieme i vari frammenti del mare senza che la grande storia sappia sempre vederle (Braudel 1976, 98–104).

Tramite la vicenda dell'Achille Lauro, abbiamo visto come le navi siano *isole di diritto extraterritoriali*. Al loro interno vigono le leggi dello Stato cui fa riferimento la bandiera ammainata sull'albero. Per Lauren Benton esse hanno sempre svolto una funzione *ordinatrice* nel caos anomico dei mari (Benton 2005, 704). I loro regolamenti e il personale giudiziario a bordo sono rappresentanti di autorità giuridiche “terrene”, vettori del diritto che si spingevano nello spazio oceanico (ivi, 704).

Lo scrittore Samuel Johnson, nel XVIII secolo, andava oltre a questa concezione, associando le navi alle prigioni della terraferma e dichiarandole ben peggiori:

No man will be a sailor who has contrivance enough to get himself into a jail; for being in a ship is being in a jail, with the chance of being drowned... a man in a jail has more room, better food, and commonly better company (Boswell 2008).

Ai tempi della globalizzazione e delle tecnologie di posizionamento e di navigazione automatica, le navi sono sempre più simili a *edifici* (Sekula 2000). Il gigantismo navale e la fissità delle tratte sono infatti due caratteristiche ormai associate sia nel campo del trasporto merci sia nel campo del trasporto passeggeri. Entrambi gli ambiti, commerciale e turistico, sono rilevanti per quanto riguarda il Mediterraneo. Mi concentrerò ora sul secondo e, in particolar modo, sulle imbarcazioni per il trasporto passeggeri conosciute come “crociera”. Mi domando, nei paragrafi successivi, se queste ingombranti imbarcazioni possano essere considerate *territori fluttuanti*, ed essere osservate attraverso la lente della territorializzazione.

Mi sembra opportuno ritornare al testo di Foucault, secondo cui la nave è *l'eterotopia per eccellenza* (Foucault 2011, 316). Essa non è soltanto il principale strumento di sviluppo economico per una civiltà, ma anche *la più grande riserva di immaginazione* (ivi, 316). Nelle civiltà senza barche *i sogni si inaridiscono, lo spionaggio prende il posto dell'avventura e la polizia quello dei corsari* (ivi, 316).

Il 27 gennaio 2024 *Icon of the Seas*, la nave da crociera più grande del mondo, è salpata da Miami per il suo viaggio inaugurale. Tutti gli account social dei principali quotidiani italiani ne hanno dato la notizia, allegando le foto di questa imponente imbarcazione. Lunga circa 365 metri e larga 70, con 80 metri di altezza suddivisi in 20 piani, la *Icon of the Seas* è una città galleggiante e un immenso parco acquatico, dotato di 7 piscine (una per ogni giorno della settimana, fra cui *Royal Bay*, la più grande piscina in mare esistente), 9 vasche idromassaggio e 6 scivoli, ognuno dei quali costruito per battere un record mondiale diverso.

Sul [sito](#) di Royal Caribbean Cruises, proprietario della “nave”, si legge lo slogan *The perfect day the Western way*. La sezione “cose da fare” relativa alla *Icon of the Seas* è organizzata nelle seguenti voci: “Thrills”, “Chills”, “Wows”, “Nightlife”, “Dining”. La sezione “pernottamento” riporta invece lo slogan *Make room for awesome*. Penso che queste informazioni bastino per avvalorare la tesi di Foucault: le navi, in particolare quelle da crociera, rispondono a un desiderio di estraniamento temporanea dalla realtà (terrena) e di disporre dell'insolito e dell'impossibile.

Questo tema ha ispirato numerose produzioni intellettuali, ad esempio cinematografiche. Penso a *Triangle of Sadness* di Ruben Östlund. Il capitano della crociera di lusso, dove si svolge il secondo capitolo della storia (*Lo Yacht*), è un alcolista e un atipico americano, profondamente comunista e insofferente alla maschera borghese che deve mettere davanti agli ospiti. In seguito a una tempesta e a qualche bicchiere di troppo, sceglierà di chiudersi nella cabina di comando

e lasciare affondare quella barca affollata di ricchi occidentali, ormai privi della propria supposta eleganza, essendo in preda a tremendi conati di vomito.

Il terzo capitolo del film (*L'isola*) ricorda molto *Travolti da un insolito destino nell'azzurro mare d'agosto* di Lina Wertmüller e si colloca dopo l'affondamento della nave, quando un gruppo di superstiti approda su un'isola, che loro credono essere deserta. Qui avviene l'inversione dei ruoli e dell'equilibrio, profondamente ingiusto e basato sulla disponibilità economica, che era in vigore sulla nave. Una donna delle pulizie, l'unica dotata di manualità e in grado di procacciare cibo, diventa leader spietata del gruppo, mentre gli altri naufraghi, goffi e incapaci di sopravvivere nella natura, possono solo sottostare ai suoi ordini e alle sue regole.

Triangle of Sadness ci suggerisce che la nave da crociera non è altro che un pezzo di società portato all'eccesso. I passeggeri sono altamente selezionati all'ingresso per via dei requisiti d'accesso: la disponibilità economica per potersi permettere il costoso biglietto e la disponibilità di tempo per potersi permettere di fare una vacanza. Un requisito fondamentale per venire assunti nello staff della nave è, invece, la gentilezza e la disponibilità ad assecondare con un sorriso ogni richiesta da parte dei passeggeri.

Anche David Foster Wallace, durante un suo viaggio in una crociera di lusso, osservava questi aspetti e li raccoglieva nel suo saggio *Shipping Out. On the (nearly lethal) comforts of a luxury cruise*. Lo scrittore racconta anche l'ossessione dello staff di bordo per la verniciatura dello scafo:

It's no accident they're so white and clean, for they're clearly meant to represent the Calvinist triumph of capital and industry over the primal decay-action of the sea (Foster Wallace 1996, 36).

Nella sua concezione, il mare è contrapposto non solo alla terra, ma anche alla nave. Il mare, agente corrosivo per il metallo e agente di morte per l'uomo (Wallace è ossessionato, fin da bambino, dagli squali), è il negativo naturale e il contrario della grande nave da crociera, progettata dall'uomo come prototipo di sicurezza e di estremo comfort. Secondo l'autore, il bianco smagliante dello scafo (verniciato e riverniciato) starebbe a simboleggiare proprio

questo. Per Allan Sekula, invece, i colori sgargianti degli scafi delle navi commerciali sono invece parte del loro marketing, grazie al quale è possibile riconoscerle a colpo d'occhio ⁴⁸.

Osservando un'altra crociera, la *Splendida* della MSC, una delle più grandi navi da crociera in servizio nel Mar Mediterraneo, con 1.637 cabine e 4.363 passeggeri, ci accorgiamo come queste navi siano progettate per essere percepite più grandi, e per essere percepite "altro" (ad esempio un villaggio), rispetto a quello che sono (navi). Questo avviene sia sul piano fisico che simbolico. Sul piano fisico, questo è ottenuto attraverso la presenza di specchi disseminati in specifici "punti chiave"; mentre, sul piano simbolico, avviene un complesso processo di semantizzazione che inverte le categorie "dentro/fuori" (Sabato 2012, 86).

A bordo è presente un'area dedicata allo shopping con dei negozi duty free che è costruita in modo da rappresentare una tipica piazza di una ipotetica città italiana. Lo stesso nome dell'area in questione è abbastanza evocativo: "La piazzetta" (la nave, del resto, è progettata da designer italiani). Quello che almeno nella denominazione dovrebbe essere lo spazio "esterno", la piazza per l'appunto, è sita dentro la nave, essendo di fatto uno spazio interno dell'imbarcazione. Attorno alla piazza un altro elemento architettonico, una specie di porticato, contribuisce a riprodurre questo specifico contesto. In modo simile, alcuni negozi hanno vetrine che suggeriscono (o che presuppongono) un muro esterno, sebbene anch'esse siano spazi interni della nave. In quest'area, inoltre, è presente anche una fontana che riproduce idealmente una piazza mediterranea caratterizzata da elementi che potrebbero appartenere all'architettura di stile spagnolo, greco o anche nordafricano. La particolare organizzazione degli spazi, a bordo, determina poi un'articolata e variegata dinamica dello sguardo (*sight*). In questo modo, gli elementi naturali e quelli umani sulla nave possono essere fruiti dai balconi o dalle grandi vetrate o dagli oblò: il mare così come la destinazione (una città, un porto) diventano un paesaggio da osservare per gli individui che si trovano imbarcati. Questo processo potrebbe essere definito "landscapization" e implica almeno un oggetto da osservare e un soggetto osservatore. Così è possibile notare che le vetrate non separano i passeggeri da ciò che si trova al di fuori dell'imbarcazione ma esse stesse divengono un confine, una frontiera che è anche "strumento di conoscenza" attraverso la vista (ivi, 86 – 87).

⁴⁸ Tema affrontato nella parte finale dell'[incontro](#) svoltosi presso l'Architectural Association School of Architecture di Londra l'11/10/1999.



Figura 9 Interno della MSC Splendida. I disegni sulle ceramiche richiamano il chiostro della basilica di S. Chiara a Napoli (foto reperita dal [sito](#) dell'agenzia "Riviera Iblea").

La nave è progettata come uno spazio-contenitore, in grado di includerne molti altri e di restituire, al passeggero che si trova al suo interno, un effetto polisemico. Invece, quando egli è a terra, e quindi al di fuori della nave, essa diviene un oggetto unico, riconoscibile e uniforme. Non solo, essa diventa un elemento "urbano" che si inserisce e giustappone nel paesaggio cittadino (Cusimano 2003). Inoltre, per i passeggeri che si trovano a terra e per chi vi ci si imbatte, la nave diventa una meta (reale o sognata) da raggiungere, prima che riparta (ivi, 84 - 85).

Le rappresentazioni del turismo crocieristico tendono chiaramente (è nel loro interesse) a costruire un'immagine della nave "armonica" e "integrata" con tale paesaggio. In certe pubblicità, per esempio, si riconoscono i fumaioli con il logo della compagnia, oppure si vede distintamente il profilo della nave, fra gli edifici di una città (Sabato 2012, 88). Si tratta di una spettacolarizzazione, una sorta di *coreografia*, in cui l'elemento centrale è la nave e il paesaggio urbano è il contorno (ivi, 88).

In realtà, quasi tutti ci ricordiamo le immagini molto poco armoniche delle crociere a Venezia, dimensionalmente sproporzionate e sgraziatamente anacronistiche. Chi non se le ricorda può trovare una significativa rappresentazione di ciò nel testo *Venezia e le Grandi Navi* del fotografo Gianni Berengo Gardin. Nel caso di Venezia, il dibattito e il braccio di ferro sulle crociere vanno avanti da anni e non si sono ancora risolti. Con oltre 1,5 milioni di crocieristi movimentati all'anno, Venezia è il porto con il maggior numero di imbarchi e sbarchi in Italia dopo Civitavecchia (Mangano e Ugolini 2020).

Rispettivamente nel 2007 e nel 2013, sono stati firmati il primo e il secondo accordo volontario per la Bandiera Blu di Venezia, tra le autorità locali e le compagnie di crociera, con i quali si introducevano gli standard sul carburante (in termini del livello di zolfo) e le regole per i motori da utilizzare in prossimità del centro e del porto cittadino (Asero e Skonieczny 2018). A partire dal 2021, l'ingresso alla Laguna è stato vietato dal Consiglio dei ministri alle navi di oltre 25mila tonnellate (fra cui rientrano le crociere) a seguito dell'impatto visivo / paesaggistico, ma anche di quello ambientale e degli impatti diretti e indiretti che le crociere hanno avuto sugli allagamenti verificatisi nella città.

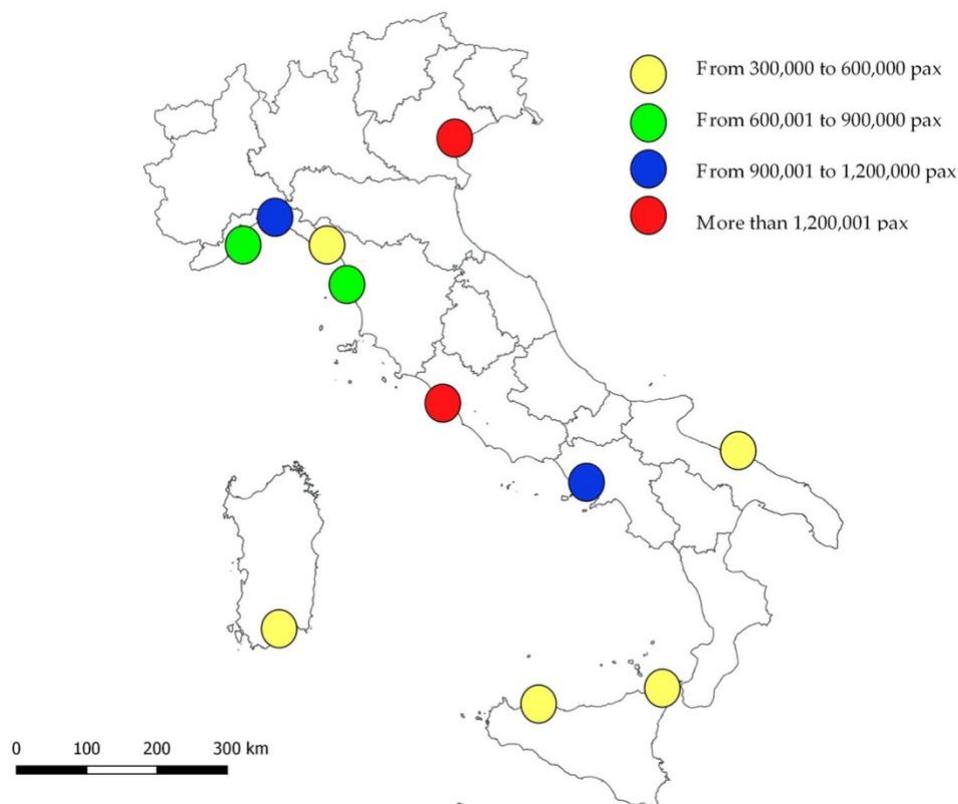


Figura 10 I porti italiani con più di 300.000 passeggeri movimentati all'anno. Da Mangano e Ugolini (2020), [CC by 4.0](#)

La situazione non si è risolta del tutto, perché si sono verificati diversi episodi di aggiramento del divieto. Alcune crociere scelgono infatti di fermarsi in rada, appena al di fuori del Lido, e di non fare tecnicamente “scalo” a Venezia (non necessitando durante la permanenza in rada di rifornimenti o altri servizi portuali), ma di effettuare il trasbordo dei viaggiatori sui “lancioni” di una società di trasporto autorizzata per raggiungere il centro cittadino. Inoltre, il Presidente dell’Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale e Commissario alle crociere ha annunciato l’intenzione di far tornare le navi da crociera nel cuore di Venezia entro la primavera del 2027.

Il rapporto di Venezia con le crociere ci dice molto sulla natura di quest’ultime, di lei e del Mediterraneo. La violenza con la quale esse, per anni, si sono fatte largo fino a raggiungere il cuore di una città UNESCO affacciata sul mare, come Venezia, è emblematica del rapporto di forza sbilanciato fra politica ed economia. Il fatto che il divieto sia stato imposto dallo Stato, e non dalle autorità locali, ci mostra la dipendenza tossica che si è creata fra Venezia e il turismo. È tossica in quanto, questa dipendenza, la sta uccidendo. O, forse, lo ha già fatto. Perché, sebbene la città di Marco Polo non sia ancora diventata la nuova Atlantide, ha comunque smesso di essere una città, per diventare la rappresentazione di sé stessa.

Sulla natura delle navi da crociera, la questione deve necessariamente fare i conti con un altro aspetto: la dimensione temporale. Se vogliamo pensarle come *territori fluttuanti*, dobbiamo dare a questa parola un’accezione non solo spaziale. Non dobbiamo dimenticare che stiamo trattando di qualcosa di costruito dall’uomo e di “artificiale” anche nella sua sostanza (sono forse naturali materiali come la fibra di vetro, la fibra di kevlar o la fibra di carbonio?). Seppure ancestrale nella concezione, la nave non è un elemento naturale come il suolo o la roccia. Pertanto, è soggetta a invecchiamento. E soprattutto, è soggetta ad affondamento.

La fine di alcune navi da crociera come la Lusitania, di cui al Capitolo 1, o del Titanic, sono molto note e, addirittura, potremmo dire che fanno parte, non solo del nostro immaginario, ma di noi stessi. Sono state tragedie così visive da lasciare un segno su tutti noi. Ma tutte le altre navi, che fine fanno?

È illuminante, a questo proposito il progetto *Wreck Viewer*, realizzato dal Department of Housing, Local Government and Heritage dell’Irlanda come parte del National Monument Service. Sono stati rappresentati, all’interno di un webgis, tutte i naufragi noti avvenuti nella zona di mare corrispondente alla piattaforma continentale del Paese. Per ogni naufragio è riportato numero di catalogazione, posizione, data, nome e tipologia di nave affondata e

descrizione dell'accaduto (quando disponibile). La densità dei naufragi, osservabile in Figura 11, è elevatissima nel solo mare circostante l'Irlanda, immaginiamoci come sarebbe nel Mediterraneo.

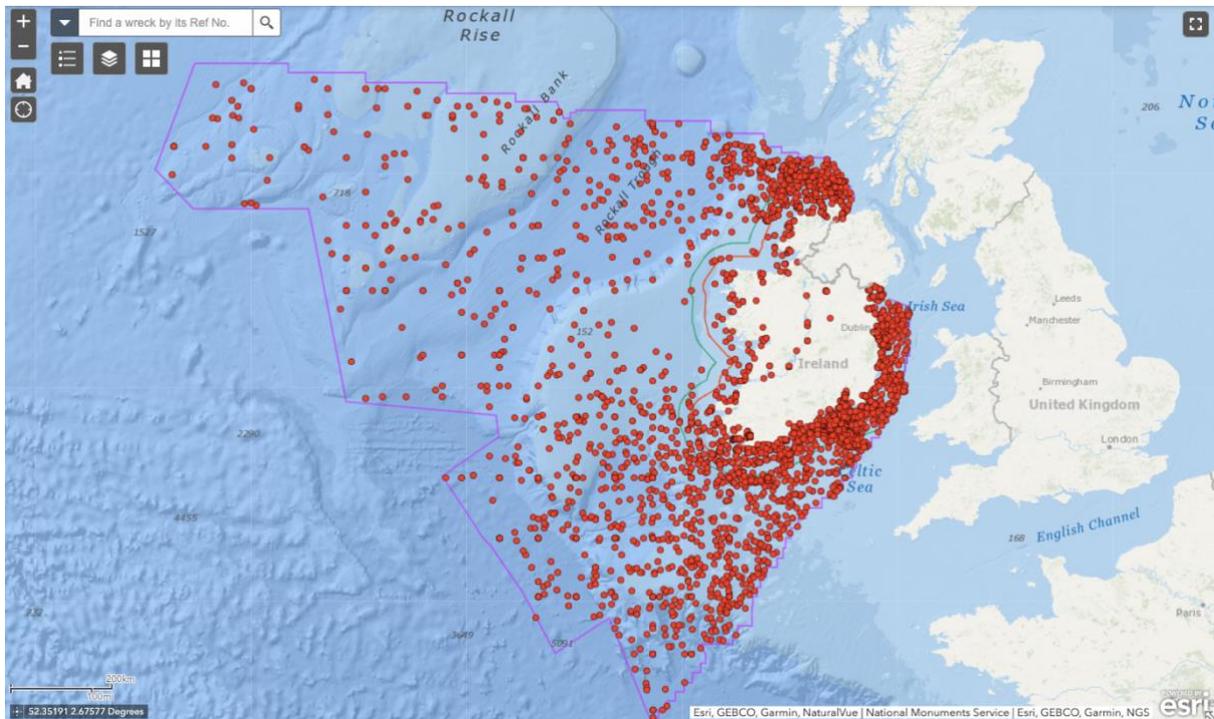


Figura 11 [Wreck Viewer](#), National Monument Service dell'Irlanda

Per ricondurre e concludere questo excursus nel Mediterraneo, mi sembra perfetto parlare della Costa Concordia, incagliatasi e affondata in prossimità dell'Isola del Giglio il 13 gennaio 2012. A bordo della nave c'erano 4.229 persone, di cui 32 sono morte e 110 sono rimaste ferite. Non mi soffermerò sulle dinamiche della vicenda, tristemente note a gran parte di noi, ma sulla sua fine. Che fine ha fatto la Costa Concordia?

È stata soprannominata in molti modi, dopo che si è fermata: *La grande nave spezzata da un piccolo scoglio*, *La Balena morta*, *il Relitto*, *la Tomba*, *l'Astronave*. Per un po', è stata la fortuna degli abitanti dell'Isola del Giglio. Hotel, ristoranti e proprietari di appartamenti, per due anni e sei mesi, hanno fatto dieci stagioni in una, grazie ai tecnici, ai subacquei e agli operai rimasti in loco tutto il tempo (Meletti 2014). Finite le operazioni di rigalleggiamento, durante le quali sono fuoriuscite circa 105.000 tonnellate di acqua e di liquidi (fortunatamente rimaste “confinare” secondo gli esperti), e avuta conferma circa la solidità e l'assetto della nave,

oltreché aver scongiurato il rischio di ulteriori grossi sversamenti in mare, è stato dato il via libera per trasportare la Concordia a Genova e farla demolire.

La bandiera *Blue Peter* è stata issata sulla parte più alta della nave, segnale che in gergo marinaro significa *pronta a salpare*. Scortata da un convoglio di molte unità, alle 8.30 di mattina la Concordia, ormai un po' arrugginita, salpava per il suo ultimo viaggio. Sul molo di Genova, contro cui nel 1970 si era schiantato il mercantile britannico *London Valour* cantato da De André (carico di tonnellate di ferro e affondato dopo esser stato sbattuto violentemente contro il molo da un forte vento), c'è l'allora Presidente del Consiglio, salito al potere in qualità di "rottamatore", Matteo Renzi. La diretta Rai commentava così il momento dell'arrivo:

i delfini stanno accompagnando la nave sino al porto. Tutti stanno seguendo l'epopea della Costa. È un'immagine magnifica e terrificante insieme.

Francesco Merlo, su Repubblica, interpretava la scena un po' diversamente:

la mummia della gloriosa Industria Italiana delle grandi navi, autoaffondata in una pozza a pochi metri dalla riva dell'Isola del Giglio ed ora imbavagliata e tenuta in equilibrio da cassoni-stampelle e incatenata, come una bestia in cattività, a dei cavi guinzaglio (Merlo 2014).

L'episodio, per lui, è la trasformazione di una vergogna in fierezza nazionale. Descrive Renzi come "evidentemente gioioso e scherzoso" e associa la "combriccola" che gli sta intorno (il capo della protezione civile, le autorità portuali, sindaci, governatori e ministri) alla famiglia Ciraulo, *affamati divoratori di navi dismesse che nel porto di Palermo agli ordini di Toni Servillo, nel ruolo di papà Nicola, arraffavano un manometro, si contendevano un timone, smontavano un boccaporto e si portavano a casa la "biscaggina"* (la scaletta che Schettino non risalì mai).

Proseguendo nel topos dell'economia dello smaltimento, Merlo associa gli operai di salvataggio presenti sulla scena - immortalati mentre stappano birra Moretti e si spruzzano l'uno l'altro a mo' di esultanza - ai *parassiti del residuo indiani*, ai *divoratori di carcami dell'India più povera*. Dopodiché, il giornalista chiude l'articolo con toni non meno provocatori:

E augurandosi che Genova diventi il porto della demolizione d'Europa, il presidente della Regione Burlando sembrava non sapere che il capitalismo internazionale ha espulso dalle sue attività civili la distruzione di questi cadaveri ferrosi perché troppo costosa e pericolosa. E oggi la trasformazione e lo smaltimento di più di 700 navi all'anno avvengono nel Terzo Mondo e "a mani nude" in

Pakistan, Bangladesh e soprattutto in India, nello Stato di Gujarat, su una spiaggia che una volta era incontaminata e che si chiama Alang dove 40mila operai ridotti alla fame per due dollari l'ora si arrampicano e smembrano quelle "città fantasma" con i ventri squarciati, e sono tagliatori, maneggiatori di fiamma ossidrica, arrampicatori, un folla visiva che, ha raccontato William Langewiesche ("Terrore dal mare", Adelphi 2005) solo a poco a poco prende senso, tra cavi infiammabili, pareti sottili... e le preziosissime campane di bordo riciclate nei templi indù. Ed è tutto un cigolare, uno scricchiolare, uno sbattere di acciaio sul legno che, anche ieri sul molo di Genova, era già rumore di fondo, la musica del nostro declino, della nave che, divorata, via via sparisce (Merlo 2014).

Perché, effettivamente, la fine di molte navi (da crociera e non) è proprio quella descritta da Merlo. Svendute da una "shipping company" all'altra, talvolta con il forzato intervento statale e secondo una rigorosa gerarchia di potere discendente, le lussuose navi a fine corsa raggiungono infine le latitudini "più disperate" del mondo, dove le loro singole componenti e il loro materiale hanno ancora un valore. O forse no, probabilmente nemmeno lì valgono più qualcosa di per sé. Vale il servizio di rottamazione, svolto a spese degli ultimi proprietari ma anche dell'ambiente e degli abitanti dei cimiteri terrestri di navi.

La verità del ciclo di vita navale è spesso questa, oppure quella raccontata dal Wreck Viewer irlandese. Non siamo abituati a pensarci, non ci viene fatto vedere, ma il ciclo vitale di gran parte delle cose di cui è riempita la nostra vita finisce così. È ciò che viene omesso, ad esempio, dagli articoli che riguardano la "Freedom Ship", progetto mai decollato di città galleggiante, alternativa alle città terrestri e al di fuori delle leggi degli Stati. Sarebbe composta da case, strade, pista d'atterraggio e strutture urbane che ospiterebbero tutti i tipi di negozi e servizi, proprio come quelli presenti in qualsiasi altra città. Non si tratterebbe di una nave da crociera, ma di una proposta unica per vivere, lavorare, andare in vacanza o pianificare la propria pensione in una città in continuo movimento nel mondo (Burbano 2021). Anche la *Freedom Ship*, però, se mai esisterà, a un certo punto morirà. Forse, in conclusione, l'unica cosa che differenzia una nave da un territorio è proprio questa.

Conclusioni. L'esalazione del Mediterraneo

La territorializzazione dello spazio marittimo sembra essere un processo ormai predominante e difficilmente reversibile nel contesto del Mediterraneo. Gli Stati che vi si affacciano, proseguendo la tendenza alla frammentazione che ha caratterizzato la storia politica del bacino, rivendicano per sé frammenti di Mediterraneo da “utilizzare” in modo esclusivo. Ricomponendo i frammenti, si ottiene l'interezza di un mare che, dato il suo essere circondato dalle terre, è sempre stato pensato come oggetto a sé, o, addirittura, come un *continente liquido*.

Abbiamo visto come, per gli Stati, lo spazio marittimo sia uno spazio legale, prima ancora che economico. La territorializzazione del mare avviene disegnando linee di demarcazione e reclamando zone di giurisdizione e di sovranità. Essa si gioca nel campo delle relazioni internazionali, secondo regole tarate più sugli oceani che su piccoli mari come il Mediterraneo. Non a caso, le zone contese e le discordie fra gli Stati mediterranei non si contano e richiederanno notevoli sforzi diplomatici in futuro.

Per certi Paesi, territorializzare un pezzo di Mediterraneo significa garantire risorse importanti (ad esempio gas e petrolio) per la propria economia. Per altri Paesi, come l'Italia, territorializzare il mare intorno a sé significava soprattutto rivendicare un'identità marittima e una dignità nel campo delle relazioni internazionali. Ultimamente, però, è tornato in auge il tema della sicurezza, propulsore del nazionalismo e della spinta alla territorializzazione (e militarizzazione) del Mediterraneo. Come scriveva Franco Cassano, siamo diventati *come le talpe di Kafka, non riusciamo più a distinguere i sibili esterni da quelli prodotti dal nostro cervello e dalla nostra tensione* (Cassano 1999, 54). Il flusso migratorio è percepito come un fenomeno da arginare prima che raggiunga la propria terra, quindi in mare.

Nella strategia di esternalizzazione della gestione migratoria, l'interesse è che anche gli Stati nordafricani (come la Libia e la Tunisia) territorializzino una parte di Mediterraneo in modo da ottenerne la giurisdizione e poter “legalmente” occuparsi dei migranti (a spese dell'Europa), sebbene essi non costituiscano porti sicuri dal punto di vista dei diritti umani fondamentali. Oltre a respingere i migranti, a organizzarli e a renderli deportabili, occorre però anche accendere o spegnere, all'occorrenza, i riflettori su di loro.

Da una parte i migranti sono fantasmi di un “passato” coloniale che l'occidente ha ripudiato a parole, pur continuando a servirsene nei fatti; essi ci ricordano la disconnessione tra il mondo in cui viviamo e il mondo da cui dipendiamo (Charbonnier 2017). Allo stesso tempo, però, essi

ci definiscono per opposizione: ciò che proviene da oltre i confini de-termina e de-finisce un territorio (Cassano 1999, 54), diventa un prezioso capro espiatorio per certe campagne nazionaliste e il calco negativo di noi stessi, permettendoci di mostrare (sempre a noi stessi) *l'altro* da noi e ciò che non siamo. Alla luce delle teorie di Wendy Brown e di Sandro Mezzadra a proposito dei confini, la proliferazione dei “muri di mare” illustrati fin qui appaiono come un sintomo della crisi delle istituzioni e della trasformazione dell’equilibrio dei poteri a livello globale.

L’altro tipo di territorializzazione rilevato in questa tesi ha a che fare con la retorica della velocità e dell’accelerazione, con il rifiuto di *concepire limitazioni alle velleità intellettuali e all’uso della potenza materiale* (Valéry 1994, 149). Secondo Cassano è proprio nel Mediterraneo che si è formata *l’ostinazione al superamento del limite* necessaria per l’avvento del sistema capitalistico e globalizzato (Cassano 1999, 33). Per quanto la deterritorializzazione, tipica dello spazio dei flussi e conseguenza di pratiche come la delocalizzazione e l’allontanamento dei territori dalle sedi del potere economico - finanziario, possa sembrare in antitesi con il concetto di territorializzazione, non è così.

Nel Medio-oceano che è il Mediterraneo, spazio di connessione fra l’Asia e il nord Europa nel sistema della logistica globalizzata, gli agenti economici operano tanto *su* di esso quanto *intorno* ad esso, ovvero lungo il suo perimetro. I flussi che lo percorrono seguono rotte determinate dalle relazioni fra i soggetti economici e i porti situati sulle sue coste. È proprio nei porti che osserviamo i segni più evidenti di una territorializzazione operata non più su interessi “collettivi”, ma su interessi privati. Riprendendo ancora una volta Cassano, *sulle spiagge libere il mare si dà a tutti come una ragazza facile e infedele, anche se c’è una stupidità vorace che cerca di imprigionarlo, di sposarlo e chiuderlo in casa, di dargli la paranoica fissità del proprio* (ivi, 16). È la cosiddetta *oscenità della proprietà* (ivi, 16).

Come rilevato dall’osservazione dei porti di Napoli, Pireo e Tangeri, si tratta innanzitutto di una territorializzazione spaziale, atta a inglobare tratti di costa o di mare e a trasformarli in modo funzionale alle attività portuali, logistiche e turistiche. Nei porti, però, la territorializzazione spaziale è spesso accompagnata anche dall’individuazione di zone speciali, caratterizzate da un’alterazione del normale regime giuridico e fiscale di uno Stato, oltreché da un’alterazione delle modalità di accesso al mercato del lavoro, degli standard di salute e sicurezza, delle relazioni industriali e delle politiche ambientali. Questo tipo di territorializzazione si sottrae al controllo delle autorità pubbliche, rispondendo soprattutto

all'interesse degli investitori. Dal punto di vista dei suoi porti, il Mediterraneo appare come un insieme di "isole della globalizzazione", integrate fra loro e separate dai territori in cui si inseriscono.

Sulle acque del Mediterraneo, passando per le sue città costiere e per i suoi più famosi scorci paesaggistici, si muovono le navi: isole mobili ed extraterritoriali di diritto, territori fluttuanti carichi di merci o di turisti in vacanza. Quest'ultime sono progettate per riprodurre e per portare all'estremo, specchiandosi sull'abisso, l'esperienza terrena della sicurezza e del comfort. Giunte in prossimità degli ambienti urbani, esse tentano di penetrarvi fino al cuore e di camuffarsi. A Venezia, questo processo era più evidente e lesivo che da qualsiasi altra parte, ed è stato limitato, anche se (forse) in via soltanto temporanea.

Sono, invece, navi senza bandiera quelle su cui viaggiano i migranti. Affidandosi unicamente all'antica legge del mare, della quale UNCLOS e la Convenzione SAR hanno recepito i principi, essi non godono di nessun diritto a bordo. Le navi-fabbriche dell'industria della pesca e della logistica, per contro, battono la bandiera che garantisce loro le migliori condizioni di sfruttamento e alimentano l'analogia, già vecchia di qualche secolo, della nave-prigione. Il mondo del mare moderno è simboleggiato dalla balena bianca di Moby Dick, *maschera del capitale in circolazione, forza travolgente e insofferente, o indifferente, a qualunque lenza, arpione o carta* (Bonazzi 2022, 112).

Il dirottamento da parte di pirati e terroristi, lo scontro con uno scoglio o con un iceberg, l'incagliamento sulla sabbia a seguito di una manovra sbagliata, gli attacchi missilistici di un popolo ribelle verso le navi in transito sono eventi che servono a risvegliare i territori fluttuanti dall'impressione di essere duraturi e inaffondabili, appoggiati su *solido fondamento* (Schmitt 1986, 33), come i veri territori. Servono anche a restituire al mare la sua posizione, opposta e contraria a quella della terra, che i processi di globalizzazione e di territorializzazione tendono a confondere e a rendere simile. È necessario disconoscere il mare da semplice superficie adatta alla navigazione per riconoscerlo come *parte del nostro ambiente pur restando un mondo altro* (Casati 2022). Abbiamo bisogno di conoscere la nostra dipendenza da esso, nel bene e nel male.

Nell'epoca del Capitalocene, iniziata ben prima della rivoluzione industriale, occorre *ripensare il capitalismo all'interno della "rete vivente"* (Moore 2021, 87) o di un "*world-ecological system*" (Moore 2011), non limitandolo al circuito di riproduzione del capitale e nemmeno alla sfera solamente umana dell'Antropocene, ma espandendo l'osservazione anche al ruolo della natura in tale processo (ivi, 88, 91). Per Moore, la degradazione della natura è

un'espressione specifica dell'organizzazione del lavoro da parte del capitalismo (ivi, 90). Per Harvey, *capitalism is a working and evolving ecological system within which both nature and capital are constantly being produced and reproduced* (Harvey 2014, 247).

La crisi ecologica in cui viviamo sarebbe contemporaneamente anche crisi economica (Bustos-Gallardo e Irarrazaval 2016, 4) e, aggiungo io, crisi politica. L'impatto umano nel Mediterraneo è più evidente che in altre parti, perché concentrato in meno spazio (Del Carmen Llasat 2023, 281). Il Mediterraneo, che copre l'1% della superficie oceanica, ospita il 18% delle specie marine conosciute (The Passenger 2023, 7). Lo scambio d'acqua marina attraverso lo Stretto di Gibilterra è troppo limitato per garantire il ricircolo degli inquinanti nel "Mare Plasticum", uno dei mari più inquinati al mondo, per raffreddarlo dall'inesorabile innalzamento delle temperature e limitarne l'acidificazione (ivi, 33). L'essere un mare semi-chiuso e facilmente navigabile, fatto che aveva costituito la sua fortuna attraverso i secoli, ne sta decretando la morte biologica.

Come *Creuza de mă*, anche questo viaggio attraverso la territorializzazione del Mediterraneo ha un sapore amaro e termina senza un happy ending. La verità è che, ancora oggi, nel Mediterraneo, l'Imperium politico ed economico domina sull'Emporium e sulla cooperazione. Come mostrato nel Capitolo 3, la compattezza geografica del bacino non si traduce in compattezza politica, ma piuttosto in frammentazioni e territorializzazioni. L'Unione per il Mediterraneo (UpM), originariamente concepita come una *Mediterranean Union* fra Paesi mediterranei, è stata depotenziata prima ancora di nascere. L'idea di instaurare una zona di libero scambio sull'intero Mediterraneo non è mai stata realizzata (De Ville e Reynaert 2010, 199) e la partecipazione all'UpM è stata allargata a tutti i Paesi UE, inclusi quelli che non si affacciano sul bacino, rendendo l'ente più rappresentativo che veramente operativo.

Nello scenario ormai prossimo di un Mediterraneo privo di acque internazionali e interamente spartito in Zone economiche esclusive, gli Stati assumono la giurisdizione sulla protezione ambientale e la ricerca scientifica sul mare (Andreone 2022, 117). Tale frammentazione giuridica appare controproducente per la tutela ambientale dell'ecosistema mediterraneo, che richiederebbe di andare nella direzione opposta, ovvero verso la massima cooperazione da parte degli Stati confinanti (ivi, 115).

La tragedia dei beni comuni, teorizzata nel 1833 dall'economista inglese William Forster Lloyd, si manifesta anche all'interno del Mediterraneo, il bene comune che ha dato vita al modello politico (la democrazia) e al modello economico (il capitalismo) su cui si regge il

mondo. Sarebbe bello pensare che dal continente liquido prendesse forma un modello di sviluppo in grado di tutelare sé stesso e i popoli che lo abitano, ma entreremmo nel campo dell'utopia e scavalcheremmo i confini epistemologici di questa tesi.

Bibliografia

- Abulafia, David. 2014. «Thalassocracies». In *A Companion to Mediterranean History*, a cura di Peregrine Horden e Sharon Kinoshita, 1^a ed., 137–53. Wiley. <https://doi.org/10.1002/9781118519356.ch9>.
- . 2023. «Il mare tra le terre». In *Mediterraneo, The Passenger*, 13–33. Milano: Iperborea.
- Agamben, Giorgio. 2000. *Means without End: Notes on Politics*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- . 2021. *Homo sacer: edizione integrale: 1995-2015*. Seconda edizione. Quaderni Quodlibet 59. Macerata: Quodlibet.
- Allen, John. 2003. *Lost Geographies of Power*. 1^a ed. Oxford: Blackwell.
- Amato, Vittorio. 2018. «Le zone economiche speciali. Definizioni, evoluzione e dimensione del fenomeno». In *Barriere/Barriers. Giornata di studio della Società di Studi Geografici. Pescara, 1 dicembre 2017*, a cura di Marina Fuschi, 177–84. Memorie geografiche NS 16. http://www.societastudigeografici.it/wp-content/uploads/2019/12/Memorie_Geografiche_2018.pdf.
- Anderson, Benedict R. O’G. 1990. *Imagined Communities: Reflections on the Origin and Spread of Nationalism*. 6th impr. London: Verso.
- Andreas, Peter. 2011. *Border Games: Policing the U.S.-Mexico Divide*. Second edition. Ithaca, NY: Cornell University Press.
- Andreone, Gemma. 2022. «Legal Patchwork and National Borders in the Mediterranean Sea». *Vitali, G. & Zoppi, I.M. (Eds). CNR Case Histories in the Blue Planet Economy* Quaderni IRCrES 16.: 113–24. https://www.ircres.cnr.it/images/quaderni/q16/Q_16_cap_16.pdf.
- Aoudé, Ibrahim G. 2019. «Conflict Over Oil and Gas in the Mediterranean: Israeli Expansionism in Lebanon». *Arab Studies Quarterly* 41 (1). <https://doi.org/10.13169/arabstudquar.41.1.0095>.
- Arendt, Hannah. 2009. *Le origini del totalitarismo*. Torino: Einaudi.

- Asero, Vincenzo, e Stefania Skonieczny. 2018. «Cruise Tourism and Sustainability in the Mediterranean. Destination Venice». In *Mobilities, Tourism and Travel Behavior - Contexts and Boundaries*, a cura di Leszek Butowski. InTech. <https://doi.org/10.5772/intechopen.71459>.
- ASGI. 2020. «ASGI chiede l'immediato annullamento del Memorandum Italia-Libia». Associazione per gli Studi Giuridici sull'Immigrazione. 2 febbraio 2020. <https://www.asgi.it/asilo-e-protezione-internazionale/asgi-annullamento-memorandum-libia/>.
- Audisio, Gabriel. 1935. *Jeunesse de la Méditerranée*. Gallimard. Paris.
- Benton, Lauren. 2005. «Legal Spaces of Empire: Piracy and the Origins of Ocean Regionalism». *Comparative Studies in Society and History* 47 (4): 700–724. <https://doi.org/10.1017/S0010417505000320>.
- Bierce, Ambrose. 1988. *Dizionario del diavolo*. Milano: TEA.
- Blumenthal, Ralph. 1985. «Hijacking at sea; the Achille Lauro: over half a century, a series of crises and mishaps». *New York Times*, 10 settembre 1985. <https://www.nytimes.com/1985/10/09/world/hijacking-sea-achille-lauro-over-half-century-series-crises-mishaps.html>.
- Bologna, Sergio. 2017. *Tempesta perfetta sui mari: il crack della finanza navale*. Roma: DeriveApprodi.
- Bonazzi, Alessandra. 2022. *Geografia, modernità e mare: breve storia di uno spazio globale e delle sue carte*. 1a edizione. Biblioteca di testi e studi 1463. Roma: Carocci editore.
- Boswell, James. 2008. *The Life of Samuel Johnson*. A cura di David Womersley. 1. publ.in Penguin Classics, New and Unabridged ed. Penguin Classics. London: Penguin.
- Braudel, Fernand. 1976. *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'eta di Filippo 2*. Tradotto da Carlo Pischedda. Torino: Einaudi.
- . 1987. *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*. Bompiani. Milano.
- Brilmayer, Lea, e Natalie Klein. 2001. «Land and Sea: Two Sovereignty Regimes In Search of a Common Denominator». <http://hdl.handle.net/20.500.13051/1848>.

- Brito Vieira, Monica. 2023. «Mare Liberum vs. Mare Clausum: Grotius, Freitas, and Selden's Debate on Dominion over the Seas».
- Brown, Wendy, e Federica Giardini. 2013. *Stati murati, sovranità in declino*. Prima edizione. Roma ; Bari: GLF editori Laterza.
- Burbano, Lucia. 2021. «Freedom ship: the floating city that never set sail». *Tomorrow.City* (blog). 21 dicembre 2021. <https://www.tomorrow.city/freedom-ship/>.
- Bustos-Gallardo, Beatriz, e Felipe Irarrazaval. 2016. «“Throwing Money into the Sea”: Capitalism as a World-Ecological System. Evidence from the Chilean Salmon Industry Crisis, 2008». *Capitalism Nature Socialism* 27 (3): 83–102. <https://doi.org/10.1080/10455752.2016.1162822>.
- Caffio, Fabio. 2016. «The Maritime Frontier between Italy and France: A Paradigm for the Delimitation of Mediterranean Maritime Spaces». *Maritime Safety and Security Law Journal*, fasc. 2/2016. https://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2016/10/Issue2_CAFFIO_Article.pdf.
- . 2020. «L'Italia di fronte alla proclamazione unilaterale algerina della Zona economica esclusiva». *Il Mare - Terza edizione - Numero speciale del Bollettino ufficiale degli idrocarburi e delle georisorse*. https://unmig.mase.gov.it/wp-content/uploads/2020/11/BUIG-II_Mare-Terza_edizione.pdf.
- . 2022. «La francia non rema contro». *Limes*, 16 ottobre 2022. <https://www.limesonline.com/cartaceo/la-francia-non-rema-contro>.
- Cagnetta, Mariella. 1994. «‘Mare nostrum’, un mito geopolitico da Pompeo a Mussolini». *Limes*, 3 marzo 1994. <https://www.limesonline.com/cartaceo/mare-nostrum-un-mito-geopolitico-da-pompeo-a-mussolini>.
- Casarini, Luca. 2024. «Il giochetto delle 24 miglia. Acque territoriali e zona Sar: così la Libia ruba mare per impedire i soccorsi». *L'Unità*, 17 gennaio 2024. <https://www.unita.it/2024/01/17/acque-territoriali-e-zona-sar-cosi-la-libia-ruba-mare-per-impedire-i-soccorsi/>.
- Casati, Roberto. 2022. *Oceano: una navigazione filosofica*. Saggi 1023. Torino: Giulio Einaudi editore.

- Casati, Roberto, e Umer Gurchani. 2023. «Il Mare come Territorio. Equilibrio, proiezione ed esposizione marina nei Paesi del mondo». *Gnosis. Rivista italiana di intelligence editoriale* 1/2023: 100–123.
- Cassano, Franco. 1999. *Il pensiero meridiano*. Sagittari Laterza 94. Bari: Laterza.
- Castells, Manuel. 2002. *La nascita della società in rete*. Milano: Università Bocconi editore.
- Casu, Silvia. 2022. «Accordi Italia – Libia: il rinnovo del memorandum». *Ius in itinere* (blog). 26 maggio 2022. https://www.iusinitinere.it/accordi-italia-libia-il-rinnovo-del-memorandum-24416#_ftn7.
- Celata, Filippo. 2009. *Spazi di produzione: una prospettiva relazionale*. Temi e discorsi 15. Torino: Giappichelli.
- Chambers, Iain, e Marta Cariello. 2019. *La questione mediterranea*. Saggi oltre. Firenze: Mondadori Università.
- Charbonnier, Pierre, reg. 2017. *L'ubiquité des modernes: Souveraineté territoriale et écologie globale*. Collège de France. <https://www.college-de-france.fr/fr/agenda/seminaire/cosmopolitiques-de-la-territorialite-suite/ubiquite-des-modernes-souverainete-territoriale-et-ecologie-globale>.
- Coe, Neil M., Philip F. Kelly, e Henry Wai-Chung Yeung. 2020. *Economic geography: a contemporary introduction*. Third edition. Hoboken, NJ: Wiley-Blackwell.
- Costa, Francesco. 2011. «Cosa dice il Trattato tra Italia e Libia». *Il Post*, 27 febbraio 2011. <https://www.ilpost.it/2011/02/27/cosa-dice-il-trattato-tra-italia-e-libia/>.
- Cusimano, Girolamo, a c. di. 2003. *Scritture di paesaggio*. 1. ed. Geografia e organizzazione dello sviluppo territoriale. Studi regionali e monografici 32. Bologna: Pàtron.
- Cuttitta, Paolo. 2020. «Organizzazioni non governative e gestione delle migrazioni in Tunisia ed Egitto». In *Confini, mobilità e migrazioni: una cartografia dello spazio europeo*, Agenzia X, 81–100. Milano.
- De Genova, Nicholas, e Nathalie Mae Peutz, a c. di. 2010. *The deportation regime: sovereignty, space, and the freedom of movement*. Durham, NC: Duke University Press.
- De Ninno, Fabio. 2017. *Fascisti sul mare. La Marina e gli ammiragli di Mussolini*. S.l.: EDITORI LATERZA.

- De Sanctis, Alberto. 2019. «Il mare va pensato prima che solcato». *Limes*, 19 settembre 2019. <https://www.limesonline.com/rivista/il-mare-va-pensato-prima-che-solcato-14634026/>.
- De Ville, Ferdi, e Vicky Reynaert. 2010. «The Euro-Mediterranean Free Trade Area: An Evaluation on the Eve of the (Missed) Deadline»: *L'Europe En Formation* n° 356 (2): 193–206. <https://doi.org/10.3917/eufor.356.0193>.
- Del Carmen Llasat, Maria. 2023. «Climatic Change and Environmental Disasters in the Mediterranean Area». *IEMed European Institute of the Mediterranean IEMed Mediterranean Yearbook 2023*. <https://www.iemed.org/med-yearbook/iemed-mediterranean-yearbook-2023/#>.
- Deleuze, Gilles, e Félix Guattari. 1987. *A Thousand Plateaus: Capitalism and Schizophrenia*. Tradotto da Brian Massumi. Athlone Press. London: Univ. of Minnesota Press.
- Delle Donne, Barbara. 2018. «Dinamiche città/porto in ambito mediterraneo». In *Barriere/Barriers. Giornata di studio della Società di Studi Geografici. Pescara, 1 dicembre 2017*, a cura di Marina Fuschi, 563–68. Memorie geografiche NS 16. http://www.societastudigeografici.it/wp-content/uploads/2019/12/Memorie_Geografiche_2018.pdf.
- Delogu, Giulia. 2019. «Informazione e comunicazione in età moderna: immaginare, definire, comunicare il porto franco». *Rivista Storica Italiana* CXXXI (Fascicolo II).
- Dematteis, Giuseppe. 1985. *Le metafore della terra: la geografia umana tra mito e scienza*. 1a ed. in "Campi del sapere". Campi del sapere. Economia e società. Milano: Feltrinelli.
- Dourgnon, P., e H. Kassar. 2014. «Refugees in and out North Africa: A Study of the Choucha Refugee Camp in Tunisia». *The European Journal of Public Health* 24 (suppl 1): 6–10. <https://doi.org/10.1093/eurpub/cku098>.
- Elden, Stuart. 2013. *The birth of territory*. Chicago ; London: The University of Chicago Press.
- Fabbri, Dario. 2020. «Italia, penisola senza mare». *Limes*, 11 settembre 2020. <https://www.limesonline.com/cartaceo/italia-penisola-senza-mare>.
- Fairbanks, Luke, Lisa M. Campbell, Noëlle Boucquey, e Kevin St. Martin. 2018. «Assembling Enclosure: Reading Marine Spatial Planning for Alternatives». *Annals of the American Association of Geographers* 108 (1): 144–61. <https://doi.org/10.1080/24694452.2017.1345611>.

- Farinelli, Franco. 1992. *I segni del mondo: immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*. Idee 4. Scandicci (Firenze): La Nuova Italia.
- . 2003. *Geografia: un'introduzione ai modelli del mondo*. Piccola biblioteca Einaudi Filosofia, N.S., 248. Torino: Einaudi.
- . 2009. *La crisi della ragione cartografica*. Piccola biblioteca Einaudi Filosofia, N.S., 476. Torino: Einaudi.
- Farole, Thomas, e Gokhan Akinci. 2011. «Special Economic Zones : Progress, Emerging Challenges, and Future Directions». World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/49cdd96b-37e1-50f0-ac30-7328b9f5a1f1>.
- Fassini, Daniela. 2023. «Profughi. 2023, anno orribile dei naufragi: più di 2.500 morti. Nel silenzio», 19 dicembre 2023, Avvenire edizione. <https://www.avvenire.it/attualita/pagine/migranti-60-di-naufragi>.
- Fogu, Claudio. 2021. *The Fishing Net and the Spider Web: Mediterranean Imaginaries and the Making of Italians*. S.l.: SPRINGER NATURE.
- Forlani, Lorenzo. 2024. «Il 40% del commercio italiano passa dal Canale di Suez: ecco perché la guerra agli Houthi riguarda anche il nostro Paese». *il Fatto Quotidiano*, 16 gennaio 2024. <https://www.ilfattoquotidiano.it/2024/01/16/il-40-del-commercio-italiano-passa-dal-canale-di-suez-ecco-perche-la-guerra-agli-houthi-riguarda-anche-il-nostro-paese/7410979/>.
- Foster Wallace, David. 1996. «Shipping Out. On the (nearly lethal) comforts of a luxury cruise». *Harper's Magazine*, gennaio 1996. <https://harpers.org/wp-content/uploads/2008/09/HarpersMagazine-1996-01-0007859.pdf>.
- Foucault, Michel. 2011. *Archivio Foucault: interventi, colloqui, interviste*. A cura di Alessandro Pandolfi. Milano: Feltrinelli.
- Frascani, Paolo. 2008. *Il mare*. L'identità italiana 48. Bologna: Il mulino.
- Friedman, Shani. 2020. «The Concept of Entitlement to an Exclusive Economic Zone as Reflected in International Judicial Decisions». *Israel Law Review* 53 (1): 101–33. <https://doi.org/10.1017/S0021223719000190>.

- Friedmann, John. 1995. «Where we stand: a decade of world city research». In *World Cities in a World-System*, a cura di Paul L. Knox e Peter J. Taylor, 1^a ed., 21–47. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511522192.003>.
- Gentili, Dario. 2020. «Hic sunt leones. Confine/Frontiera: Genealogia politica di un dispositivo spaziale». *OpenEdition Journals* Teoria politica. Nuova serie Annali [Online].
- Gherasim, Christian. 2021. «130.000 sheep from Romania expected to die due to the Suez bottleneck». *Euroreporter*, 4 febbraio 2021. <https://www.euroreporter.co/environment/animal-welfare/2021/04/02/130-000-sheep-from-romania-expected-to-die-due-to-the-suez-bottleneck/>.
- Giménez, Jesús González. 2007. «La evolución del derecho del mar desde el punto de vista de un mar semicerrado como el Mediterráneo». *REVISTA ELECTRÓNICA DE ESTUDIOS INTERNACIONALES*.
- Global Detention Project. 2018. «Immigration Detention in Libya: “A Human Rights Crisis”». <https://www.globaldetentionproject.org/wp-content/uploads/2018/08/GDP-Immigration-Detention-Libya.pdf>.
- Grady, John. 2015. *Matthew Fontaine Maury, Father of Oceanography: a biography, 1806-1873*. Jefferson, North Carolina: McFarland & Company, Inc., Publishers.
- Harvey, David. 2011. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Nachdr. Cambridge, Mass.: Blackwell.
- . 2014. *Seventeen contradictions and the end of capitalism*. Oxford ; New York: Oxford University Press, USA.
- Heller, C., L. Pezzani, e M Stierl. 2020. «Contro-rilevamenti e lotte ai confini marittimi dell’EUropa». In *Confini, mobilità e migrazioni: una cartografia dello spazio europeo*, 245–64. Milano: Agenzia X.
- Hobsbawm, E. J. 1992. *Nations and Nationalism since 1780: Programme, Myth, Reality*. 2^a ed. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CCOL0521439612>.
- Horden, Peregrine, e Nicholas Purcell. 2000. *The corrupting sea: a study of Mediterranean history*. Oxford, [U.K.] ; Malden, Mass: Blackwell.
- Huffpost. 2023. «“Troppi sbarchi”, ma Piantedosi ringrazia Libia e Tunisia: “Senza di loro potevano essere quasi il doppio”», 31 dicembre 2023.

- https://www.huffingtonpost.it/politica/2023/12/31/news/piantedosi_ringrazia_libia_e_tunisia_grazie_a_loro_abbiamo_fermato_linvasione-14740362/.
- Il Sole 24 Ore*. 2022. «Spartizione gas, accordo Libano-Israele. Hezbollah esulta: una grande vittoria», 27 ottobre 2022. <https://www.ilsole24ore.com/art/spartizione-gas-accordo-libano-israele-lapid-stato-nemico-ci-riconosce-AEvJr4BC>.
- ISPI. 2020. «Approfondimento: l'accordo Turchia-GNA sui confini marittimi». 21 febbraio 2020. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/approfondimento-laccordo-turchia-gna-sui-confini-marittimi-25158>.
- Izzo, Francesca. 2007. *Ugo Grozio. Mare liberum*. Napoli: Liguori.
- Johnson, Marshall. 1994. «Making Time: Historic Preservation and the Space of Nationality». *Positions: Asia Critique* 2 (2): 177–249. <https://doi.org/10.1215/10679847-2-2-177>.
- Kant, Immanuel. 2004. *Geografia fisica*. Ripr. anast. dell'ed. Silvestri 1807-1811. Bergamo: Leading.
- Kim, Taehwan, e Sang Yoon Shin. 2021. «Competition or Cooperation? The Geopolitics of Gas Discovery in the Eastern Mediterranean Sea». *Energy Research & Social Science* 74 (aprile): 101983. <https://doi.org/10.1016/j.erss.2021.101983>.
- Kunz, Josef L. 1956. «Continental Shelf and International Law: Confusion and Abuse». *American Journal of International Law* 50 (4): 828–53. <https://doi.org/10.2307/2195625>.
- Lambach, Daniel. 2021. «The Functional Territorialization of the High Seas». *Marine Policy* 130 (agosto): 104579. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104579>.
- Latour, Bruno. 1993. *We Have Never Been Modern*. Cambridge, Mass: Harvard University Press.
- Lavissière, Alexandre, e Jean-Paul Rodrigue. 2017. «Free Ports: Towards a Network of Trade Gateways». *Journal of Shipping and Trade* 2 (1): 7. <https://doi.org/10.1186/s41072-017-0026-6>.
- Lenin, Vladimir Il'ič. 1946. *L'imperialismo. Ultima fase del capitalismo*. Milano: Alessandro Minuziano Editore.
- Linebaugh, Peter, e Marcus Rediker. 2004. «Il naufragio del Sea-Venture». In *I ribelli dell'Atlantico. La storia perduta di un'utopia libertaria*. Feltrinelli.

- Locke, John. 1960. *Due trattati sul governo*. Utet. Torino.
- Macry, Paolo. 1997. «The Southern Metropolis». In *The new history of the Italian South: the Mezzogiorno revisited*, a cura di Robert Lumley e Jonathan Morris, University of Chicago. Chicago.
- Magri, Marco. 2019. «Obbligo di soccorso in mare, funzioni della Guardia costiera e respingimenti “delegati”: sui poteri del Ministro dell’interno». *Istituzioni del Federalismo. Rivista di studi giuridici e politici* 1: 149–80. https://www.regione.emilia-romagna.it/affari_ist/rivista_1_2019/Magri.pdf.
- Malkin, Irad. 2013. *A Small Greek World: Networks in the Ancient Mediterranean*. 1. issued as an Oxford Univ. Press paperback. Greeks Overseas. Oxford: Oxford Univ. Press.
- Mangano, Stefania, e Gian Marco Ugolini. 2020. «New Opportunities for Cruise Tourism: The Case of Italian Historic Towns». *Sustainability* 12 (11): 4616. <https://doi.org/10.3390/su12114616>.
- Martina, Andrea. 2017. *D’ä më riva- Il linguaggio mediterraneo di De André*. Youcanprint.
- Marx, Karl. 2009. *Il capitale*. Torino: UTET.
- Matvejević, Predrag, e Michael Henry Heim. 1999. *Mediterranean: A Cultural Landscape*. Berkeley: University of California Press.
- McMah, Lauren. 2021. «Suez Canal blockage and COVID-19 blamed for garden gnome shortage», 17 aprile 2021. <https://www.news.com.au/finance/economy/world-economy/suez-canal-blockage-and-covid19-blamed-for-garden-gnome-shortage/news-story/aeae29e9f5f27cbcf7bb1cab17a4136a>.
- Meletti, Jenner. 2014. «Senza Concordia». *La Repubblica*, 17 luglio 2014.
- Merlo, Francesco. 2014. «La vergogna rottamata». *La Repubblica*, 28 luglio 2014.
- Mezzadra, Sandro, e Brett Neilson. 2013. *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*. Durham: Duke University Press.
- Minca, Claudio, e Luiza Bialasiewicz. 2004. *Spazio e politica: riflessioni di geografia critica*. Padova: CEDAM.
- Minca, Claudio, e Annalisa Colombino. 2021. *Breve manuale di geografia umana*. Milano: CEDAM.

- Moore, Jason. 2011. «Transcending the Metabolic Rift: A Theory of Crises in the Capitalist World-Ecology». *Journal of Peasant Studies* 38 (1): 1–46. <https://doi.org/10.1080/03066150.2010.538579>.
- . 2021. «Gli Antropoceni e l’alternativa del Capitalocene». In *Environmental humanities*, a cura di Marco Armiero, I edizione, I:85–91. Roma: DeriveApprodi.
- Musarra, Antonio. 2021. *Medioevo marinaro: prendere il mare nell’Italia medievale*. Biblioteca storica. Bologna: Società editrice il mulino.
- Navone, Lorenzo, a c. di. 2020. *Confini, mobilità e migrazioni: una cartografia dello spazio europeo*. Milano: Agenzia X.
- Nedos, Vassilis. 2023. «Libya declares contiguous zone of 24 nautical miles», 12 2023, Ekathimerini edizione. <https://www.ekathimerini.com/news/1227991/libya-announces-12-nm-territorial-zone/>.
- Noto, Lorenzo. 2022. «Perché l’Italia non può dimenticare il Mediterraneo orientale». *Limes*, 16 settembre 2022. <https://www.limesonline.com/cartaceo/perche-litalia-non-puo-dimenticare-il-mediterraneo-orientale>.
- Oltermann, Philip. 2020. «How Angela Merkel’s great migrant gamble paid off». *The Guardian*, 30 agosto 2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/aug/30/angela-merkel-great-migrant-gamble-paid-off>.
- Ong, Ai-hwa. 2006. *Neoliberalism as Exception: Mutations in Citizenship and Sovereignty*. Durham, N.C.: Duke Univ. Press.
- Paleologo, Fulvio Vassallo. 2023. «Disinformazione istituzionale e diritti violati come sistema di governo delle frontiere marittime». *Rivista dell’Associazione diritti e frontiere (Adif)*, 31 dicembre 2023. <https://www.a-dif.org/2023/12/31/disinformazione-istituzionale-e-diritti-violati-come-sistema-di-governo-delle-frontiere-marittime/>.
- Panagiotidis, Efthimia, e Vassilis Tsianos. 2007. «Denaturalizing „Camps“: Überwachen und Entschleunigen in der Schengener Ägäis-Zone». In *Turbulente Ränder*, a cura di Transit Migration Forschungsgruppe, 57–86. Bielefeld, Germany: transcript Verlag. <https://doi.org/10.1515/9783839407813-003>.
- Papanicolopulu, Irini. 2018. «The land dominates the sea (dominates the land dominates the sea)». *Questions of International Law (QIL)*, febbraio. <http://www.qil-qdi.org/land-dominates-sea-dominates-land-dominates-sea/>.

- Peck, Jamie, e Adam Tickell. 1994. «Searching for a New Institutional Fix: The After-Fordist Crisis and the Global-Local Disorder». In *Post-Fordism*, a cura di Ash Amin, 1^a ed., 280–315. Wiley. <https://doi.org/10.1002/9780470712726.ch9>.
- Pedrozo, Raulv. 2021. «U.S. Position on the U.N. Convention on the Law of the Sea». *Stockton Center for International Law* 97. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2949&context=ils>.
- Pierucci, Ginevra. 2021. «Claude Raffestin e la geografia del potere». *Geography Notebooks* 4 (2): 2. <https://doi.org/10.7358/gn-2021-002-pier>.
- Pineda, Eduardo Jimenéz. 2018. «The Pending Maritime Delimitations between Spain and Morocco: Sovereignty, Status and Feasibility». https://www.marsafelawjournal.org/wp-content/uploads/2018/11/MarSafeLaw-Journal_Issue-4_Jimenez-Pineda.pdf.
- Plutarco. 1917. *The Parallel Lives*. Vol. V. Loeb Classical Library. https://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Roman/Texts/Plutarch/Lives/Pompey*.html.
- Raffestin, Claude. 1981. *Per una geografia del potere*. Milano: Unicopli.
- Raisson, Virginie. 2020. *2038: atlante dei futuri del mondo*. Bra (CN): Slow food editore.
- Rousseau, Jean-Jacques. 1975. *Discorso sull'origine e fondamento dell'ineguaglianza tra gli uomini*. Editori Riuniti. Roma.
- Sabato, Gaetano. 2012. «Il turismo da crociera. Un'antropologia delle rappresentazioni e interazioni». Tesi di Dottorato in “Scienze del Turismo: metodologie, modelli e politiche”, Palermo: Università degli Studi di Palermo. <https://core.ac.uk/download/pdf/53289705.pdf>.
- Sassen, Saskia. 2006. *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*. Updated ed., 4. print., 1. paperback print. Princeton, N.J.: Princeton Univ. Press.
- Saviano, Roberto. 2006. *Gomorra: viaggio nell'impero economico e nel sogno di dominio della camorra*. 1. ed. Strade blu. Milano: Mondadori.
- Savoldi, Francesca. 2021. «Contested port cities: a global geography of community conflicts». *PortCityFutures* (blog). 17 febbraio 2021. <https://www.portcityfutures.nl/news/contested-port-cities-a-global-geography-of-community-conflicts>.

- Schmitt, Carl. 1986. *Terra e mare*. A cura di Angelo Bolaffi. Valori politici N.S., 4. Milano: Giuffrè.
- . 1991. *Il nomos della terra nel diritto internazionale dello «Jus Publicum europaeum»*. Tradotto da F. Volpi. Milano: Adelphi edizioni.
- . 2006. *The Nomos of the Earth in the International Law of the Jus Publicum Europaeum*. Tradotto da G. L. Ulmen. First paperback edition. New York: Telos Press.
- Schüle, Christian. 2023. «Liberté, toujours». In *Mediterraneo*, The Passenger, 54–73. Milano: Iperborea.
- Scovazzi, Tullio. 2022. «The Italian exclusive economic zone». *Questions of International Law (QIL)*. <http://www.qil-qdi.org/the-italian-exclusive-economic-zone/#:~:text=As%20there%20is%20no%20point,completely%20disappear%20in%20the%20Mediterranean.>
- Sebbio, Alessandro. 2022. «Sulla l. n. 91/2021 e l'istituenda zona economica». *ORDINES*.
- Segal, Rafi, e Yonatan Cohen. 2013. «Territorial map of the world». Independent international media platform. *Open Democracy* (blog). 10 luglio 2013. <https://www.opendemocracy.net/en/territorial-map-of-world/>.
- Sekula, Allan. 2000. «Freeway to China (Version 2, for Liverpool)». *Public Culture* 12 (2): 411–22. <https://doi.org/10.1215/08992363-12-2-411>.
- Simenon, Georges. 2019. *Il Mediterraneo in barca*. Tradotto da Giuseppe Girimonti Greco e Maria Laura Vanorio. Milano: Adelphi.
- Soja, Edward William. 1980. «THE SOCIO-SPATIAL DIALECTIC». *Annals of the Association of American Geographers* 70 (2): 207–25. <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.1980.tb01308.x>.
- Sotiriou, Stylianos A. 2020. «Creating Norms around the Eastern Mediterranean Energy Resources as a Necessary Means of Security». *European Security* 29 (2): 235–53. <https://doi.org/10.1080/09662839.2020.1722643>.
- Steinberg, Philip E. 2001. *The social construction of the ocean*. Cambridge studies in international relations 78. Cambridge ; New York: Cambridge University Press.

- . 2009. «Sovereignty, Territory, and the Mapping of Mobility: A View from the Outside». *Annals of the Association of American Geographers* 99 (3): 467–95. <https://doi.org/10.1080/00045600902931702>.
- Suárez de Vivero, Juan Luis. 2009. *Acque giurisdizionali nel Mediterraneo e nel mar Nero: studio*. Bruxelles: Parlamento europeo.
- Swyngedouw, E. 1997. «Neither Global Nor Local: ‘Glocalization’ and the Politics of Scale». In *Spaces of Globalization: Reasserting the Power of the Local.*, a cura di K. Cox, Guilford Press, 137–66. New York/London.
- Tazzara, Corey. 2017. *The free port of Livorno and the transformation of the Mediterranean world, 1574-1790*. First edition. Oxford, United Kingdom ; New York, NY: Oxford University Press.
- The Economist*. 2017. «Israel has a gas conundrum», 2017. <https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2017/08/19/israel-has-a-gas-conundrum>.
- The Passenger. 2023. *Mediterraneo*. Milano: Iperborea.
- Trampus, Antonio. 2019. *Venezia dopo Venezia: città-porto, reti commerciali e circolazione delle notizie nel bacino portuale veneziano tra Settecento e Novecento: (Trieste, Fiume, Pola e l'area istriano-dalmata)*. A cura di Centro di Ricerche Storiche e Società Istriana di Archeologia e Storia Patria. Trieste: Mosetti.
- UNCTAD, a c. di. 2019. *Special Economic Zones*. World Investment Report 2019. New York Geneva: United Nations.
- UNHCR. 2018. «UNHCR Position on Returns to Libya (Update II)». <https://www.refworld.org/pdfid/5b8d02314.pdf>.
- Valéry, Paul. 1994. *Sguardi sul mondo attuale e altri saggi*. A cura di Felice Ciro Papparo. Milano: Adelphi.
- Van Ittersum, Martine Julia. 2021. «Debating the Free Sea in London, Paris, The Hague and Venice: The Publication of John Selden’s *Mare Clausum* (1635) and Its Diplomatic Repercussions in Western Europe». *History of European Ideas* 47 (8): 1193–1210. <https://doi.org/10.1080/01916599.2021.1871930>.
- Vanoli, Alessandro. 2022. *Storia del mare*. Prima edizione. I Robinson/Lettere. Bari: Editori GLF Laterza.

- Veltz, Pierre. 2014. *Mondialisation, villes et territoires: l'économie d'archipel*. 2. éd. Quadrige. Paris: PUF.
- Vita, Lorenzo. 2021. «Il Mediterraneo risveglia l'Italia. Una ZEE per ricostruire una proiezione regionale». *Rivista Marittima. Mensile della Marina Militare dal 1868*, 2021. https://issuu.com/rivistamarittima/docs/settembre_2021/s/13681752.
- Whilden, Blakely Elizabeth. 2014. «Navigating the Conflict Over Natural Gas Reserves in the Levant Basin of the Mediterranean Sea». *N.C. J. INT'L L. & COM. REG.*
- Wippel, Steffen. 2020. «Re-Developing Tangier: The Globalisation of a Secondary City and its Local Consequences». *Trialog*, 4–11.
- Xiang, Biao. 2007. *Global «Body Shopping»: An Indian Labor System in the Information Technology Industry*. In-Formation Series. Princeton, N.J.: Princeton Univ. Press.
- Zirulia, Stefano. 2020. «La Cassazione sul caso Sea Watch: le motivazioni sull'illegittimità dell'arresto di Carola Rackete». *ASSOCIAZIONE «PROGETTO GIUSTIZIA PENALE»*, 24 febbraio 2020. <https://www.sistemapenale.it/it/scheda/cassazione-sea-watch-illegittimo-larresto-di-carola-rackete>.