

EAST LINES

Report mensile sul Medio Oriente



MARI
INTERROTTI

MONTHLY REPORT
05/26

WWW.MED-OR.ORG

TABLE OF CONTENTS

03

SUMMARY

04

**SEGNALI DA HORMUZ. LE PORTE VULNERABILI DELL'ECONOMIA
GLOBALE**

SPOTLIGHT. LE MISSIONI MILITARI A DIFESA DEL MAR ROSSO

06

**INTERCONNESSIONI E CRITICITA' DELLE RETI
ECONOMICHE GLOBALI**

SPOTLIGHT. I RISCHI PER LE INFRASTRUTTURE CRITICHE

08

**I CORRIDOI LOGISTICI EURO-ASIATICI QUALE ASSET
PER RIDURRE LA DIPENDENZA DAGLI STRETTI**

10

INSIDE THE NUMBERS

A QUESTO NUMERO HANNO COLLABORATO:

FEDERICO DEIANA, MANFREDI MARTALO', ALESSIA MELCANGI,
FRANCESCO MERIANO, ALESSANDRO RICCIONI

SUMMARY

Per oltre tre decenni, l'espansione della globalizzazione ha alimentato l'idea che la crescente integrazione economica e tecnologica potesse attenuare il peso della geografia nelle relazioni internazionali. Gli eventi degli ultimi anni hanno invece dimostrato il contrario. Dall'intensificarsi della pirateria somala nel Golfo di Aden agli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, fino alla recente guerra in Iran e alla crisi dello Stretto di Hormuz, la competizione tra potenze ha riportato al centro dell'attenzione il controllo dei principali choke points marittimi.

In un sistema economico fondato sulla rapidità e sulla continuità dei flussi commerciali, la sicurezza di stretti, canali e passaggi obbligati si conferma una condizione essenziale per la stabilità globale. Non è un caso che il Mediterraneo allargato e il Medio Oriente assumano oggi una rilevanza strategica crescente: in quest'area si concentra infatti una parte significativa dei colli di bottiglia che collegano Europa, Asia e Africa, dai quali transitano energia, merci e dati. Al tempo stesso, tale centralità rappresenta una fonte di vulnerabilità. Le crisi recenti hanno evidenziato come anche attori dotati di risorse limitate possano compromettere la libertà di navigazione e produrre effetti economici ben oltre il teatro di crisi. La geografia torna così a essere un fattore determinante della politica internazionale, non soltanto come elemento di potenza e connettività, ma anche come moltiplicatore di rischio in un mondo sempre più interdipendente.

SEGNALI DA HORMUZ. LE PORTE VULNERABILI DELL'ECONOMIA GLOBALE

“Controllare i colli di bottiglia del commercio marittimo significa, a tutti gli effetti, impugnarne le chiavi”

Lo stretto di Hormuz si conferma chiave di volta del conflitto tra Stati Uniti e Iran. Mentre lo scontro dilaga oltre la Repubblica islamica, la chiusura del cuneo marittimo tra Iran e Oman ha virtualmente azzerato il traffico di container e bloccato nel Golfo esportazioni pari a circa 20 milioni di barili al giorno - ovvero il 20% annuo del consumo globale di petrolio, trainato dai rivieraschi Iraq, Kuwait,

gnala, al tempo stesso, il peso della geopolitica nell'economia. Ne avevano dato esempio già le milizie di Ansar al-Allah, che nel 2023 - in rappresaglia contro le operazioni israeliane a Gaza - avevano sferrato attacchi missilistici contro i container occidentali attraverso lo stretto di Bab el-Mandeb, termine meridionale del Mar Rosso. Il traffico via Suez, cancello settentrionale della rotta,



Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti. Dal Qatar proviene invece il 20% delle forniture globali di gas naturale liquefatto (GNL), anch'esse sigillate nel "cortile di casa" delle monarchie del Golfo. L'embargo blocca anche un terzo delle forniture globali di urea, fertilizzante azotato cruciale alla produzione agricola: tra i paesi più colpiti l'India, che dalla regione acquista il 43% circa delle proprie forniture di fertilizzante. I prezzi dell'urea sono saliti del 37% dall'inizio del conflitto in Iran, con il rischio crescente di assistere a spinte inflattive sulle economie agricole africane e mediorientali all'avvicinarsi della stagione del raccolto. Ostruire l'arteria di Hormuz scuote così l'intera architettura del commercio globale. E se-

era crollato di oltre il 70%, minacciando il collasso economico dell'Egitto e facendo lievitare i costi dei tracciati alternativi attorno al Capo di Buona Speranza. Controllare i colli di bottiglia del commercio marittimo significa, a tutti gli effetti, impugnarne le chiavi. La dottrina dei choke points non è certo nuova. Il controllo di Bosforo e Dardanelli, che dal Mar Nero aprono uno spiraglio sull'Egeo, fu punto focale dell'espansione ottomana contro Bisanzio e successivamente, dal regno settecentesco di Caterina la Grande, della spinta russa verso il Mediterraneo la piazzaforte di Gibilterra offrì all'impero spagnolo prima, e a quello britannico poi, la chiave occidentale del Mare di Mezzo. E in tempi più recenti, la navigabi-

lità degli stretti turchi è rimasta fattore cruciale per assicurare la ripresa delle esportazioni di grano dal Mar Nero nel quadro del conflitto russo-ucraino. L'elemento davvero nuovo è un altro: la potenza convenzionale non può più, da sola, tutelare i colli di bottiglia. Medie potenze, o addirittura gruppi di insorti, hanno dimostrato di poter bloccare gli snodi del commercio marittimo, nel breve e medio periodo, a dispetto di ogni supremazia militare convenzionale. La crisi della libertà di navigazione si innesta così nell'era della guerra asimmetrica. Il blocco degli stretti non richiede necessariamente l'esercizio diretto della forza militare, ma in alcuni casi può bastare l'esistenza di una minaccia credibile alla sicurezza per ridurre o deviare il traffico marittimo, ad esempio attraverso il posizionamento i razzi e batterie terrestri.

Riduzione e diversificazione del rischio tornano fattori chiave per la riconfigurazione, dove possibile, dei tracciati commerciali. Il controllo dei choke points si conferma, dunque, parametro cruciale nella ridefinizione delle sfere d'influenza globali: ne è esempio l'enfasi posta dall'amministrazione Trump, nel quadro della propria dottrina di sovranità emisferica, sulla difesa del canale di Panama da interferenze cinesi, o il rinnovato interesse dimostrato dall'Indonesia per il prospiciente stretto di Malacca, dove il governo di Prabowo Subianto starebbe valutando l'imposizione di pedaggi sul transito.

Una corsa nella quale il Mediterraneo – “mare chiuso” da Gibilterra a ovest, dagli stretti turchi a nord, da Suez a sud-est – si scopre unicamente vulnerabile.

Spotlight. Le missioni militari a difesa del Mar Rosso

Le ostilità verificatesi in Medio Oriente a partire dal 7 ottobre 2023 hanno riportato al centro della sicurezza internazionale la protezione delle rotte marittime. Oltre alle operazioni già in corso nel Golfo di Aden e nello stretto di Hormuz, tra cui spiccano Atalanta ed Emaso/Agenor, gli attacchi degli Houthi yemeniti contro le navi in transito nel Mar Rosso hanno infatti portato a due nuove missioni militari.

La prima, a guida statunitense, è l'Operation Prosperity Guardian: annunciata nel dicembre 2023 con l'obiettivo di proteggere la libertà di navigazione e rafforzare la sicurezza del traffico marittimo nel Mar Rosso, la missione ha previsto sia attività di tutela delle navi in transito sia attacchi contro obiettivi sul suolo yemenita.

L'Unione Europea ha scelto invece una postura differente attraverso EUNAVFOR Aspides, istituita nel febbraio 2024 con un mandato esplicitamente difensivo: attività di sorveglianza e rilevamento, scorta delle navi commerciali e protezione da possibili attacchi in mare. Da notare la differenza di approccio tra le due.

Washington ha privilegiato una strategia di deterrenza attiva, combinando protezione navale e strike contro infrastrutture militari Houthi. Bruxelles, al contrario, ha cercato di costruire una missione di difesa della navigazione senza entrare direttamente nella guerra yemenita né partecipare ad attacchi sul territorio.

INTERCONNESSIONI E CRITICITA' DELLE RETI ECONOMICHE GLOBALI

“La concentrazione di tutte le fasi produttive in un’unica area geografica rischia anche di rendere la catena del valore meno diversificata e potenzialmente più esposta a shock locali”

Come dimostrato dai recenti eventi, le reti economiche globali risultano fortemente dipendenti dalle condizioni di accessibilità, sicurezza e piena operatività dei principali chokepoints. L’elevato grado di interconnessione tra economie nazionali, catene globali del valore e rotte commerciali internazionali costituisce uno dei fattori che hanno favorito l’integrazione e l’efficienza del sistema economico mondiale, ma

Attraverso questi passaggi transita rispettivamente circa il 20% e il 29% del traffico petrolifero marittimo internazionale proveniente dal Golfo e diretto verso i Paesi asiatici tra cui la Cina (che assorbe quasi la metà dell’import di idrocarburi in transito da Malacca). Vi sono poi i fertilizzanti (come azotati, fosfatici e potassici) derivati dagli idrocarburi e fondamentali per la produzione agricola che sono esportati principalmente dai



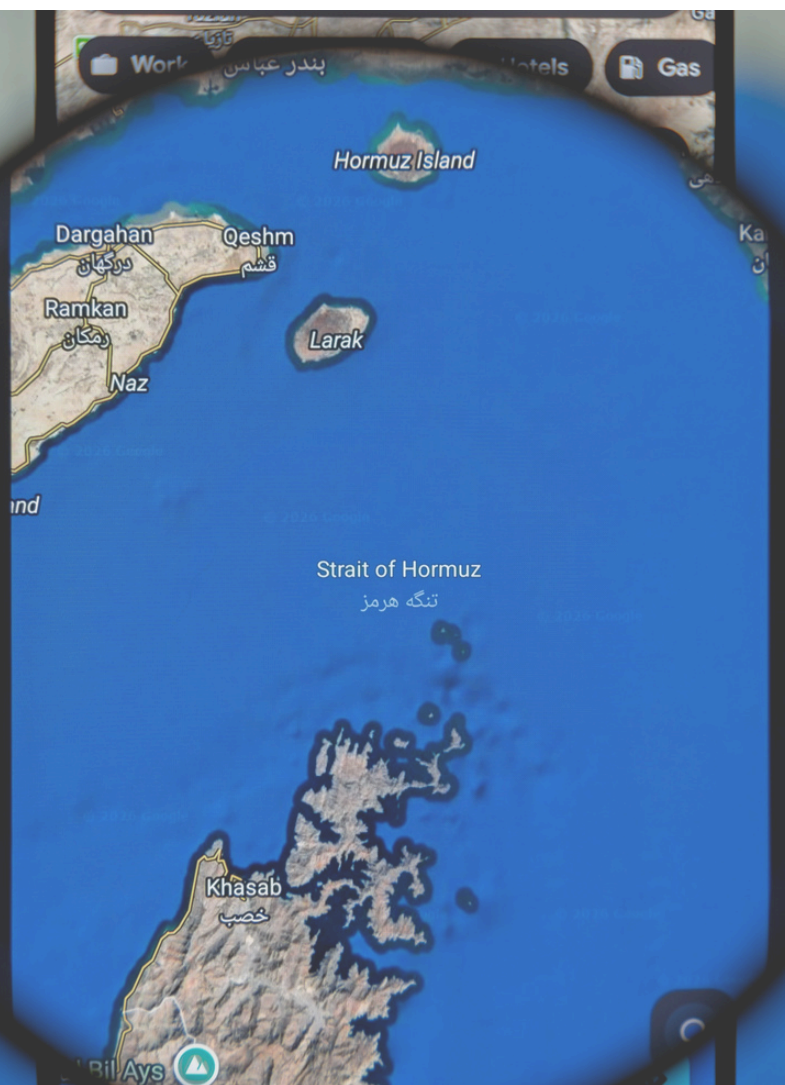
ma rappresenta d’altro canto un elemento considerevole di vulnerabilità. Si stima, infatti, che circa l’80% del commercio mondiale transiti via mare e che una parte significativa di tali flussi attraversi un numero ristretto di snodi strategici, tra cui lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Hormuz, il Canale di Suez, Bab el-Mandeb, il Canale di Panama, lo Stretto di Dover, gli Stretti danesi, i Dardanelli e la rotta del Capo di Buona Speranza. In tale contesto, un’interruzione o un rallentamento in corrispondenza di uno di questi nodi può propagarsi rapidamente lungo l’intera supply chain globale, generando danni economici rilevanti anche in aree geograficamente distanti dal luogo in cui si manifesta lo shock iniziale. Più nel dettaglio diverse categorie di beni risultano particolarmente esposte a tali vulnerabilità, poiché concentrate in aree geografiche circoscritte e quindi dipendenti da rotte commerciali predefinite. Tra questi beni rientrano gli idrocarburi, per il cui transito lo Stretto di Hormuz e lo Stretto di Malacca svolgono un ruolo centrale.

Paesi del Medio Oriente, oltre che da Russia, Cina e Nord Africa con una quota rilevante che transita attraverso Hormuz, Bab el-Mandeb e Suez. Da considerare, inoltre, il traffico commerciale di grano, cereali e soia, che attraversa principalmente lo Stretto di Malacca, i Dardanelli, il Canale di Suez, Bab el-Mandeb e il Canale di Panama. Per ridurre le vulnerabilità delle rotte commerciali, Stati e imprese ricorrono sempre più a reshoring, friendshoring e nearshoring, rilocalizzando la produzione in patria, in Paesi alleati o in aree limitrofe. Questa tendenza si scontra con l’impossibilità di rimpatriare intere catene di approvvigionamento e porta con sé un nuovo rischio: concentrare la produzione in un’unica area annulla la diversificazione, rendendo il sistema più esposto a shock locali. Il mercato dei semiconduttori ne è l’esempio perfetto: la sua filiera resta inevitabilmente divisa tra la Cina, che domina l’estrazione delle materie prime, e gli Stati Uniti (con i loro partner), che ne controllano la progettazione e l’assemblaggio.

Spotlight. I rischi per le infrastrutture critiche

Le recenti crisi che hanno interessato il Mediterraneo allargato hanno evidenziato come la vulnerabilità dei choke points non riguardi esclusivamente il traffico marittimo, ma si estenda all'insieme delle infrastrutture critiche che sostengono il funzionamento dell'economia globale. Gasdotti, oleodotti e soprattutto cavi sottomarini tendono infatti a concentrarsi lungo le stesse direttrici geografiche attraversate dalle principali rotte commerciali. Il caso del Mar Rosso è particolarmente emblematico. Attraverso il Canale di Suez e lo stretto di Bab el-Mandeb transitano non solo merci ed energia, ma anche una quota significativa delle connessioni digitali tra Europa, Asia e Africa. In quest'area convergono numerosi cavi sottomarini strategici, responsabili di oltre il 95% del traffico globale di dati, delle comunicazioni finanziarie e dei servizi digitali internazionali.

Gli attacchi condotti dagli Houthi contro il traffico marittimo nel Mar Rosso hanno aumentato i rischi anche per queste infrastrutture. Nel 2024, il danneggiamento di diversi cavi sottomarini nel tratto compreso tra Yemen e Gibuti ha provocato interruzioni e rallentamenti delle comunicazioni tra Europa e Asia, riducendo temporaneamente la capacità di trasmissione su alcune direttrici regionali. Sebbene non sia sempre possibile attribuire con certezza tali danni ad azioni deliberate, il contesto di conflitto ha reso particolarmente difficili le operazioni di manutenzione e riparazione. In aree caratterizzate da elevata instabilità politica e militare, la protezione delle infrastrutture critiche emerge pertanto come una componente sempre più rilevante della sicurezza internazionale. La crescente sovrapposizione tra reti energetiche, digitali e logistiche rende infatti i choke points non solo snodi del commercio globale, ma anche potenziali punti di pressione strategica capaci di produrre effetti ben oltre il teatro di crisi.



I CORRIDOI LOGISTICI EURO-ASIATICI QUALE ASSET PER RIDURRE LA DIPENDENZA DAGLI STRETTI

“Ogni nuovo corridoio riduce una vulnerabilità ma ne crea altre. [...] La resilienza delle supply chains dipende quindi non solo dalla quantità delle infrastrutture disponibili, ma dalla qualità della governance che le sostiene”

La crescente centralità dei corridoi logistici euro-asiatici si colloca all'incrocio tra competizione geopolitica, riconfigurazione delle catene globali di approvvigionamento e vulnerabilità delle grandi rotte marittime. Le crisi che stanno investendo il Mar Rosso e lo Stretto di Hormuz hanno dimostrato come il controllo dei passaggi strategici non riguardi più soltanto la sicurezza energetica, ma l'intera architettura della globalizzazione. In

l'Iran, l'INSTC costituisce una leva di potere: consente a Teheran di valorizzare la propria posizione di cerniera tra Oceano Indiano, Golfo, Caspio e spazio eurasiatico, rafforzando al contempo i rapporti con Russia e India. In un contesto di sanzioni e pressioni occidentali, la geografia iraniana diventa così una risorsa strategica, non soltanto un dato territoriale. La Development Road, promossa dall'Iraq con il so-



questo scenario, infrastrutture come l'International North-South Transport Corridor, la Development Road iracheno-turca e l'India-Middle East-Europe Economic Corridor non possono essere considerate semplici progetti commerciali: esse sono strumenti di proiezione politica, dispositivi di resilienza economica e piattaforme di competizione strategica. È in questa prospettiva che l'International North-South Transport Corridor (INSTC) assume un valore geopolitico crescente. Il corridoio punta a collegare India, Iran, Caucaso e Russia attraverso un sistema multimodale di tratte marittime, ferroviarie e stradali. La sua funzione non è soltanto ridurre tempi e costi del commercio eurasiatico, ma costruire una direttrice alternativa rispetto alle rotte dominate dal passaggio attraverso Suez. Per

stegno della Turchia e di partner regionali, risponde a una logica in parte diversa. Il progetto mira a collegare il porto di al-Faw, nel sud dell'Iraq, alla Turchia e quindi ai mercati europei, trasformando il territorio iracheno in un asse nord-sud tra Golfo e Mediterraneo. Per Baghdad, il corridoio rappresenta un'occasione di diversificazione economica e di rafforzamento della propria centralità regionale. L'Iraq tenta così di riposizionarsi come snodo nevralgico. La crisi di Hormuz ha reso questa ambizione ancora più urgente. A differenza di Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, che dispongono di oleodotti, porti e infrastrutture esterne allo Stretto, l'Iraq appare più esposto alla chiusura di Hormuz. Le alternative esistenti, come la direttrice Kirkuk-Ceyhan, non sono sufficienti a compensare pienamente la di-

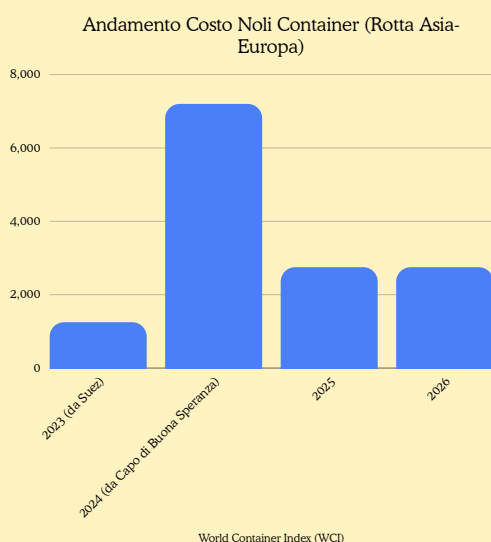
pendenza dalle esportazioni attraverso il Golfo. Da qui nasce l'interesse iracheno per soluzioni più articolate: potenziamento dei collegamenti con la Turchia, riattivazione di rotte verso la Siria, uso di porti mediterranei alternativi e progettazione di nuove infrastrutture energetiche capaci di collegare i giacimenti meridionali a sbocchi esterni a Hormuz.

Parallelamente, la crisi ha prodotto una riorganizzazione interna allo stesso spazio del Golfo. L'interruzione o la riduzione dei flussi attraverso Hormuz ha spostato il baricentro logistico verso porti collocati fuori o ai margini dello Stretto. L'Oman, grazie alla posizione di Salalah e Sohar, si è ritrovato al centro di nuove rotte di accesso e uscita dalla regione. La sua geografia, tradizionalmente letta in chiave di neutralità diplomatica e autonomia strategica, acquista oggi anche un valore infrastrutturale. Salalah, affacciata sul Mar Arabico, e Sohar, sul Golfo dell'Oman, diventano nodi essenziali per aggirare la strozzatura di Hormuz e mantenere attivi i flussi verso il resto della penisola arabica.

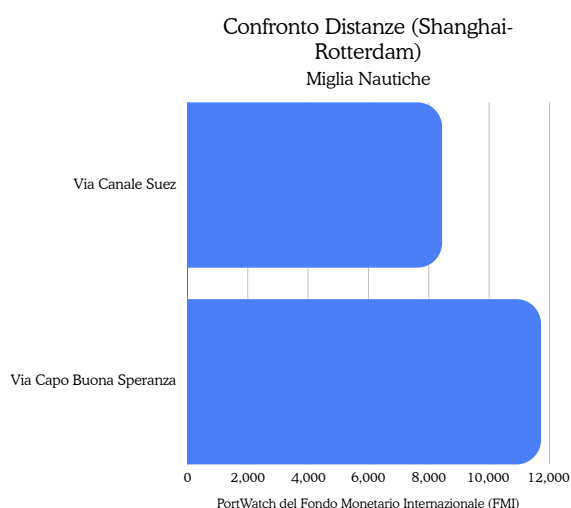
Anche all'interno degli Emirati Arabi Uniti la crisi ha modificato le gerarchie logistiche. Jebel Ali, tradizionalmente considerato il grande hub marittimo regionale, ha visto ridimensionata la propria centralità a causa della sua collocazione a ovest dello Stretto. Al contrario, porti come Fujairah e Khorfakkan, affacciati sul Golfo dell'Oman, hanno acquisito maggiore rilevanza come punti di ingresso e redistribuzione. Questo mutamento non è soltanto operativo: produce effetti politici all'interno della federazione emiratina, rafforzando il peso degli emirati orientali e delle infrastrutture connesse alle reti terrestri e ferroviarie. La logistica, in altre parole, contribuisce a ridisegnare anche gli equilibri interni agli Stati. Per l'Arabia Saudita, invece, la principale alternativa passa dal Mar Rosso. La disponibilità di porti occidentali e dell'oleodotto East-West consente a Riyadh di spostare una parte significativa dei propri flussi energetici fuori dalla dipendenza diretta da Hormuz. Tuttavia, questa strategia apre un'altra vulnerabilità: Bab el-Mandeb e la sicurezza del Mar Rosso. Non è un caso che la rotta saudita verso Yanbu, Jedda e gli altri porti occidentali renda ancora più rilevante il

dossier yemenita e il rapporto con gli Houthi. La diversificazione rispetto a Hormuz, infatti, non elimina il problema dei chokepoints, ma lo sposta su un altro passaggio strategico. In questo contesto, i corridoi di terra progettati o rilanciati dalle monarchie del Golfo assumono una funzione ambivalente. Nascono come risposte emergenziali alla crisi, ma tendono rapidamente a trasformarsi in investimenti strutturali. Il Saudi Landbridge, i collegamenti tra porti del Golfo e Mar Rosso, i corridoi tra Oman, Emirati e Arabia Saudita, nonché i progetti ferroviari come la connessione tra Oman ed Emirati, indicano una traiettoria comune: ridurre la dipendenza dalle rotte marittime più esposte attraverso una maggiore integrazione terrestre e multimodale. La connettività regionale diventa così una forma di assicurazione geopolitica. L'India Middle East Europe Economic Corridor (IMEC) si inserisce in questa stessa logica, ma con una proiezione più ampia. Pensato per collegare India, Medio Oriente ed Europa attraverso infrastrutture portuali, ferroviarie, energetiche e digitali, il corridoio riflette una visione strategica sostenuta da Stati Uniti, Unione Europea, India, monarchie del Golfo e Israele. Rispetto all'INSTC, che valorizza il ruolo dell'Iran, e alla Development Road, che punta sul binomio Iraq-Turchia, l'IMEC immagina un Medio Oriente integrato attorno all'asse India-Golfo-Israele-Europa. La sua posta in gioco non è soltanto commerciale: esso mira a costruire un'alternativa alla Belt and Road Initiative cinese e a consolidare una nuova architettura di interdipendenze tra Asia meridionale, Penisola arabica e Mediterraneo. La moltiplicazione dei corridoi commerciali trasforma il Medio Oriente in uno snodo centrale della geoeconomia globale, dove gli Stati regionali sfruttano la propria posizione per acquisire influenza. Tuttavia, le nuove rotte terrestri attraversano territori spesso instabili: la resilienza delle catene di approvvigionamento dipende quindi dalla governance politica, non solo dalle infrastrutture. Di conseguenza, il Mediterraneo diventa il terminale occidentale di un vasto sistema "Indo-Mediterraneo" integrato, in cui ogni crisi o blocco logistico si ripercuote immediatamente sull'Europa.

INSIDE THE NUMBERS

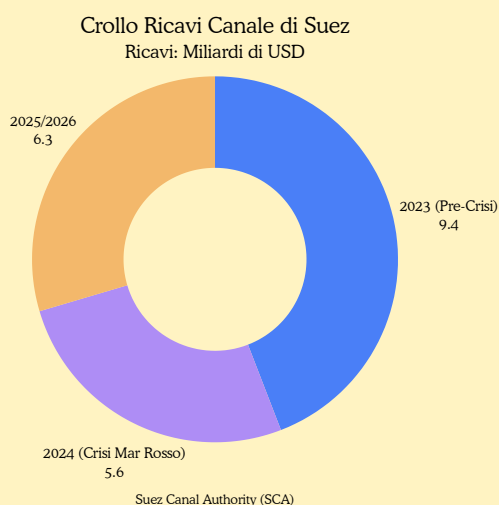


- **Situazione pre-crisi (Ottobre 2023):** Prima delle tensioni nel Mar Rosso, il costo medio per la spedizione di un container da 40 piedi (FEU) sulla rotta Asia-Europa si attestava su una tariffa standard di base pari a 1.250 dollari
- **Picco dell'emergenza (Inizio 2024):** A causa delle repentine deviazioni forzate verso il Capo di Buona Speranza, le tariffe hanno registrato un'impennata drammatica, raggiungendo i 7.200 dollari, un valore quasi sei volte superiore rispetto ai mesi precedenti
- **Fase di assestamento (2025-2026):** I prezzi mostrano una parziale stabilizzazione a quota 2.750 dollari, delineando una nuova normalità logistica che allenta la pressione rispetto al picco massimo, pur mantenendo i costi strutturalmente più alti rispetto al periodo precedente alla crisi

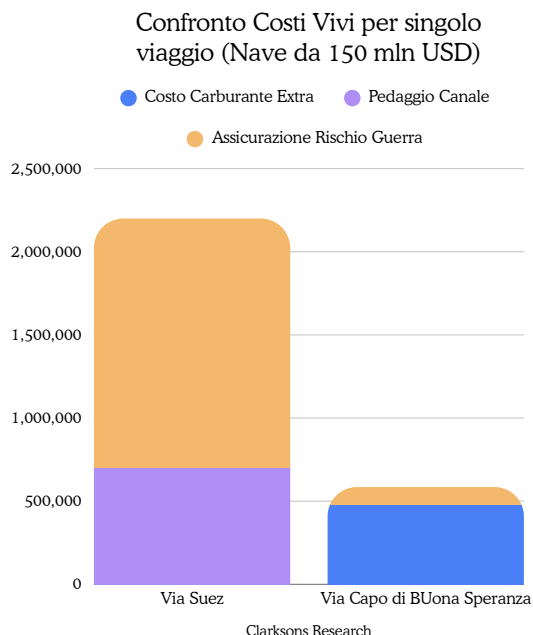


- **La rotta tradizionale (Canale di Suez):** In condizioni di normalità, il viaggio marittimo tra Shanghai e Rotterdam attraverso il Mar Rosso copre una distanza di 8.440 miglia nautiche, rappresentando il percorso più breve e diretto tra i mercati asiatici ed europei
- **La deviazione (Capo di Buona Speranza):** In caso di impraticabilità del Mar Rosso, le navi sono costrette a circumnavigare l'intero continente africano, allungando il tragitto fino a 11.720 miglia nautiche
- **L'impatto della variazione:** Questa differenza comporta un aggravio netto di quasi 3.300 miglia nautiche (circa il 40% in più rispetto al percorso originale), traducendosi inevitabilmente in un allungamento dei tempi di transito stimato tra i 10 e i 20 giorni e in un massiccio aumento dei consumi di carburante





- **Il picco pre-crisi (2023):** Prima delle tensioni geostrategiche, il Canale di Suez registrava volumi record, chiudendo l'anno con incassi pari a 9,4 miliardi di dollari, il livello massimo di redditività per l'infrastruttura
- **Il crollo dei ricavi (2024):** L'abbandono in massa della rotta del Mar Rosso a favore del Capo di Buona Speranza ha causato uno shock finanziario immediato, facendo crollare le entrate a 5,6 miliardi di dollari (una perdita di quasi il 40%)
- **La lenta ripresa (2025-2026):** Con il progressivo ripristino di una maggiore stabilità regionale, le stime del Fondo Monetario Internazionale indicano un'inversione di tendenza: i ricavi mostrano una parziale risalita, attestandosi a 6,3 miliardi di dollari, segnando l'inizio di un graduale e lungo recupero



- **Costi di transito e pedaggi:** Il passaggio attraverso il Canale di Suez richiede un esborso vivo di 700.000 dollari per i diritti di navigazione, un onere che viene totalmente azzerato per le flotte che optano per la rotta del Capo di Buona Speranza
- **L'esplosione dei premi assicurativi:** Il fattore che penalizza maggiormente il passaggio nel Mar Rosso è l'assicurazione contro i rischi di guerra, schizzata a 1,5 milioni di dollari per singolo transito, contro i soli 105.000 dollari richiesti per la rotta oceanica africana
- **L'incidenza del carburante extra:** Circumnavigare l'Africa elimina i costi di pedaggio e abbatte i premi assicurativi, ma impone una spesa aggiuntiva di 480.000 dollari in carburante per coprire le miglia nautiche supplementari necessarie a completare la deviazione



MONTHLY REPORT
05/26

WWW.MED-OR.ORG