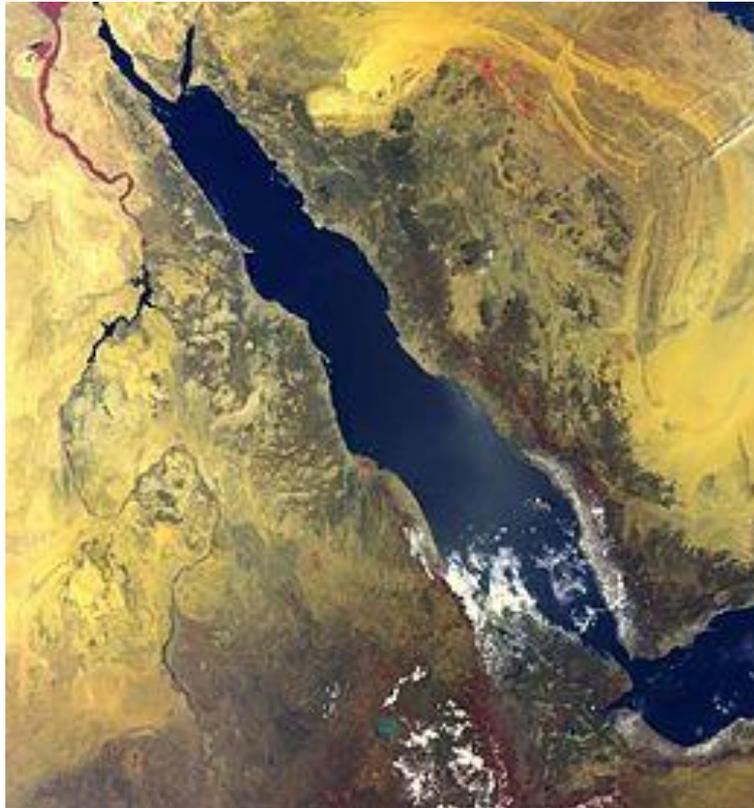


Le sfide del Mar Rosso: Interessi, connettività e conflitti tra Bab al- Mandab e il Canale di Suez



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

*Dal confronto regolare tra diplomatici ed esperti nasce il progetto
di "Comunità italiana di Politica Estera".*

*La pluralità di idee e prospettive arricchisce la riflessione
strategica sull'azione internazionale dell'Italia.*

Le sfide del Mar Rosso: Interessi, connettività e conflitti tra Bab al- Mandab e il Canale di Suez

Position Paper del Progetto Comunità Italiana di Politica Estera

Il paper è il risultato del lavoro congiunto dei Think Tank che partecipano al progetto di “Comunità italiana di Politica Estera”. Hanno contribuito:

ECFR (Arturo Varvelli, Cinzia Bianco, Corrado Čok, Maddalena Procopio, Alberto Rizzi)

Aspen (Marta Dassù, Roberto Menotti)

CeSPI (Daniele Frigeri, Mattia Giampaolo)

IAI (Ferdinando Nelli Feroci, Maria Luisa Fantappiè)

ISPI (Valeria Talbot, Alessandro Gili)

Le sfide del Mar Rosso: Interessi, connettività e conflitti tra Bab al-Mandab e il Canale di Suez

Executive Summary.....	5
Sfidando le onde: la sicurezza marittima.....	5
Crocevia di geo-economia: la sicurezza economica.....	7
Le conseguenze della crisi: sponda orientale ed Egitto.....	9
Le conseguenze della crisi: sponda africana.....	11
Gli imperativi strategici degli attori globali: the West and the Rest.....	13
Conclusioni: riflessioni di policy per l'Italia e l'Europa.....	14

Executive Summary

La campagna militare degli Houthi nel Mar Rosso, iniziata nel novembre 2023 con l'utilizzo di missili balistici e di droni aerei e navali per attaccare navi in transito per lo stretto di Bab al-Mandab, ha innescato una fase di escalation in questo snodo strategico tra il Mar Mediterraneo e l'Oceano Indiano. L'operazione ha consentito agli Houthi di consolidare la propria posizione sul piano domestico, ottenere riconoscimento internazionale, acquisire credibilità rispetto ad altri gruppi parte del cosiddetto "arco della resistenza" sponsorizzato dall'Iran, e la propria posizione negoziale nei confronti dell'Arabia Saudita. Oltre ai suoi impatti locali, la crisi ha una chiara dimensione macro-regionale e globale.

Dal punto di vista regionale, la crisi del Mar Rosso apre scenari di escalation incontrollata ed è motivo di grande apprensione per Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, i quali cercano stabilità nel proprio vicinato e vedono il Mar Rosso in prospettiva delle loro strategie di geo-economia e connettività. Eppure, entrambi i paesi hanno deciso di non aderire alle operazioni di sicurezza marittime a guida statunitense o europea, indicando mancanza di fiducia nella protezione occidentale in caso di ritorsioni da parte di Houthi o Iran. Riad ed Abu Dhabi sembrano invece aver negoziato direttamente con Teheran la propria (relativa) immunità dalle operazioni del gruppo yemenita. La priorità per Riad e Abu Dhabi è scongiurare il coinvolgimento nell'azione militare dei propri territori, asset o interessi, e restare, per quanto possibile, esterni alla crisi. Anche Turchia ed Egitto – sebbene l'economia egiziana stia patendo terribilmente le conseguenze dell'instabilità nel Canale di Suez – hanno scelto una neutralità attiva, frenati da fortissime spinte anti-israeliane ed anti-occidentali delle loro opinioni pubbliche.

La crisi ha anche investito la sponda africana del Mar Rosso – che geopoliticamente include Sudan, Eritrea, Gibuti, Somalia, Etiopia e Kenya – regione tradizionalmente tra le più importanti per Roma per ragioni storiche, tanto quanto per posizione geostrategica. Lì, l'instabilità del Mar Rosso si innesta in una regione già afflitta da conflitti interni, tensioni regionali e impatti climatici estremi, aggravandone il quadro economico, sociale e securitario.

In questo quadro, attori globali come Stati Uniti, Russia, Cina, India e Giappone sono tutti stati, con varie intensità, interpellati sulla loro postura nel Mar Rosso. Ma se per gli Stati Uniti un ruolo attivo è fondamentale per contrastare accuse di indebolimento ed arretramento strategico, e la Russia assume un atteggiamento profondamente opportunistico, altri attori sono rimasti ai margini della crisi, vuoi per convenienza o per estraneità.

Ciò non è possibile per l'Europa, per cui il Mar Rosso è oramai parte imprescindibile del proprio vicinato allargato: circa il 40% del commercio europeo con Asia e Medio Oriente attraversa il Mar Rosso, oltre il 50% dei circa 6,2 milioni di barili che passano quotidianamente lo stretto di Bab Al-Mandab è diretto in Europa.¹ Il Mar Rosso ha anche un'importanza geoeconomica di lungo periodo, per connettività e sicurezza energetica. Per questo l'Unione Europea e l'Italia si sono attivate per rispondere alla crisi, ad esempio con strumenti di sicurezza marittima. Ma le iniziative europee ed italiane potrebbero essere più efficaci – in alcuni casi, persino risolutive – se ricalibrate e rafforzate, per esempio, da strumenti di deterrenza politica.

Il presente documento è stato elaborato nel luglio 2024, di conseguenza alcune valutazioni specifiche potrebbero differire con l'attualità.

¹ Benjamin Petrini, "The Crowded Sea", *Survival*, Volume 65, Numero 1, 2023.

Sfidando le onde: la sicurezza marittima

Già prima della crisi scatenata dagli Houthi, il Mar Rosso era stato individuato dai principali paesi europei e dall'Unione Europea (UE) come una crescente priorità in ambito di sicurezza marittima. Nel 2022, l'UE ha dichiarato l'Oceano Indiano Nord-Occidentale (NWIO) – area che comprende dallo Stretto di Hormuz al Tropico del Capricorno e dal nord del Mar Rosso verso il centro dell'Oceano Indiano – come un'Area Marittima di Interesse. Paesi europei di tradizione marittima quali Grecia e Danimarca – quest'ultima sede del gruppo Maersk – attribuiscono chiaramente grande importanza alla sicurezza e alla libertà di navigazione nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden. La Francia da anni guarda a questo spazio marittimo in relazione alla necessità di assicurare il passaggio verso i suoi territori d'oltremare nell'Oceano Indiano sud-occidentale (La Réunion, Mayotte e le Isole Sparse) e consolidare una presenza africana. L'Italia – che ha dichiarato la sicurezza marittima nel Mar Rosso una priorità assoluta nel G7 del 2024 – mantiene una base militare a Gibuti fin dal 2013 per fornire supporto alle operazioni militari italiane nell'area, tanto quanto servizi di addestramento a partner quali la Somalia.

Nel contesto di questi interessi, non sorprende la decisione europea di affrontare attivamente le operazioni degli Houthi nel Mar Rosso. Il 19 febbraio 2024 – tre mesi dopo l'inizio della campagna Houthi – il Consiglio degli Affari Esteri dell'Unione Europea (UE) – su input di Italia, Francia e Germania – ha formalmente lanciato la missione navale EUNAVFOR ASPIDES. Avviata dopo due mesi di negoziazioni a Bruxelles e tra le capitali europee, la missione rappresenta il tentativo di trovare una via europea per affrontare la minaccia Houthi. Con un budget di 8 milioni di euro e un mandato di un anno rinnovabile, la nuova missione è definita come puramente difensiva, differenziandosi dalle iniziative statunitensi come Operazione Prosperity Guardian, formata nel dicembre 2023, che prevedono la possibilità di azioni offensive. Fin dall'inizio, paesi europei come Italia e Francia hanno espresso le loro preoccupazioni riguardo all'approccio di Washington nella regione, temendo che potesse peggiorare il quadro securitario e alimentare l'escalation. ASPIDES è anche in linea con l'obiettivo dell'UE di diventare un security provider più competente e affidabile, come indicato nella nuova Strategia di Sicurezza Marittima dell'UE (EUMSS). In linea con la Risoluzione 2722 (2024) del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, i compiti di ASPIDES includono l'accompagnamento e la protezione delle navi mercantili dagli attacchi Houthi via mare o aria, il monitoraggio e la valutazione delle potenziali minacce e il rafforzamento delle attività di condivisione delle informazioni con partner affini. ASPIDES ha quartier generale a Larissa (Grecia) e opera sotto il comando tattico dell'Italia. Belgio, Francia, Germania, Grecia e Italia hanno deciso di partecipare con una fregata ciascuna, anche se in momenti diversi: la Marie-Louise belga, la fregata francese Alsace, la fregata di difesa aerea tedesca Hessen, la greca Hydra e il cacciatorpediniere italiano Caio Duilio, ora sostituito dal Virginio Fasan.²

Tre mesi dopo il suo inizio, la missione ha completato con successo oltre 100 protezioni ravvicinate e respinto almeno undici attacchi Houthi.³ Allo stesso tempo, le operazioni degli Houthi non si sono fermate, e la maggior parte delle navi mercantili, nonostante l'offerta di protezione europea, continua ad evitare il Mar Rosso. Inoltre, sebbene gli Houthi abbiano effettuato meno attacchi nelle ultime settimane – vedendo le proprie capacità militari indebolite da attacchi militari anglo-britannici così come dalle azioni di intercettazione europee – una ripresa degli attacchi in seguito ad una riorganizzazione delle rotte di rifornimento bellico dall'Iran non si può escludere. Di fronte a tale parziale successo e alle sfide di più lungo periodo, l'Italia e gli altri paesi europei dovrebbero riconoscere la necessità di rafforzare la propria azione di sicurezza marittima nell'area. Tuttavia, questo non dovrebbe tradursi solo in termini di deterrenza ma anche nel potenziamento della diplomazia navale.

Ad esempio, la presenza simultanea di multiple operazioni militari – ciascuna con le proprie catene di comando e strumenti separati, ma mandati parzialmente sovrapposti – dovrebbe spingere a costruire un'architettura omnicomprensiva per operare più efficacemente in quest'area strategica. Da mandato, ASPIDES si propone anche di coordinarsi molto da vicino con la missione statunitense OPG e le altre missioni europee, quali EUNAVFOR

² Léonie Allard, Cinzia Bianco, e Mathieu Droin, “With Operation Aspides, Europe is charting its own course in and around the Red Sea”, Atlantic Council, 7 Marzo 2024.

³ Ibid.

ATALANTA – che opera al largo della costa orientale africana soprattutto contro la pirateria – e European Maritime Awareness in the Strait of Hormuz (EMASoH) – che, tramite l’ala militare Agénor, è una coalizione di paesi europei con contributi critici da Belgio, Danimarca, Germania, Grecia, Italia e Paesi Bassi, con compiti di monitoraggio ed accompagnamento nello Stretto di Hormuz e in una parte del Mar Arabico. L’Italia è coinvolta in ognuna di queste missioni, ed è anche membro da anni della coalizione multinazionale ‘Combined Task Force 153’ (CTF 153), lanciata dagli USA nel 2022 per operare nel Mar Rosso, nello Stretto di Bab Al-Mandab e nel Golfo di Aden. CTF 153 è operativa sotto l’egida della Combined Maritime Force, la più grande partnership navale al mondo – vi hanno aderito 44 nazioni – con sede in Bahrain.⁴ Tramite CMF, gli europei possono cercare il maggiore coinvolgimento di partner con orientamento comune come India o Giappone. Il coordinamento tra tutti questi livelli operativi è assolutamente imprescindibile per evitare dispersioni di risorse e invalidare le reciproche attività.

Secondariamente, in prospettiva, la missione ASPIDES, richiederà risorse aggiuntive di cui vi è scarsità. A causa di ritiri o ritardi⁵, ASPIDES ha già oggi alcune carenze logistiche: mentre alcuni stati devono dividere le proprie fregate tra una missione internazionale e l’altra, Danimarca, Portogallo, Romania e paesi non-UE come Albania e Norvegia hanno finora solo dichiarato la loro disponibilità a partecipare alla missione. Mantenere la credibilità di ASPIDES, tramite risorse appropriate, e dimostrare impegno a lungo termine attraverso un ripensamento dell’architettura delle missioni marittime, sarà fondamentale soprattutto in uno scenario di possibile *disengagement* americano, ad esempio sotto una nuova presidenza di Donald Trump.

Questa coerenza sarà indispensabile per guadagnarsi la fiducia di partner regionali che condividono gli stessi interessi strategici nell’Oceano Indiano nord-occidentale – dalle monarchie del Golfo, all’Egitto, a diversi paesi africani. Le marine dell’Africa orientale difettano della capacità di occuparsi autonomamente delle innumerevoli sfide asimmetriche al largo delle loro coste, e qualsiasi risorsa navale impegnata a sventare gli attacchi nel Mar Rosso meridionale lascia meno navi per monitorare i punti caldi lungo la costa orientale africana. La guerra civile in Sudan, l’azzardo dell’Etiopia per ottenere accesso al Mar Rosso e l’aumento dell’instabilità in Somalia, così come l’escalation militare degli Houthi, hanno segnato la recrudescenza della pirateria al largo della costa somala e nel Golfo di Aden e l’aumento dei traffici illeciti, dimostrando l’interconnessione delle crisi regionali. Un coinvolgimento europeo a lungo termine rafforzerebbe la fiducia degli attori africani interessati a contenere tali minacce.

D’altro lato, molte capitali europee hanno dato priorità al rafforzamento della cooperazione con le monarchie del Golfo – anche nel campo marittimo – attraverso il Partenariato Strategico della Ue con il Golfo, pubblicato a maggio 2022. Per l’UE come per diversi paesi europei, il coinvolgimento attivo delle monarchie del Golfo era un obiettivo fondamentale – espressamente cercato nel forum di alto livello UE-GCC a Lussemburgo del 22 aprile scorso – e la riluttanza di queste ultime rappresenta un’occasione persa. Ciò che frena attori come Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti sono principalmente la preoccupazione nei confronti delle ritorsioni degli Houthi o dell’Iran e la sfiducia nella volontà o abilità di partner occidentali – tanto statunitensi quanto europei – di difenderli in un tale scenario. Riad ed Abu Dhabi sembrano aver per ora preferito negoziare la propria relativa incolumità direttamente con Teheran in cambio di una non-collaborazione con gli occidentali. Potenziare il mandato di ASPIDES con una dimensione diplomatica però, collegandola a quella – dormiente – di EMASOH, potrebbe cambiare il calcolo strategico degli attori regionali, abbassando la percezione della minaccia legata, in maniera diretta oppure indiretta, alla presenza europea in zona.

Crocevia di geo-economia: la sicurezza economica

La regione del Mar Rosso costituisce uno dei principali crocevia della geoeconomia globale, sia per quanto riguarda i flussi commerciali (anche energetici), sia per la connettività digitale. Attraverso i due colli di bottiglia del Mar Rosso, il

⁴ Sito web ufficiale, “Combined Maritime Forces”, <https://combinedmaritimeforces.com>, aggiornato al 13 Giugno 2024.

⁵ <https://www.ilsole24ore.com/art/mar-rosso-missione-europea-aspides-perde-nave-tedesca-hasen-comandante-greco-gryparis-rischio-impasso-AFUWdqxD>

Canale di Suez e Bab-al-Mandab, transita infatti circa il 15% del commercio globale di beni, il 20% del traffico container globale, così come il 12% del petrolio trasportato via mare e l'8% del traffico globale di gas naturale liquefatto (GNL).⁶ Il Mar Rosso è poi attraversato da 21 cavi sottomarini – tra funzionanti e in fase di costruzione – di rilevanza regionale o globale.⁷

Gli attacchi da parte degli Houthis nelle zone prossime allo stretto di Bab-al-Mandab hanno avuto un effetto estremamente significativo sui traffici in questa direttrice. Secondo i dati di Portwatch e del FMI, lo scorso maggio la media mobile settimanale dei passaggi giornalieri a Suez si attestava intorno alla metà dei valori 2023.⁸ A questo dimezzamento dei traffici si è accompagnato un calo maggiore (-60% circa) dei volumi, indicazione che la rotta ora serve più traffici regionali che internazionali.⁹ La forte riduzione dei traffici – che ha impattato specialmente beni deperibili, come quelli alimentari, e combustibili fossili – è principalmente dovuta alla decisione di quasi tutte le principali compagnie marittime (Maersk, MSC, Hapag-Lloyd) di non utilizzare più quella rotta per la direttrice Asia-Europa, preferendo la circumnavigazione dell'Africa, direttrice che ha infatti visto il traffico crescere di oltre il 74%. Tra le aziende europee solo la francese CGA-CGM ha lasciato aperta la possibilità di scegliere sui singoli viaggi, ma sta operando prevalentemente sulle rotte locali della parte settentrionale del Mar Rosso. A pesare sono i rischi materiali, sia per le navi che per gli equipaggi, ma soprattutto i maggiori costi assicurativi, con le compagnie che richiedono premi speciali per l'attraversamento di Bab-al-Mandab. Assicurazioni e fiducia delle compagnie marittime rappresentano i due punti chiave: non basta infatti la fine degli attacchi Houthis, che comunque si sono ridotti in frequenza, perché si ritorni ad utilizzare la rotta: deve tornare la fiducia di operatori marittimi e assicurativi. In tal senso, è necessario ridurre i premi delle compagnie assicurative, azione che potrebbe avvenire anche attraverso strumenti di garanzia pubblica. Allo stesso tempo, nel corso del G7 Trade, sono emersi anche dati che sembrano indicare come almeno una parte di questi traffici dirottati siano comunque riusciti a ri-emergere su rotte alternative.

Oltre ai rallentamenti nelle forniture e ai costi maggiorati, la conseguenza macroeconomica più significativa della crisi è il relativo isolamento del Mediterraneo, che è temporaneamente un mare periferico. La circumnavigazione dell'Africa porta infatti le navi cargo a proseguire direttamente per i porti del Nord Europa – Anversa e Rotterdam – facendo scalo nelle prossimità di Gibilterra per sbarcare i beni destinati ai porti mediterranei. Questo sta portando ad un'esclusione del Mediterraneo dalle rotte globali, con le conseguenze più pesanti per i Paesi che non hanno sbocchi atlantici. L'Italia risulta quindi penalizzata dall'attuale crisi: secondo il centro studi SRM, infatti, circa il 40% dell'import/export marittimo italiano transita dalla rotta del Mar Rosso, pari a circa 154 miliardi di euro.¹⁰ Un bilancio provvisorio dei passaggi nei sei principali porti italiani (Gioia Tauro, Genova, Trieste, Venezia, Livorno e Augusta) mostra flessioni significative per Augusta e Livorno, mentre per gli altri il cambiamento è principalmente nei volumi. Nel primo trimestre 2024, Venezia ha registrato un calo su base annua del 9,8%, mentre Livorno ha fatto registrare cali significativi in tutte le categorie di traffico. L'unico porto in controtendenza è Gioia Tauro: +16,7% nel primo trimestre, un aumento però dovuto alla proprietà dello scalo, interamente detenuto da MSC, che ha quindi continuato a usarlo nonostante le modifiche alle rotte tra Asia ed Europa. Sebbene ci sia fiducia degli operatori nelle capacità di adattamento e resilienza, se la crisi dovesse perdurare nella seconda metà dell'anno, i porti italiani potrebbero trovarsi in maggiore difficoltà e sostanzialmente a rischio "retrocessione" al ruolo di porti regionali, perdendo la loro importanza nelle rotte globali.

Un progetto in grado di restituire centralità al Mediterraneo è il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC), presentato allo scorso G20 e congelato con la guerra a Gaza. L'ambizioso piano infrastrutturale per collegare i porti indiani con quelli mediterranei tramite collegamenti ferroviari attraverso la penisola arabica fino ad Israele rafforza il ruolo del Mediterraneo come punto centrale degli scambi tra Asia ed Europa. Per quanto IMEC non rappresenti un'alternativa a Suez, costituisce un'opzione complementare in grado di ridurre la pressione sulla rotta del Mar Rosso,

⁶ Candace Dunn e Justine Barden, "Red Sea chokepoints are critical for international oil and natural gas flows", US Energy Information Administration, 4 Dicembre 2023.

⁷ TeleGeography, "Submarine Cable Map", 12 Giugno 2024.

⁸ IMF Portwatch, "Trade Disruptions in the Red Sea", 11 Giugno 2024.

⁹ Ibid.

¹⁰ "The Suez Canal", SRM, Dicembre 2023.

evitando acque generalmente caratterizzate da maggiore instabilità. L'Italia ha tutto l'interesse a portare avanti il progetto e dovrebbe approfittare della temporanea pausa per coordinarsi con i partner europei (Francia e Germania, ma anche Grecia) per presentare un fronte comune e candidare i propri porti come sbocco IMEC in Europa – trovando un accomodamento in ambito UE alla concorrenza di Marsiglia e del Pireo.

Gli attacchi Houthi hanno anche causato, seppur indirettamente, la rottura di 4 cavi sottomarini nel Golfo di Aden, costringendo a reindirizzare circa il 25% del traffico di dati tra Europa, Asia, e Medio Oriente.¹¹ Anche se nessuno dei cavi tranciati connette l'Italia, il cavo Blue-Raman, in fase di realizzazione anche da parte dell'italiana TI-Sparkle (e con uno dei punti d'approdo europei a Genova) evita il collo di bottiglia di Suez attraverso Israele e la Giordania, ma percorre comunque acque instabili. La difficoltà di realizzare collegamenti via terra nella regione, sia per costi che per rivalità politiche, spinge inevitabilmente a usare il Mar Rosso come direttrice principale: 5 cavi sono infatti in fase di realizzazione nei prossimi due anni (tra cui due con approdo in Italia), contribuendo ad aumentare la capacità di traffico ora inadeguata rispetto alla domanda in crescita, ma non a diversificare le rotte. Nel frattempo, i collegamenti sottomarini sono divenuti materia strategica anche per la NATO che ha recentemente varato il nuovo NATO Maritime Centre for Security of Critical Undersea Infrastructure, come elemento per il rafforzamento delle infrastrutture sottomarine anche nel Mediterraneo e nel Mar Rosso¹².

La crisi attuale pesa anche sulle forniture energetiche europee. Dal febbraio 2022 ad oggi, i paesi europei hanno sottoscritto 11 accordi di fornitura di GNL con il Qatar e 4 con gli Emirati Arabi Uniti per sostituire gli idrocarburi russi.¹³ A causa delle tensioni, le compagnie energetiche di entrambi i paesi utilizzano ora la rotta africana, con ritardi significativi nelle consegne all'Europa. Il passaggio da gas via gasdotto a GNL (20% delle importazioni europee nel 2021, contro il 42% nel 2023) presenta proprio il rischio maggiore di vulnerabilità agli shock marittimi e la lunga durata dei contratti stipulati indica che l'esposizione durerà fin quasi al 2050.¹⁴ Per ora gli effetti dei ritardi nelle forniture sono stati limitati da un inverno mite, stoccaggi ancora pieni e consumi ridotti. Un'estate molto calda, un inverno freddo o una ripresa dell'attività industriale potrebbe rendere critici i tempi più lunghi di consegna, con l'aggiunta dell'incognita elettorale americana sulle forniture USA. Un quadro incerto che riguarda anche la diversificazione a fornitori nell'Africa Orientale, come il Mozambico. Sul fronte petrolifero, limitata domanda ed eccesso di offerta hanno contenuto i prezzi, pur con maggiori costi di trasporto e assicurazione.

L'insieme dei condizionamenti geografici, commerciali ed energetici ha limitato le opzioni a disposizione dell'Italia per affrontare la crisi e le misure introdotte sono state principalmente palliative, come prorogare le forme di sostegno ai servizi portuali e ai principali snodi e scali ferroviari introdotte durante la pandemia. La convocazione di un tavolo MIMIT-MAECI insieme agli operatori del settore rappresenta un primo importante passo per orientare l'azione governativa al superamento della crisi e a misure di mitigazione fino a tale soluzione. I sostegni, contenuti per entità, non sono comunque interventi dedicati alla crisi in atto. Con il proseguire della crisi si rende necessario per l'Italia passare a misure più strutturate, con un'ottica che guardi al medio termine. Il rafforzamento delle rotte di corto raggio, in cui l'Italia ha una leadership nel Mediterraneo permetterebbe di compensare parte degli effetti, ridando centralità all'Italia nei traffici regionali. Infine, la recente revisione delle reti TEN-T a livello europeo, con maggiori investimenti nelle rotte marittime dello spazio Euro-mediterraneo favorirebbe una migliore integrazione dei porti, facilitando lo scambio di merci tra Mediterraneo occidentale, che ora si trova a gestire volumi superiori alle proprie capacità, e la zona orientale, la più colpita dalla crisi.

Le conseguenze della crisi: sponda orientale ed Egitto

¹¹ David Gritten, "Crucial Red Sea data cables cut, telecoms firm says", BBC News, 5 Marzo 2024.

¹² Allied Maritime Command - NATO officially launches new Maritime Centre for Security of Critical Undersea Infrastructure; <https://mc.nato.int/media-centre/news/2024/nato-officially-launches-new-nmcscui>

¹³ Susi Dennison, Szymon Kardas, Gosia Piaskowska e Pawel Zerka, "EU Energy Deals Tracker", ECFR, Aprile 2024.

¹⁴ "Liquefied Natural Gas", Commissione UE, Gennaio 2024.

Le operazioni militari degli Houthi nel Mar Rosso non possono essere separate né dal carburante ideologico dell'attacco israeliano a Gaza, né dal contesto specifico della guerra in **Yemen**. Dopo aver approfittato della rivolta popolare che ha depresso il regime di Ali Abdullah Saleh nel 2011, gli Houthi hanno lanciato una rivolta armata nel 2014, che li ha portati a conquistare la capitale Sana'a. Questo ha scatenato la reazione dell'Arabia Saudita – che aveva già combattuto una guerra contro gli Houthi nel 2009 – intenta a impedire il controllo dello Yemen da parte di un gruppo visto come una proxy iraniana. La coalizione a guida saudita ha iniziato operazioni militari in Yemen nel 2015, con il sostegno operativo degli EAU e un limitato supporto britannico e statunitense. Dopo sette anni di conflitto, e lo sganciamento dell'alleato emiratino nel 2019 e degli anglo-americani nel 2021, l'Arabia Saudita ha ottenuto un fragile cessate-il-fuoco con gli Houthi – ormai in pieno controllo di Sana'a, lo Yemen nord-occidentale e del fondamentale porto di Hodeidah sul Mar Rosso – in un'ammissione dell'impossibilità di vincere con mezzi militari un conflitto asimmetrico basato su guerra aerea contro un gruppo esperto di guerriglia e con grande flessibilità di adattamento delle rotte di approvvigionamento di materiale bellico iraniano. Il contesto di Gaza ha rappresentato per gli Houthi un'occasione ideale per perseguire obiettivi ancora più ambiziosi a livello domestico, regionale e globale. Riuscire a tener testa ad azioni militari anglo-americane in un contesto che attrae l'attenzione globale, ha portato una celebrità che gli Houthi si aspettano di tradurre in rilevanza geopolitica. In ottica regionale, l'azione degli Houthi ha rafforzato la loro credibilità all'interno del mondo arabo e gli ha permesso di emergere come elemento di punta all'interno del cosiddetto "Asse della Resistenza", la rete di alleati e proxy iraniani in Medio Oriente, anche assai diversi tra loro, contemporaneamente impegnati nella lotta contro Israele e gli Stati Uniti e nel perseguimento delle proprie agende individuali. La campagna si allinea anche alla strategia dell'**Iran**, disperdendo l'attenzione e le risorse strategiche dei due su vari fronti regionali, lontano dal teatro principale del Levante. Gli Houthi dipendono dall'Iran per l'approvvigionamento di componenti militari, ma l'assenza di controllo diretto sul gruppo comporta dei rischi per Teheran, come un'escalation incontrollata che metta a repentaglio la distensione tra Iran e Arabia Saudita, o scateni una risposta militare a guida occidentale che possa minacciare il controllo degli Houthi su importanti porti yemeniti del Mar Rosso, come Hodeidah. Sin dai primi anni 2000, il Mar Rosso – soprattutto paesi strategici dell'Africa Orientale (v. Eritrea; Gibuti, Sudan) – rappresenta un'area di grande rilevanza per l'Iran, anche per aprire nuove rotte di approvvigionamento verso diversi proxy arabi.

Il rafforzamento recente degli Houthi li ha anche incoraggiati a sospendere i negoziati con l'Arabia Saudita, con l'aspettativa di ottenere ancora maggiori concessioni in futuri negoziati, conquistando l'egemonia politica sul paese e condizioni vantaggiose da Riad. Importante notare come però gli Houthi non abbiano ripreso gli attacchi contro l'Arabia Saudita, condizione fondamentale dell'accordo diplomatico di marzo 2023 tra Riad e Teheran, in cambio della decisione saudita di offrire la minima cooperazione possibile ai partner occidentali. I sauditi possono anche tentare il parziale aggiramento degli Houthi grazie all'oleodotto East-West, che collega i pozzi petroliferi della provincia orientale direttamente con il porto di Yanbu, bypassando Bab al-Mandab. L'**Arabia Saudita** ha scelto di pagare un prezzo economico per la stabilità delle sue regioni meridionali al confine con lo Yemen e della sua costa occidentale – dove sono condensati i piani di sviluppo nazionali legati a Vision 2030. Il sostrato ideologico della crisi del Mar Rosso – che nel discorso pubblico arabo-islamico rimane indissolubilmente legata alla guerra a Gaza – limita le opzioni d'azione saudita. Pre-crisi, la presenza saudita nel Mar Rosso - visto da Riad sia come sbocco di grandi ambizioni geo-economiche, che come retroterra geopolitico della Penisola Arabica – ha ricevuto una notevole spinta sotto la leadership dell'erede al trono Mohammed bin Salman (MBS). Attraverso massicci incentivi economico-finanziari, negli ultimi anni Riad ha fatto pressione su paesi dell'Africa orientale (v. Eritrea, Gibuti, Somalia e Sudan) per allontanarli dalla sfera d'influenza iraniana e tagliare i rifornimenti via mare ai ribelli Houthi, senza successo. Post-crisi, Riad tornerà più attiva nella regione, soprattutto sulla sponda africana.

In una posizione simile a quella saudita si trovano gli **Emirati Arabi Uniti**, la cui priorità è evitare di diventare terreno di scontro tra Israele, con cui Abu Dhabi ha siglato gli Accordi di Abramo, e l'Iran, con cui gli EAU proseguono la de-escalation iniziata nel 2021. Come Riad, anche Abu Dhabi ha dunque limitato al minimo indispensabile la propria cooperazione con gli alleati occidentali nel Mar Rosso, per timore sia delle ripercussioni politiche e d'immagine nel mondo arabo, sia di probabili attacchi balistici e marittimi Houthi o iraniani, come già accaduto in passato. Allo stesso tempo, gli Emirati Arabi Uniti promuovono una 'geopolitica dei porti' su entrambe le sponde del Mar Rosso, per imporsi

come attore dominante del commercio e della logistica regionale e snodo di traffici globali tra Asia, Africa ed Europa. La loro strategia di connettività attualmente guida l'agenda estera. Si registra la gestione da parte delle due aziende statali, *Abu Dhabi Ports* e *Dubai Ports World* di molteplici porti in Africa orientale. In particolare, *DP World* ha una concessione trentennale per sviluppo e gestione del porto di Berbera (Somaliland), un accordo per costruire una nuova infrastruttura in Puntland e un parco logistico ad Ain Sokhna (Egitto). *Abu Dhabi Ports* invece sigla, nel 2022, un accordo preliminare per sviluppo e gestione del porto di Abu Amama (Sudan) e un accordo quindicennale con l'Egitto per la gestione di tre terminal crociere a Sharm El Sheikh, Hurghada e Safaga.¹⁵ A ciò si accompagnano enormi e strategici investimenti nel settore infrastrutturale, energetico e nei minerali preziosi e critici, o per l'acquisizione di terreni agricoli. La crisi nel Mar Rosso sta mettendo a rischio grossi interessi emiratini nell'area, aprendo nuove finestre di opportunità per gruppi criminali operativi nel Golfo di Aden orientale e nel bacino somalo e rafforzando il contrabbando tra Yemen e Sudan così come la collaborazione tra milizie locali ostili agli EAU. Ne risulta minacciata la presenza securitaria emiratina già sviluppata nel corso delle loro operazioni yemenite (2015-2019), ad esempio nella base militare di Assab (Eritrea), nell'aeroporto militare di Berbera e base navale di Bosaso (Somaliland) e in una potenziale nuova base nello Jubaland (Somalia).¹⁶ Questa presenza militare va connessa a quella in Yemen¹⁷, che include due cruciali avamposti al cuore del Mar Rosso (le isole di Socotra e Perim), la presenza di mercenari stipendiati da Abu Dhabi come di esigue Forze Speciali della Guardia Presidenziale nello Yemen meridionale (Balhae, Ryan, Mokha) e l'alleanza strategica con gruppi yemeniti locali quali il Southern Transitional Council, desiderosi di sfruttare la crisi attuale per riprendere il combattimento contro gli Houthi, possibilmente con rafforzato sostegno internazionale.

Tra i paesi maggiormente colpiti dalla crisi del Mar Rosso vi è certamente l'**Egitto**. Nell'anno fiscale 2022-23, le imposte di transito del Canale di Suez avevano generato \$9,4 miliardi - il 19% delle entrate statali - e a fine aprile 2024, le autorità egiziane hanno denunciato un calo degli introiti da Suez pari al 50%.¹⁸ Questi sono numeri drammatici per un paese già in profonda crisi finanziaria e tenuto a galla dagli investimenti dei paesi del Golfo e dal Fondo Monetario Internazionale. Se unito al crollo del turismo e alle difficoltà dell'export di gas, la crisi attuale spinge più velocemente il Cairo verso il default e accelera la necessità di misure di aggiustamento finanziario - come la recente svalutazione della sterlina egiziana - che tuttavia aggravano le condizioni di vita di una popolazione che già per un terzo vive sotto la soglia della povertà. L'insieme di questi fattori prospetta un sostanziale aumento dei flussi migratori dall'Egitto verso l'Italia e l'Europa. Accanto a formidabili sfide finanziarie, il Cairo si barcamena tra vari limiti ed ostacoli: le forti spinte anti-israeliane (e, di conseguenza, anti-occidentali) dell'opinione pubblica e la necessità di dare priorità all'instabilità sul confine meridionale (Sudan) e occidentale (Rafah/Gaza), il tutto con risorse limitate e alleanze incrociate tra attori regionali e globali che fanno pressioni su il Cairo in direzioni diverse. Anche la **Turchia**, succube di forti pressioni di politica interna, si è rifiutata di schierarsi nettamente o attivamente contro gli Houthi, visti dall'opinione pubblica quasi come figure eroiche nella lotta anti-israeliana.

Le conseguenze della crisi: sponda africana

La sponda africana del Mar Rosso - che geopoliticamente include Sudan, Eritrea, Gibuti, Somalia, Etiopia e Kenya - unisce l'Italia al Corno d'Africa, regione africana tradizionalmente tra le più importanti per Roma per ragioni storiche e posizione geostrategica, essenziale per i transiti commerciali tra l'Italia e l'Indo-Pacifico, e per le rotte migratorie verso l'Europa. La recente crisi scatenata dagli Houthi si innesta in una regione già afflitta da conflitti interni, tensioni regionali e impatti climatici estremi, aggravandone l'instabilità economica, sociale e securitaria.

La crisi del Mar Rosso influenza sicuramente l'**Etiopia**, colpita negli ultimi anni da pesanti siccità e alluvioni, dal conflitto nel Tigray ieri e dagli scontri in Ahmara e Oromia oggi, e costretta ad un parziale default a novembre 2023.¹⁹ La necessità

¹⁵ David Pilling, Chloe Cornish e Andres Schipani, "The UAE's rising influence in Africa" Financial Times, 30 Maggio 2024

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Giorgio Cafiero, "The UAE and the Red Sea Security Crisis", Arab Center Washington DC, 27 Febbraio 2024.

¹⁸ "Egypt's Suez Canal revenue has dropped 40-50% in 2024: Sisi", Ahram, 19 Febbraio 2024.

¹⁹ "Ethiopia: Difficult compromises," Economic Research, BNP Paribas, 13 Febbraio 2024.

di ridurre i costi dell'import-export, aumentati in seguito alle operazioni degli Houthi, è centrale ai tentativi etiopi di diversificazione dal porto di Gibuti, da cui il paese - senza sbocco sul mare - dipende. La firma del controverso accordo con la repubblica indipendentista di Somaliland per ottenere un nuovo punto di accesso al mare ha complicato i rapporti dell'Etiopia con il governo centrale somalo, con segni di una potenziale escalation militare. Ha inoltre reso più complesso il coinvolgimento dell'esercito etiopico nella lotta al gruppo jihadista somalo, al-Shabaab, in una fase critica in cui la missione dell'Unione Africana ATMIS si prepara a ritirarsi entro la fine del 2024, anche a causa della sfortunata decisione europea di tagliare i fondi ad essa destinati tramite la European Peace Facility.²⁰ Il Primo Ministro etiopico Abiy Ahmed invece persegue un allineamento strategico con gli EAU, affermatosi come suo interlocutore privilegiato nel Golfo e con interessi geoeconomici nel porto di Berbera (Somaliland).

In **Somalia**, la crisi del Mar Rosso si riverbera soprattutto sulla sicurezza marittima, dove si registra un aumento degli episodi di pirateria dopo sei anni di sostanziale calma, frutto del tentativo di sfruttare il calo graduale dell'attenzione internazionale al fenomeno e la distrazione causata dagli attacchi Houthi alle marine dispiegate nell'area.²¹ Sebbene il fenomeno rimanga limitato a un paio di dozzine di attacchi da novembre 2023, il ritorno della pirateria somala aggiunge ulteriori sfide per le compagnie marittime, già gravate dalla crisi del Mar Rosso.

In **Sudan**, la crisi si sovrappone alla guerra civile scoppiata nel 2023 tra l'esercito e il potente gruppo paramilitare delle Forze di Supporto Rapido, per il controllo politico ed economico del paese, il commercio di oro e l'accesso al Mar Rosso. Restano negative le prospettive sulla risoluzione del conflitto, con il rischio di un collasso statale, un aumento della migrazione verso l'Europa e una regionalizzazione della crisi tramite il coinvolgimento di attori esterni con interessi spesso divergenti, dalla Russia agli EAU, alla Cina. Anche l'Iran sta riaffermando la sua presenza in Sudan, facendo leva su una crescente componente islamista nell'esercito, fornendo droni all'esercito sudanese, e dotando così un nuovo alleato di capacità militari potenzialmente pericolose a ridosso delle vie commerciali nel Mar Rosso. Il Sudan è poi terreno di competizione geopolitica tra l'Arabia Saudita – che simpatizza per il generale delle forze armate sudanesi Abdel Fattah al-Burhan ma ha optato per la neutralità nel tentativo di emergere come arbitro del conflitto, con la benedizione USA – e gli Emirati Arabi Uniti – primi sostenitori delle Forze di Supporto Rapido, che a loro volta hanno sostenuto alleati emiratini in Yemen e il generale libico Khalifa Haftar nel 2019. Oltre al Sudan, EAU e Arabia Saudita continuano ad assumere una postura di competizione reciproca nel Corno con rischi accentuati di prolungamento e regionalizzazione dei conflitti. Nonostante vi sia una percezione di rischio in Africa connessa alla competizione tra i due, pesa soprattutto l'incredibile aumento dei flussi commerciali e di investimenti verso il continente negli ultimi anni, e l'interesse africano a cooperare con entrambi a proprio vantaggio.

La crisi del Mar Rosso ha creato opportunità e sfide per **Gibuti**. Contrariamente alle aspettative, si prospetta un aumento dei profitti per il porto di Doraleh di 600 milioni di dollari nel 2024 per via della crescente domanda di servizi di trasbordo da cargo di grandi dimensioni ad imbarcazioni più piccole, apparentemente meno esposte agli attacchi Houthi. Il paese, che per via della sua stabilità e posizione geostrategica ospita il più alto numero di basi militari straniere in Africa, si ritrova a dover gestire un delicato equilibrio per mantenere la sua neutralità nella crisi del Mar Rosso. L'identità musulmana e il timore delle ritorsioni di Houthi e Iran lo spingono ad una vicinanza al popolo palestinese, ma i grandi ritorni economici rendono la presenza di basi militari straniere irrinunciabile.

In **Eritrea**, la crisi nel Mar Rosso si inserisce in un contesto di tensione con il vicino Sudan, e di generale isolamento diplomatico, economico e ostilità nei confronti di Stati Uniti ed Europa, legati alle sanzioni imposte per via di gravi violazioni di diritti umani nel paese. La crisi si verifica però anche in un contesto di espansione dei legami commerciali, diplomatici e militari eritrei con la Cina e la Russia. Grazie a tali relazioni, la posizione geografica di Asmara, con la sua lunga costa sul Mar Rosso, acquisisce sempre maggiore importanza strategica nella regione.

²⁰ Benjamin Petrini, "The Crowded Sea", *Survival*, Volume 65, Numero 1, 2023.

²¹ "Somali Pirates Make Comeback, Adding Costs to Global Shipping", Reuters, 21 Marzo 2024.

Infine il **Kenya** è uno dei Paesi africani colpiti dall'aumento dei costi del trasporto marittimo, sebbene il porto di Mombasa abbia beneficiato del traffico navale dirottato verso il Capo di Buona Speranza. Nairobi si è tuttavia distinta come unico Paese del Corno d'Africa ad aver non solo condannato gli attacchi Houthi, ma ad aver anche espresso supporto per la missione navale statunitense nel Mar Rosso, in conformità con una linea spesso filo-occidentale sulle questioni internazionali, pur mantenendo profondi rapporti economici con Pechino.

L'orientamento geopolitico degli attori internazionali nei confronti dei paesi del Corno non appare significativamente mutato alla luce delle recenti crisi, ma gli effetti negativi, specialmente se prolungati, potrebbero gradualmente aggravare le crisi regionali spingendoli verso una maggiore assertività politico-militare per contrastare l'espansione di attori rivali oltre che per garantire la propria sicurezza economica.

Nonostante una presenza militare costante, gli **Stati Uniti** hanno visto ridotta la loro influenza politica nella regione, come esemplificato dalla mancata concessione da parte del governo gibutiano del porto di Gibuti come base logistica per l'operazione anti-Houthi - concessa invece all'Operazione UE ASPIDES. In compenso, Washington da tempo sta rafforzando i legami economici e securitari con il Kenya, paese stabile e centrale per l'economia regionale, designato da Washington come "major non-NATO ally" per il contributo alla lotta contro gruppi criminali, milizie non-statali e pirati somali, anche in cooperazione con la missione UE ATALANTA.²² Nonostante l'esitazione con cui Pechino ha affrontato la questione Houthi, la **Cina** continua a considerare il Corno d'Africa cruciale per l'accesso ai mercati africani e come transito verso l'Europa, oltre che fonte fondamentale di risorse minerarie ed energetiche. Nel 2022 Pechino ha nominato il suo primo inviato speciale per il Corno d'Africa e nel 2023 Etiopia ed Egitto sono stati ammessi al gruppo BRICS+, riflettendo l'importanza strategica della partecipazione africana. Nel frattempo la **Russia** sembra impegnata a consolidare i rapporti con l'Eritrea e con entrambe le fazioni del conflitto sudanese per ottenere accesso al Mar Rosso, e alle miniere d'oro locali. Anche la **Turchia** negli ultimi anni ha rafforzato in modo significativo la propria presenza nel Mar Rosso, perseguendo opportunità economiche nei mercati africani ed opportunità geopolitiche o militari, tramite presenza diretta o forniture di tecnologie e training. Ankara soffre la crisi del Mar Rosso, che minaccia il 24% del suo commercio marittimo e potrebbe mettere in difficoltà queste sue conquiste geopolitiche.²³ Il principale interlocutore turco in zona è la Somalia, che da sempre rappresenta un palcoscenico della rivalità tra Abu Dhabi e l'asse Ankara-Doha.²⁴ Dal 2017 Ankara ha una tra le sue più grandi strutture militari all'estero a Mogadiscio da dove addestra e rifornisce i militari somali. Nel 2020, la società turca *Albayrak* ha riottenuto la concessione per la gestione del porto di Mogadiscio per 14 anni. A febbraio 2024 la Somalia ha firmato un accordo che affida ad Ankara un ruolo cruciale – quasi egemonico – nella sicurezza marittima del paese. A tendere, la Turchia è intenzionata ad accrescere anche la sua presenza in Sudan e a Gibuti. Per i paesi africani, l'approccio turco risulta vantaggioso in quanto offre prodotti, anche militari, convenienti e affidabili al contempo non vincolando questo genere di supporto al miglioramento delle condizioni di governance.

Gli imperativi strategici degli attori globali: the West and the Rest

Non c'è dubbio che la regione del Mar Rosso abbia una rilevanza globale, rafforzata da elementi come la ricchezza di minerali critici o la centralità geostrategica per grandi progetti infrastrutturali o di connettività. Questo rende la regione un'arena di competizione tra grandi potenze globali, interessate ad accaparrarsi una posizione egemonica in un'area così in crescita. Ma le strategie dei vari attori globali restano ancora in fase di definizione, e condizionate da priorità contrastanti in un contesto multipolare e conflittuale.

Per gli **Stati Uniti**, il contrasto della campagna militare degli Houthi è dettato da considerazioni più di ordine geopolitico che economico, non essendo il paese così commercialmente dipendente dal traffico marittimo di Bab Al-Mandab e del Canale di Suez. Sia la decisione di attivare una nuova missione di sicurezza marittima nell'area (Prosperity Guardian)

²² Alexander Ward, "Kenya to get major non-NATO ally status during president's US state visit", *Politico*, 22 Maggio 2024.

²³ Aysel Yucel, "Red Sea's impact on Turkish economy becoming evident", *TR Monitor*, 1 Aprile 2024.

²⁴ Benjamin Petrini, "The Crowded Sea", *Survival*, Volume 65, Numero 1, 2023.

nonostante la presenza di altre missioni internazionali simili, che quella di lanciare attacchi militari contro depositi di armi e postazioni di lancio degli Houthi sono guidate dall'intento di contrastare una narrazione dominante di arretramento strategico e geopolitico degli USA nella regione, a vantaggio di Iran, Cina e Russia. I risultati molto limitati delle operazioni statunitensi nell'area - con gli Houthi che, dopo mesi di operazioni americane, riescono a minacciare ancora la portaerei americana USS Dwight D. Eisenhower - hanno fatto poco per contrastare la percezione di debolezza nell'area.

La **Russia** sta invece focalizzando la propria presenza nella sponda africana e nella sfera militare, sia tramite la società militare privata Wagner Group - oramai presente in una decina di paesi sul continente africano - che tramite accordi governativi come quello per una base navale russa a Port Sudan fino al 2048.²⁵ A suo modo, anche la **Cina**, le cui relazioni con l'Iran acquisiscono una natura sempre più strategica, ha beneficiato del fatto che Washington abbia dovuto re-indirizzare attenzioni e risorse dall'Indo-Pacifico al Medio Oriente. L'astensione cinese durante il voto per la risoluzione ONU 2772 del 10 gennaio 2024 proprio in relazione alla crisi del Mar Rosso, è stata occasione per il governo cinese di criticare aspramente le azioni britanniche e statunitensi contro gli Houthi come foriere di escalation militare ad ulteriore instabilità, in perfetta coerenza con la retorica iraniana. L'inazione cinese nel Mar Rosso, nonostante precise richieste occidentali e regionali (es. saudite) di far pressione sull'Iran affinché gli Houthi contenessero le proprie operazioni, dimostra il prezzo economico che Pechino è disposta a pagare pur di indebolire gli USA. I paesi del Mar Rosso (Egitto, Israele, Giordania, Arabia Saudita, Yemen, Sudan, Eritrea e Gibuti, dove Pechino dal 2017 ha il suo primo avamposto militare cinese all'estero) hanno aderito alla Via della Seta Marittima (MSR) e l'instabilità dell'area minaccia rotte marittime di importanza fondamentale per il commercio cinese verso l'Europa e l'Africa.²⁶ Eppure, la marina cinese - che pure possiede un nuovo avamposto sulla costa meridionale dell'Oman - ha scortato ben poche navi dall'inizio della crisi, forse confidando che - come dichiarato, ma raramente implementato - gli Houthi lasciassero transitare le navi cinesi.

Anche **India** e **Giappone** hanno avuto una partecipazione limitata alle operazioni di sicurezza marittima nel Mar Rosso, declinando di partecipare a Prosperity Guardian, nonostante entrambi gli attori abbiano interessi geoeconomici nell'area e un intento di contenimento della presenza cinese. L'India, per cui l'80% degli scambi commerciali con Europa e USA avviene attraverso il Mar Rosso, ha dispiegato due navi da guerra nel Golfo di Aden e dieci nel Mar Arabico settentrionale e occidentale, oltre che aerei di sorveglianza, con un mandato però di anti-pirateria.²⁷ L'importanza del Mar Rosso nei piani di connettività indiani - soprattutto il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC) - e la recente decisione dell'Oman di assegnare una zona nel porto di Duqm come base logistica per le operazioni navali indiane aprono ad un maggiore coinvolgimento della Marina di Nuova Delhi nell'area. Il Giappone, le cui compagnie di navigazione hanno interrotto il trasporto di merci attraverso il Mar Rosso, contribuisce anch'esso esclusivamente ad attività di anti-pirateria dal suo piccolo avamposto militare in Gibuti.²⁸ Per Tokyo, nonostante la dipendenza assoluta da idrocarburi del Golfo, la regione - tra le più geopoliticamente complesse - è troppo lontana da preoccupazioni nell'immediato vicinato dell'Oceano Pacifico.

Conclusioni: riflessioni di policy per l'Italia e l'Europa

Negli ultimi anni, come testimoniato da iniziative come il Piano Mattei, il Global Gateway o la Strategia per il Golfo dell'UE, sia l'**Italia** che l'**Europa** hanno visto entrambe le sponde del Mar Rosso - quella araba come quella africana - acquisire importanza nell'agenda delle priorità geopolitiche. Su questo influisce non solo la vicinanza geografica ma anche le opportunità di crescita di un'area ricca di materie prime naturali e minerali, catalizzatrice di capitali e di attenzione politica di attori globali e regionali, e in fermento per conquistare peso diplomatico come voci del Sud

²⁵ Samy Magdi, "Sudan military finishes review of Russian Red Sea base deal", Reuters, 11 Febbraio 2023.

²⁶ David Scott, "China's calculated inaction in the Red Sea", CIMSEC, 6 Maggio 2024.

²⁷ Manoj Kumar e Mayank Bhardwaj, "India's small exporters reel as Red Sea crisis helps rivals nab business", Reuters, 16 Febbraio 2024.

²⁸ Alessio Palatano, "Japan should play part in protecting Red Sea shipping", Nikkei, 27 Maggio 2024.

Globale. In effetti, il Mar Rosso è diventato per l'Europa parte imprescindibile del proprio vicinato allargato, o secondo alcuni, "allungato" verso la direttrice indo-mediterranea. Innanzitutto in senso economico: se circa il 40% del commercio europeo con Asia e Medio Oriente attraversa il Mar Rosso, oltre il 50% dei circa 6,2 milioni di barili che passano quotidianamente lo stretto di Bab Al-Mandab, sono diretti in Europa.²⁹ Per alcuni attori – soprattutto Francia e Italia, ma anche Germania e UE – firmatari di IMEC, il Mar Rosso ha importanza geoeconomica di lungo periodo. All'indomani dell'invasione russa dell'Ucraina, la sicurezza europea è ancora più intrecciata alla stabilità dell'Oceano Indiano nord-occidentale, data la più stretta relazione energetica con i produttori regionali. Per queste motivazioni si rende sempre più impellente l'elaborazione di strategie che mettano il Mar Rosso al centro delle priorità politiche italiane ed europee. In questo quadro, l'Italia si sta impegnando per mantenere alta l'attenzione sulla crisi del Mar Rosso nei principali forum internazionali e lavora con i propri partner per trovare soluzioni condivise. Grazie alla presidenza del G7, Palazzo Chigi ha infatti inserito il tema al centro dell'agenda degli incontri ministeriali, non solo degli esteri. Aver esteso l'invito a partecipare al Summit ai leader di Turchia ed Emirati Arabi Uniti ha rappresentato l'opportunità di discutere più approfonditamente del contesto geopolitico nel Mar Rosso in sede multilaterale. In sede di dichiarazione finale del summit G7 il Mar Rosso è rientrato tra le priorità politiche più rilevanti.

Non sono mancati tentativi da parte italiana di inquadrare la crisi in un approccio diplomatico a livello regionale, anche mediante contatti con Teheran a livello alti funzionari sulla questione Mar Rosso. Ma è stato solamente un primo passo. Potendo contare su una tradizione di attivismo diplomatico nei confronti dell'Iran e su rapporti relativamente nuovi ma abbastanza rilevanti con le leadership di Emirati Arabi Uniti e Arabia Saudita, l'Italia si trova in una posizione autorevole per farsi capofila del dialogo politico tra europei e attori del Golfo coinvolti nella crisi. Approfittando dell'elezione di un nuovo governo riformista in Iran – guidato dal moderato Masoud Pezeshkian, e che molto probabilmente vedrà il ritorno di Javad Zarif agli esteri – l'Italia dovrebbe proporre un'alternativa ad un approccio basato esclusivamente su sanzioni politiche ed economiche, dominante in UE. Roma potrebbe ad esempio spingere per una riapertura del dialogo in formato EU/E4 con Francia, Germania e Gran Bretagna, che nel 2018-19 aveva portato iraniani e Houthi al tavolo con gli europei. L'Italia dovrebbe spingere per l'inclusione delle monarchie del Golfo all'interno di tale canale, facendo leva sui significativi progressi registrati nel dialogo tra UE e monarchie del Golfo in materia di sicurezza regionale e sulla presenza di Luigi di Maio in qualità di Inviato Speciale dell'Unione Europea per il Golfo. L'obiettivo dovrebbe essere costruire una sorta di deterrenza politica, più nelle corde delle abilità e degli approcci politici europei rispetto a quella esclusivamente militare. È chiaro poi che la crisi del Mar Rosso sia legata a quella di Gaza e che quindi l'Italia e la Ue debbano dare un contributo nella soluzione della seconda. Non è certamente garantito che una tregua a Gaza porti all'immediata cessazione degli attacchi Houthi nel Mar Rosso ma appare in ogni caso una condizione imprescindibile.

D'altro canto resta impossibile trascurare la sponda africana del Mar Rosso, dove la crisi rende lenti e onerosi gli scambi tra l'Italia e i paesi africani coinvolti, così come gli approvvigionamenti per le imprese nostrane presenti nell'area, portando a perdite commerciali e un possibile rallentamento nei flussi di investimenti. Nel lungo periodo, l'aumento dei costi per gli export europei verso l'Africa orientale e viceversa potrebbe consolidare un trend preesistente che indica un aumento del volume commerciale dell'Africa con l'Asia. Per affrontare le implicazioni della crisi nel Mar Rosso, l'Italia può adottare due principali linee di azione. In primo luogo, consolidare la propria iniziativa stabilizzatrice nella regione del Corno, mediante iniziative politiche, securitarie ed economiche già avviate, facendo leva sull'immagine favorevole di cui gode in questo momento Roma e le relazioni di lunga data con i governi della regione e altri attori attivi nell'area, come i paesi del Golfo. Il governo italiano, tramite il Piano Mattei, potrebbe sostenere iniziative volte a mitigare i rischi per il settore privato e sbloccare opportunità di investimento in paesi cruciali come Etiopia, Kenya ed Egitto, dove necessariamente si dovrebbe integrare con le componenti africane del Global Gateway europeo. Il Piano Mattei offre un modello di ingaggio pubblico-privato che se propriamente coordinato con le autorità ed il tessuto imprenditoriale in questi paesi, oltre a quello di investitori fondamentali come Arabia Saudita ed EAU potrebbe anche contribuire a mitigare le cause dei flussi di migrazione. Questo al netto dell'attenzione che l'Italia deve continuare a mantenere sulla possibile escalation nella competizione tra Riad e Abu Dhabi. Infine, la seconda linea d'azione contempla un approccio

²⁹ Benjamin Petrini, "The Crowded Sea", *Survival*, Volume 65, Numero 1, 2023.

più ampio che utilizzi questa crisi per diversificare i rapporti con il continente al di là delle tradizionali aree di interesse nella fascia nord e est, in particolare verso l’Africa meridionale e occidentale, regioni sempre più rilevanti per l’Europa e altre potenze globali, data la concentrazione di risorse chiave per la transizione energetica, tecnologica e per la difesa.

Anche dal punto di vista strettamente geo-economico, l’Italia ha a disposizione alcune opzioni per rafforzare la propria resilienza nel medio e lungo periodo. Innanzitutto, rafforzare i processi di *nearshoring* verso i Paesi del Mediterraneo permetterebbe di accorciare significativamente le catene del valore e ridurre i rischi. Se portato avanti a livello europeo, inoltre, questo permetterebbe ai porti italiani di ricevere nuovi flussi commerciali verso il Nord Europa non legati alla rotta Asia-Europa che attraversa Suez. La resilienza risulterebbe rafforzata dal potenziamento delle rotte di corto raggio, unito a una maggiore complementarità tra i porti europei e la diversificazione delle modalità di trasporto. La creazione della ZES unica per il Mezzogiorno – che, semplificando le regole contribuisce a rendere più attrattivi i porti del sud Italia – accelera il rafforzamento della connettività tra i terminal portuali italiani e il resto del continente europeo, in parte già in atto grazie al PNRR. Proprio in quest’ottica andrebbero valutate anche alleanze portuali con i terminal del Mediterraneo Occidentale, sia sulla sponda europea che africana, ad oggi saturi e incapaci di gestire i volumi di trasbordo richiesti dalle compagnie marittime. In prospettiva, sarebbe d’auspicio la creazione di piattaforme logistiche del Mediterraneo, in cui i maggiori porti passino da un approccio competitivo ad uno maggiormente di cooperazione, e in cui i diversi porti (e le aree logistiche e industriali di pertinenza) si focalizzino sui settori in cui godono di vantaggi comparati e maggiore competitività. Infine, fast-track e altre misure agevolate unite a un rapido trasferimento su treni merci potrebbero permettere di recuperare parte dei flussi persi con l’instabilità del Canale di Suez. La sessione speciale del G7 Trade svoltasi a Reggio Calabria il 16-17 luglio, grazie al coinvolgimento del B7 e dei paesi partner nel formato *outreach*, ha rappresentato un’occasione importante per discutere di simili soluzioni per la resilienza delle catene del valore, anche a lungo termine.

L’ambito della sicurezza marittima rappresenta poi un tavolo di gioco fondamentale, dove l’Italia ha potenzialmente un ruolo privilegiato. L’Italia guida la CTF 153 da aprile 2024, ha il comando tattico sia di ASPIDES che dell’altra missione UE nel Mar Rosso (ATALANTA – operativa sulla sponda africana) da febbraio 2024, segno di riconoscimento delle sue potenzialità di leadership in ambito di sicurezza marittima, e partecipa attivamente ad EMASoH/Agénor nel Golfo Persico e Stretto di Hormuz. Un’espansione del mandato di operazioni come ATALANTA e ASPIDES, e delle risorse dedicatevi, potrebbe essere considerata per rafforzare le capacità di sicurezza marittima degli attori locali, come Gibuti e Kenya, coinvolgendo anche partner quali l’India, sempre più attiva nella sfera marittima del Mar Rosso e del Golfo. D’altra parte, le sole azioni militari non possono certamente fornire una soluzione completa contro una minaccia asimmetrica quale quella costituita dagli Houthis, e sono necessari sforzi diplomatici significativi per affrontare i fattori che contribuiscono all’instabilità lungo le coste orientali e occidentali del Mar Rosso. Bisogna poi evitare una parcellizzazione delle azioni militari nell’area e spingere invece per una strategia unitaria che costituisca un primo *framework* di approccio regionale, anche, eventualmente, incoraggiando l’accorpamento di più missioni.

ASPIDES ed EMASOH insieme potrebbero diventare una importante piattaforma di *deconfliction* sostenibile, con il coinvolgimento critico dell’Iran. Per far fronte a minacce asimmetriche, sarà necessario sviluppare una diplomazia marittima inclusiva, affiancata dalla più classica azione di deterrenza. L’UE, come l’Italia e altri paesi europei, ha invece trascurato lo strumento negoziale, data la crescente difficoltà d’interlocuzione con l’Iran, legata al collasso delle negoziazioni per il nucleare, e la rinnovata partnership militare di Teheran con la Russia. L’Iran e i suoi *proxy actors* però restano nella potenziale capacità di minare le aspettative occidentali di un nuovo riequilibrio della regione basato inizialmente sugli accordi di Abramo a cui ora si affiancano iniziative sulle infrastrutture come IMEC. Un canale di comunicazione di natura più tecnica e inizialmente focalizzato alla *deconfliction* piuttosto che a più ambiziosi risultati diplomatici e politici, potrebbe essere un modo efficace per aggirare l’*impasse* politica.