

**Analytica**  
FOR INTELLIGENCE AND SECURITY STUDIES

La rivalità strategica nello stretto di Bab el-Mandeb.

Fortuna Finocchitto

*Analytica for intelligence and security studies*



Paper Sicurezza&Difesa

La rivalità strategica nello stretto di Bab el-Manded  
Fortuna Finocchitto

Correzioni e revisioni a cura del Dottor PANEBIANCO Andrea

Torino, febbraio 2021



Situato tra la Penisola Arabica ed il Corno d’Africa, lo Stretto di Bab el-Mandeb ( باب المندب, Gate of Tears) è un angusto braccio di mare ampio 18 miglia (circa 29 km) nel suo punto più stretto e diviso in due canali dall’isola yemenita di Perim – quello occidentale di 16 miglia e quello orientale di 2 miglia. Nonostante la sua grandezza non rilevante, questo stretto marittimo (*choke-point*) è uno snodo chiave per i flussi commerciali e la sicurezza energetica globale perché collega il Golfo di Aden e quindi l’Oceano Indiano al Mar Rosso. Da qui, risalendo il Canale di Suez si arriva al Mar Mediterraneo e poi ai porti europei.



U.S Energy Information Administration.

Questo quadrante è oggi tra i punti più caldi del Medio Oriente principalmente per due ragioni. Primo, è al centro di una crescente competizione geo-strategica: la Turchia e gli Stati arabi del Golfo, così come l’Italia e gli Stati Uniti, stanno infatti espandendo le loro attività commerciali e militari nella regione. Secondo, lo stretto di Bab el-Mandeb e le instabili aree confinanti ospitano nuove dinamiche di insicurezza. Difatti, come ricordato dalla traduzione dalla lingua araba, la “porta delle lacrime” (ma anche “porta del lamento”) è un luogo circondato da un miasma di conflitti, di stati fragili, da una rinascente pirateria e dalla crescita dei nazionalismi tra le monarchie del Golfo.

In tale contesto, i principali rischi alla sicurezza marittima provengono dallo Yemen, a nord dello Stretto, e dal Corno d’Africa, a sud del Golfo di Aden, utilizzato nei recenti anni come piattaforma di



lancio per operazioni contro il terrorismo (la maggior parte dirette in Yemen) o il traffico di esseri umani. Dunque, se da un lato questi sviluppi commerciali ed economici hanno implicazioni potenzialmente significative per la sicurezza internazionale, dall'altro lo stesso stretto è situato in una regione altamente esplosiva.

Da secoli Bab el-Mandeb è una rotta essenziale per il commercio globale. In passato, le merci provenienti dall'est giungevano in Egitto attraverso il Mar Rosso per poi essere caricate su carovane prima di salpare nel Mar Mediterraneo alla volta dell'Europa. L'apertura del Canale di Suez nel 1869 facilitò il trasporto dei beni commerciali ma, soprattutto, incrementò notevolmente l'importanza strategica del Mar Rosso e dello stesso Stretto. Nonostante lo Yemen non figuri tra i maggiori paesi produttori di petrolio, le sue coste sono diventate una via di transito essenziale per le risorse della regione. La maggior parte del gas naturale liquefatto (GNL), del greggio e del petrolio del Golfo Persico e della Penisola Arabica transita per lo Stretto per raggiungere l'Europa e il Nord America attraverso il Canale di Suez o la Suez-Mediterranean (SUMED) pipeline. Nel 2018, circa 1.3 miliardi di piedi cubici di GNL e 6.2 milioni di barili al giorno di greggio e di petrolio raffinato<sup>1</sup> hanno attraversato lo Stretto<sup>2</sup>. Di questi, 2.6 milioni di barili erano diretti a sud verso i mercati asiatici, come Singapore, Cina ed India, e 3.6 a nord, verso l'Europa. Il passaggio di Bab el-Mandeb è dunque tra i più decisivi per la sicurezza energetica, quantomeno europea.

A livello globale, la sua collocazione geografica lo rende il quarto checkpoint (e terzo nel Medio Oriente) per importanza dopo lo Stretto di Hormuz (che connette il Golfo Persico alle acque del Mar Arabico e da cui transita circa il 30% del commercio mondiale di petrolio), lo Stretto di Malacca (principale rotta di navigazione per i flussi commerciali ed energetici tra l'Asia orientale e l'Europa) e il Canale di Suez.

Inoltre, seppur transito di una percentuale giornaliera di idrocarburi inferiore rispetto a quella che percorre Hormuz, lo Stretto di Bab el-Mandeb è oggi lo snodo di più alto valore strategico. È infatti la rotta più breve che connette l'Oceano Indiano al Mediterraneo e poi all'Oceano Atlantico. Un eventuale blocco dello Stretto significherebbe dirottare le imbarcazioni commerciali e le petroliere verso una rotta alternativa: la circumnavigazione dell'Africa passando per il Capo di Buona Speranza. Ciò avrebbe evidenti ricadute in termini di costi delle merci, che aumenterebbero esponenzialmente, tempi di navigazione, aggiungendo almeno 3 mila miglia nautiche, e quindi tempi di consegna.

---

<sup>1</sup> Rispetto ai 4.7 milioni di barili al giorno di greggio e di petrolio raffinato transitati per lo Stretto nel 2014.

<sup>2</sup> U.S Energy Information Administration. (2019). Today in Energy. The Bab el-Mandeb Strait is a strategic route for oil and natural gas shipments. 27 Agosto.



## Yemen

Pur riconoscendo il suo valore strategico sia economico che commerciale, lo Stretto di Bab el-Mandeb è divenuto insieme al restante territorio yemenita l'epicentro dell'insicurezza sub-regionale. Dopo quasi sei anni di conflitto, da quando il 26 marzo 2015 l'allora coesa Coalizione Araba<sup>3</sup> intervenne militarmente nel paese a sostegno del governo riconosciuto dalla comunità internazionale guidato da 'Abd Rabbuh Mansur Hadi, lo Yemen come singolo Stato ha quasi cessato di esistere. Esso appare oggi come un agglomerato di piccoli stati, dove le tradizionali funzioni statali sono esercitate da attori differenti – ad esempio milizie, gruppi armati e tribù – che hanno creato un proprio ordine e che competono l'un l'altro sui diversi campi di battaglia. In tali circostanze, il conflitto non può che riverberarsi nello Stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso.

Qui, le minacce alla sicurezza marittima provengono essenzialmente da un attore non statale: gli Houthi, insorti sciiti zayditi di discendenza hashemita sostenuti militarmente dall'Iran. Infatti, le acque di questo "collo di bottiglia" non possono essere considerate un'alternativa sicura ad Hormuz (al centro della tensione tra l'Iran e gli Stati Uniti): il Movimento degli Houthi, adoperando diverse tattiche ed armi, sferra attacchi contro le petroliere, le imbarcazioni mercantili e le navi da guerra che transitano nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden.

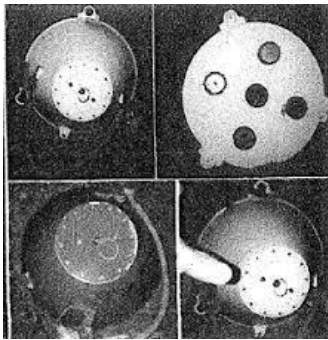
Partendo dalla loro roccaforte nel nord dello Yemen, in due decenni il Movimento ha conquistato gran parte del paese. Ora governa su due terzi della popolazione e controlla quasi del tutto la costa yemenita occidentale. L'acquisizione dello Stretto di Bab el-Mandeb è un obiettivo fondamentale per gli Houthi perché assicurerebbe loro il controllo dei maggiori porti yemeniti e delle risorse petrolifere che transitano per quelle zone – situazione di cui gioverebbe l'Iran che vedrebbe incrementato il proprio potere contro l'Arabia Saudita e gli Stati Uniti. All'interno di questo contesto, è cruciale comprendere il ruolo strategico svolto da tre città-portuali che affacciano sul Mar Rosso: Hodeida, Ras Isa ed al-Mokha. Questi porti vengono infatti utilizzati per il posizionamento di mine marine. Alcune sono mine a contatto di fabbricazione locale che si adattano perfettamente alle basse acque

---

<sup>3</sup> L'intervento militare della Coalizione internazionale segnò la trasformazione del conflitto: dall'esclusiva dimensione interna si passò all'internazionalizzazione del conflitto visibile principalmente nella sua evoluzione regionale. La Coalizione è sostenuta dagli Stati Uniti e composta da nove paesi arabi. Bahrein, Kuwait, Egitto, Giordania, Marocco, fanno parte della Coalizione, sebbene con ruoli molto più marginali rispetto ai sauditi ed emiratini. Il Sudan ha inviato un contingente di soldati. Il Qatar ha fornito diversi armamenti, ma è stato costretto a ritirarsi dopo la rottura diplomatica con Riyadh e Abu Dhabi nel 2017. Gli Stati Uniti invece, dall'inizio dell'intervento, cooperarono su intelligence e rifornimenti in volo. Inoltre un numero imprecisato di consiglieri militari e Forze Speciali Usa è presente nel paese per il contrasto ad al-Qaeda nella Penisola Araba, radicata nel sud. Le forze yemenite sono invece costituite dall'Esercito Regolare yemenita, forze tribali, milizie islamiste e separatisti del sud contrari al ruolo degli Houthi.



dello Stretto, in alcuni punti profonde solo 30 metri; altre sono mine capaci di rilevare la presenza di grandi imbarcazioni e di detonare in modo automatico ed altre ancora sono lasciate alla deriva, galleggiando fino a 90 chilometri a sud-ovest di Aden, dopo essere transitate per il passaggio di Bab el-Mandeb. Lo scorso dicembre sono state distrutte 5 mine nel sud del Mar Rosso e nel febbraio 2020 sono state trovate altre 7 mine marine, per un totale di circa 163, posizionate nello Stretto e nelle zone circostanti. In realtà, come confermato dal Panel degli Esperti sullo Yemen delle Nazioni Unite del 2018, gli Houthi hanno incrementato l'impiego di questi ordigni esplosivi dal 2017, quando sono state ritrovate circa 44 mine marine, molto simili a quelle di fabbricazione iraniana, tra il Mar Rosso ed il Golfo di Aden, di cui quattro sono detonate su navi commerciali.



A sinistra, mine marine recuperate nel porto di al-Mukha nel 2017.  
A destra, mina marina recuperata al largo del porto di Midi nel 2017.<sup>4</sup>

Oltre a compromettere il valore economico e commerciale dello Stretto, questi ordigni esplosivi sono una seria minaccia alla sicurezza degli equipaggi a bordo delle navi colpite. Un ultimo esempio di attacchi di tal tipo si è verificato il 25 dicembre scorso quando una mina navale piazzata dal Movimento ha colpito una nave cargo commerciale nel sud del Mar Rosso<sup>5</sup>. Uno dei primi attacchi ad imbarcazioni di questo tipo si è verificato in quelle stesse acque, il 10 maggio 2018, quando il Movimento ha attaccato una nave turca che trasportava grano verso il porto di Saleef<sup>6</sup>. Dunque, se nel 2016 e nel 2017 gli Houthi hanno danneggiato solo petroliere e navi militari emiratine, saudite e statunitensi, dal 2018 hanno incluso tra i loro obiettivi anche imbarcazioni commerciali.

---

<sup>4</sup> United Nations Security Council. (2018). *Panel of Experts on Yemen*, 26 Gennaio, S/2018/68. <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/N1800513.pdf>.

<sup>5</sup> Al-Arabiya English. (2020). *Houthi naval mine hits commercial cargo ship in southern Red Sea: Arab Coalition*. <https://english.alarabiya.net/en/News/gulf/2020/12/25/Houthi-naval-mine-hits-commercial-cargo-ship-in-southern-Red-Sea-Arab-Coalition>.

<sup>6</sup> Knights, M., Nadimi, F. (2018). *Curbing Houthi attacks on civilian ship in the Bab el-Mandab*, *The Washington Institute*. 27 Giugno.



Come i continui incidenti nello Stretto potessero potenzialmente condizionare gli equilibri geopolitici e commerciali dell'area, lo si era già visto nel giugno del 2018 quando l'Arabia Saudita, in seguito all'attacco di due sue petroliere, annunciò una temporanea sospensione del trasporto di petrolio nello Stretto, aprendo così nuovi scenari e possibili rotte alternative.

Dopo quasi tre anni, il protrarsi del conflitto e le prospettive di pace ancora lontane hanno innalzato maggiormente i rischi marittimi nello Stretto. In aggiunta alle mine marine ed ai dispositivi esplosivi improvvisati a base d'acqua, le imbarcazioni che transitano da e per lo Stretto sono colpite con motoscafi ed imbarcazioni controllate da remoto ed imbottite di esplosivo, con missili antinave, come i C-802, ed ancora con sofisticati sistemi di *cruise missiles*, questi ultimi due di fabbricazione iraniana. Così come sul campo utilizzano la conformazione geografica del territorio, servendosi dei sistemi di caverne o costruendo trincee con linee a zig-zag, per sfruttare a loro vantaggio la totale superiorità aerea del nemico, in mare gli Houthi fanno affidamento a piccole e rapide imbarcazioni per trarre il maggior vantaggio possibile dai limitati spazi di manovra.



Imbarcazione bomba controllata da remoto.<sup>7</sup>

L'uso di questi motoscafi è una delle principali minacce alla libertà di navigazione in questo quadrante perché le suddette imbarcazioni sono difficili da intercettare.

In più, l'intenzione americana – divenuta più insistente nelle ultime settimane – di designare gli Houthi come organizzazione terroristica complicherà ulteriormente la situazione, non tanto per i suoi effetti politici e diplomatici, ma quanto per quelli umanitari.

Tale inserimento non indebolirà la posizione politica (ma nemmeno militare) del Movimento, bensì

---

<sup>7</sup> The Maritime Executive. (2018). *Saudi Navy Intercepts Two Explosives-Filled Drone Boats*. <https://www.maritime-executive.com/article/saudi-navy-intercepts-two-explosives-filled-drone-boats>.



comprometterà i tentativi di portare beni alimentari e medicine nel paese che, secondo le Nazioni Unite, sta vivendo la peggior crisi umanitaria al mondo<sup>8</sup>. Questo scenario pone nuovamente la città portuale di Hodeida al centro dell'attenzione internazionale. Il controllo di questo porto è strategico per diverse ragioni: circa l'80% delle importazioni commerciali e degli aiuti umanitari entrano nel paese da qui; inoltre, le tasse commerciali sui prodotti in ingresso dal porto ed il contrabbando sono le principali fonti di finanziamento per gli Houthi che, grazie ad Hodeida, mantengono aperto l'unico collegamento fra la costa occidentale, Sana'a, e la loro provincia di origine, Sa'da. Per la Coalizione dunque, riprendere Hodeida significherebbe tagliare le linee di comunicazione fra la costa e le terre del nord controllate dal Movimento. La liberazione di Hodeida sarebbe poi di primaria importanza soprattutto per l'Arabia Saudita in quanto la città si affaccia sul Mar Rosso, quindi su un'area a forte influenza saudita ed in cui saranno realizzati i progetti infrastrutturali del Regno degli al-Sa'ud.

Diversamente dai pirati somali alla fine degli anni Duemila, gli Houthi sono ideologicamente motivati, bene addestrati ed equipaggiati, con un'ampia libertà di movimento nei territori sotto il loro controllo. Dal punto di vista militare, gli Houthi dimostrano notevoli capacità belliche: intrecciano guerriglia, tecniche innovative e campagne ispirate ad Hezbollah. La loro strategia ibrida, la precisione degli attacchi ed i sempre più sofisticati materiali suggeriscono un chiaro coinvolgimento iraniano, come conferma il Panel degli Esperti sullo Yemen del 27 gennaio 2020<sup>9</sup>.

Inoltre, il sostegno iraniano agli Houthi, che si traduce anche nell'addestramento militare, ha rafforzato l'interdipendenza fra Hormuz e Bab el-Mandeb: una crisi in uno dei due stretti potrebbe generare un'escalation nell'altro e dunque significative ricadute politiche e militari.

### Strategie di diversificazione economica del Golfo

Seppur non tutti gli attacchi sono stati rivendicati dagli Houthi, la loro presenza è un chiaro fattore di destabilizzazione regionale collegato con il settore petrolifero mondiale ma anche con lo sviluppo ed il successo della strategia di diversificazione economica e commerciale-militare rispettivamente dell'Arabia Saudita e degli Emirati Arabi Uniti.

Senza dubbio, la strategia bellica perseguita dagli Houthi ha causato e poi innalzato i rischi per la

---

<sup>8</sup> World Food Programme. Yemen: the world's worst humanitarian crisis. *United Nation*. <https://www.wfp.org/yemen-crisis>.

<sup>9</sup> United Nations Security Council. (2020). *Panel of Experts on Yemen*, 27 Gennaio, S/2020/70 <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/%5BEN%5DLetter%20dated%2027%20January%202020%20from%20the%20Panel%20of%20Experts%20on%20Yemen%20addressed%20to%20the%20President%20of%20the%20Security%20Council%20-%20Final%20report%20of%20the%20Panel%20of%20Experts%20on%20Yemen%20%28S-2020-70%29.pdf>.





sicurezza marittima ed energetica nello Stretto di Bab el-Mandeb e nel Mar Rosso, ma è altrettanto vero che né l'Arabia Saudita né gli Emirati Arabi Uniti hanno attuato strategie per mettere in sicurezza queste acque. Hanno invece risposto intensificando gli attacchi sul campo ed i bombardamenti aerei su Sana'a ed i territori controllati dal Movimento.

Quanto all'Arabia Saudita, l'intervento militare nel conflitto ha prodotto un peggioramento della sicurezza nazionale del Regno. Qui, i livelli di insicurezza aumentano *in tandem* con le continue incursioni ed offensive missilistiche al confine saudita (che spesso colpiscono infrastrutture militari e civili delle regioni meridionali del Regno) da un lato, e con i sempre più frequenti attacchi nei porti di Jeddah e Jizan dall'altro. Queste città portuali sono i due luoghi in cui gli Houthi cercano maggiormente di compromettere gli interessi marittimi dell'Arabia Saudita. Solo nel mese di novembre 2020 si sono verificati tre incidenti: l'attacco missilistico ad un impianto petrolifero a Jeddah, la compromissione della piattaforma petrolifera galleggiante Saudi Aramco colpita da due motoscafi carichi di esplosivo e il danneggiamento di una petroliera greca in seguito all'esplosione di una mina navale, entrambi nei pressi di Jizan. I molteplici attacchi, oltre ad essere importanti indicatori delle notevoli abilità militari degli Houthi, hanno rivelato soprattutto la vulnerabilità delle infrastrutture e delle basi petrolifere saudite.

La costa occidentale saudita è lo sbocco di Petroline, conosciuto anche come "East-West pipeline", che trasporta il greggio da est (dove avviene gran parte della produzione del petrolio) fino alla raffineria di Yanbu sul Mar Rosso, uno dei maggiori terminal petroliferi del Regno. Proprio per aggirare l'ostacolo di Bab el-Mandeb e future perturbazioni nel Golfo Persico e nel passaggio di Hormuz, i sauditi stanno vagliando l'espansione della capacità dell'oleodotto, attualmente sotto i 7 milioni di barili al giorno.

Nonostante ciò, il vero problema è rappresentato dalla strategia di diversificazione economica *post-oil* che si sviluppa proprio nel Mar Rosso. Il quadrante che si estende dal Jizan (al confine con lo Stato yemenita) fino a Duba (nei pressi del Sinai egiziano) è la sede del piano Vision 2030, lanciato nell'aprile del 2016 dal Principe ereditario Mohammed bin Salman, che prevede la costruzione di infrastrutture marittime e turistiche e l'ammodernamento di porti ed impianti commerciali già esistenti. All'interno della strategia, volta appunto a ridurre la dipendenza del Regno dalle sole rendite petrolifere, sono due i principali mega-progetti. Il Red Sea Project, la cui prima fase dovrebbe essere completata nel 2022, prevede la realizzazione di hotel e unità residenziali di lusso, ubicati in un arcipelago sul Mar Rosso di oltre 90 isolotti, mentre circa 500 miliardi di dollari saranno investiti nei pressi del Golfo di Aqaba per la creazione di una città futuristica (Neom).



La corsa saudita agli investimenti infrastrutturali non è la sola a rafforzare la centralità dello Stretto di Bab el-Mandeb negli equilibri geo-strategici globali. Gli Emirati Arabi Uniti stanno massicciamente investendo in questo ampio arco geografico che permette, da un lato, l'espansione emiratina nel Mediterraneo e, dall'altro, l'accesso diretto al Corno d'Africa. Qui, gli Emirati Arabi stanno combinando e spesso sovrapponendo interessi commerciali con ambizioni militari. È, ad esempio, il caso del porto di Berbera: attraverso il loro braccio commerciale, la Dubai Port World, gli Emirati hanno siglato un accordo con il Somaliland per la direzione e l'espansione del porto, situato su un importante tratto di costa sul Golfo di Aden. Berbera sarà inoltre la sede di una base militare, e l'area è destinata a diventare il secondo hub militare emiratino in Africa orientale.

In Eritrea, invece, gli Emirati si servono della base militare nel porto di Assab come piattaforma di lancio per gli attacchi aerei dell'operazione *Restoring Hope* diretti in Yemen. La distanza di soli 60 chilometri tra il porto di Assab e le coste yemenite rinvigorisce le preoccupazioni securitarie. L'attacco al porto di Assab nel settembre del 2016 o uno dei tanti missili lanciati dagli Houthi su navi straniere nel Mar Rosso sono infatti sufficienti per esemplificare la dimensione regionale e internazionale di quelle acque nonché la loro interdipendenza.

Sfruttando il parziale ritiro statunitense e le difficoltà saudite (accentuate con la diffusione del Covid-19), gli Emirati sono riusciti a perseguire obiettivi, oltre che nel Corno d'Africa, in un altro scenario cruciale: il conflitto in Yemen. Mentre l'Arabia Saudita, impegnata in operazioni aeree nel nord del paese, non è stata in grado di realizzare gli obiettivi né politici né militari della Coalizione, uscendo perdente anche dalla gara per il controllo delle principali reti viarie ed infrastrutturali yemenite, gli Emirati hanno portato a termine le principali conquiste territoriali della Coalizione e, al contempo, hanno guadagnato ampie zone di influenza nel sud. Autonomamente hanno perseguito logiche di proiezione geo-strategica penetrando in zone transfrontaliere come al-Mahra (la regione più orientale dello Yemen) e l'isola di Socotra (al largo delle coste somale) dove gli Houthi non sono mai arrivati e il confronto militare è stato fino ad ora evitato.

In effetti, l'agenda politica, o meglio geopolitica, perseguita in Yemen, appare essere un'ulteriore conferma dell'affermazione degli Emirati come un attore proattivo e sempre più indipendente all'interno dello scenario mediorientale. L'annuncio del parziale disimpegno militare emiratino, che sembra più un ridispiegamento di forze, non coincide con la perdita dell'influenza guadagnata ad oggi nel paese: questa sarà esercitata in modo diverso grazie ai legami di *patronage* con quelle forze locali addestrate, stipendiate ed equipaggiate proprio dalla federazione emiratina.

I vantaggi in termini di proiezione militare, commerciale e di reti locali ottenuti sia in Yemen che nel



Corno d’Africa rinsaldano largamente la posizione di forza degli Emirati in questa regione cruciale e dimostrano l’efficacia della strategia perseguita<sup>10</sup>.

### Italia e Gibuti

Nonostante il Gibuti abbia dimensioni ridotte, la sua vicinanza a diversi scenari di crisi (tra tutti lo Yemen) e la possibilità di detenere un ruolo chiave nel controllo delle rotte marittime commerciali nell’Oceano Indiano occidentale hanno favorito una concentrazione di medie e grandi potenze, regionali ed internazionali.

La posizione geografica altamente strategica ha reso il Gibuti il paese africano con il maggior numero di basi militari straniere. L’Italia, la Francia (ex potenza coloniale), gli Stati Uniti e la Cina sono solo alcuni dei paesi che hanno qui installato le proprie strutture militari. In termini securitari, l’Italia ha trovato in Gibuti un’area strategica per contrastare l’espansione delle attività illegali – quali pirateria, immigrazione clandestina e traffico di droga – e la minaccia del terrorismo internazionale di matrice islamista. Nel 2013, l’Italia ha dunque stabilito una base militare nazionale a Loyada, a pochi chilometri a sud della capitale ed a soli 7 km dal confine somalo, che ospita mediamente un centinaio di uomini e 18 unità di mezzi terrestri (per l’anno 2019). Costruita in seguito ad un Accordo di cooperazione bilaterale Italia-Repubblica di Gibuti, la base fornisce supporto logistico alle operazioni militari nazionali che si svolgono nell’area del Corno d’Africa, Golfo di Aden, bacino somalo ed Oceano Indiano, nonché al personale italiano in transito in Gibuti oppure impiegato in Somalia.

Anche l’Arabia Saudita sta costruendo una base militare in Gibuti, per supportare la sua proiezione commerciale nel Mar Rosso e garantire la libertà di navigazione nello Stretto di Bab el-Mandeb, penetrando in un’area (il Corno d’Africa) a forte influenza occidentale e, da qualche tempo, pure asiatica.

La base italiana in Gibuti supporta regolarmente le unità della Marina militare, parte dell’operazione EUNAVFOR (European Union Naval Force) Atalanta lanciata nel 2008 dall’Unione Europea. Oltre alla protezione delle navi sensibili, come quelle del *World Food Programme* e di altre agenzie ONU, la missione contribuisce alla repressione degli atti di pirateria nello Stretto di Bab el-Mandeb e nelle acque circostanti. Durante la metà degli anni Duemila, la pirateria costituiva un massiccio ostacolo alla libera navigazione in queste zone poiché i gruppi di pirati, provenienti soprattutto dal cronicamente debole Stato somalo, assaltavano le imbarcazioni commerciali e le petroliere,

---

<sup>10</sup> Dacrema, Eugenio. (2019). “Emirati Arabi Uniti in cerca d un nuovo ruolo nel Golfo”, *Focus Mediterraneo Allargato n.9*, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale.



prendendo spesso in ostaggio i membri dell'equipaggio e chiedendo poi un riscatto per la loro liberazione. Raggiungendo il suo apice tra il 2009 e il 2011, la pirateria rappresenta ancora una rilevante sfida agli interessi economici e militari globali; per tale ragione, il mandato della missione è stato esteso di altri due anni fino al 31 dicembre 2022 ed è stato rafforzato con nuovi obiettivi, tra cui la lotta alla pesca illegale non dichiarata e non regolamentate (*Illegal, Unreported and Unregulated* - IUU - *fishing*).

Nel più ampio quadro di iniziative di *capacity building* rientra invece la partecipazione dell'Italia alla missione bilaterale di addestramento delle forze di polizia somale e gibutiane. Questa dovrebbe assicurare un maggior controllo del territorio e contribuire al rafforzamento del settore della sicurezza nei due stati. Infine, l'Italia è stata parte integrante di altre due missioni europee: EUTM Somalia e EUCAP Somalia (ex EUCAP Nestor). La prima contribuisce al rafforzamento del governo federale di transizione e delle istituzioni somale, mentre la seconda ha l'obiettivo di assistere lo sviluppo delle forze di polizia somale, fornendo anche una consulenza giuridica per sostenere la redazione della normativa sulla sicurezza marittima.

## Conclusioni

Punto di incontro tra due luoghi persistentemente instabili, lo Yemen ed il Corno d'Africa, lo Stretto di Bab el-Mandeb è oggi uno dei punti più caldi della regione mediorientale. Difatti, il quadrante che si estende dal Mar Rosso fino al Golfo di Aden, convergendo nel bacino dell'Oceano Indiano occidentale, è l'area in cui sono perfettamente visibili le minacce alla sicurezza marittima ed energetica create dal conflitto in Yemen. Utilizzando questo braccio di mare, gli Houthi hanno iniziato a lanciare missili e razzi dalle coste yemenite contro petroliere e navi guerra e, successivamente, anche contro navi commerciali. Questi attacchi rientrano in una più ampia strategia coniugata sul campo con atti di guerriglia, mentre, in mare, con diversi tipi di mine navali ed imbarcazioni bomba pilotate da remoto. In questo contesto, le scelte degli attori e l'efficacia delle loro strategie sono state fortemente influenzate dalla geografia della zona. La conformazione dei corsi d'acqua e delle coste limita la velocità e la capacità di manovra delle grandi imbarcazioni e delle navi della Marina Militare che devono transitare attraverso lo stretto o i piccoli canali. In più, la limitata distanza tra le corse e le rotte commerciali ha permesso al Movimento di condurre attacchi con mezzi non convenzionali. Dunque, l'utilizzo a proprio vantaggio della particolare geografia di Bab el-Mandeb, ha consentito agli Houthi di diventare una minaccia securitaria nella sfera marittima, oltre ad essere un'ulteriore prova della loro adattabilità. Il terrorismo marittimo che sta emergendo nello Stretto a causa degli



Houthi è ben diverso dai fenomeni pirateschi, passati e presenti, per la precisione degli attacchi e le capacità militari assai più sofisticate.

Alla luce di quanto sinora delineato, è quindi interesse collettivo da parte degli attori locali ed esterni garantire una stabilità di queste acque che sono un punto cruciale per le rotte marine globali e le diverse strategie di diversificazione economica e commerciale-militare. Gli investimenti portuali nel Corno d’Africa, la base militare italiana in Gibuti, le infrastrutture nel Mar Rosso sono tutti da comprendere nel tentativo di estendere la propria sfera di influenza geopolitica.

Certamente, il Movimento degli Houthi è il principale responsabile delle minacce alla sicurezza marittima (e non) in questo quadrante, ma, in realtà, gli altri attori coinvolti, come l’Arabia Saudita e gli Emirati, hanno attuato misure volte alla stabilizzazione della zona. In più, le missioni internazionali già in atto prima dell’acuirsi delle tensioni, come EUNAVFOR Atalanta o EUTM Somalia, da sole non sono state sufficienti.