

GEOPOLITICA DEGLI ACCESSI DA BAB EL-MANDEB A SUEZ

STEFANO VALENTE

Il trasporto marittimo, pur svolgendo un ruolo fondamentale nello sviluppo economico internazionale e nel processo d'integrazione dei mercati, mostra margini di vulnerabilità. L'instabilità che contraddistingue gli equilibri politici di Yemen, Somalia ed Egitto condiziona la navigabilità nello stretto di Bab el-Mandeb e nel canale di Suez; il denominatore comune che lega queste realtà è la presenza di minacce di tipo asimmetrico, come la pirateria e i movimenti jihadisti. La concentrazione di prioritari interessi economici e la loro salvaguardia finiscono, così, per intrecciarsi con numerose variabili, dando alla sicurezza di questi accessi marittimi una dimensione di tipo geopolitico.

BAB EL-MANDEB E SUEZ NELLE ROTTE MARITTIME INTERNAZIONALI

LO stretto di Bab el-Mandeb (Porta della lamentazione funebre) e il canale di Suez rappresentano due passaggi strategici per la stabilità dei traffici internazionali. Il primo, che separa la costa dello Yemen da quelle di Gibuti e dell'Eritrea ed è la via obbligata per il transito delle navi dal mar Rosso all'oceano Indiano, ha assunto particolare importanza dopo l'apertura del canale di Suez, che unisce lo stesso mar Rosso al Mediterraneo. Suez e Bab el-Mandeb sono, pertanto, la via di comunicazione per le direttrici commerciali che collegano l'Estremo Oriente ai ricchi mercati della sponda nord del Mediterraneo e dell'America settentrionale. Considerando che l'80% dei commerci mondiali avviene per via marittima, va evidenziato che il 30% di questa quota transita per Suez, con un incremento di merci pari al 251%, dall'anno 2000, alla luce della crescente valenza delle economie asiatiche¹.

1. Studi e Ricerche per Economie del Mediterraneo (Srm-Med) 2015. L'evoluzione della capacità delle flotte porta-container si evince da alcuni dati: se nel 1988 le merci scambiate erano circa 1,5 milioni di Teu, nel 2013 si è raggiunto il valore di 18,6 milioni di Teu (twenty-foot equivalent unit, unità di misura equivalente a venti piedi, utilizzata nella misurazione del volume di trasporto dei container).

Il livello d'integrazione economica globale fa sì che ogni perturbazione sull'utilizzo delle vie marittime abbia conseguenze su scala planetaria. La particolarità di tali equilibri, in ambito geografico, può essere associata al ruolo svolto da questi 'punti nodali' di traffico, in cui tendono a concentrarsi risorse e interessi economici. Per tale ragione la loro sicurezza è divenuta la priorità per tutti gli Stati e per le compagnie di trasporto, atteso che la chiusura di Suez o di Bab el-Mandeb costringerebbe le navi al periplo del continente africano con costi aggiuntivi per gli armatori e ripercussioni mondiali con rincari dei prezzi delle materie prime. La comunità internazionale, alla luce di tali criticità, ha adottato nel tempo alcune cautele, anche di tipo giuridico, volte a tutelare il transito marittimo come, ad esempio, la Convenzione di Costantinopoli del 1888 (confermata dal Trattato di Washington del 1979) per quanto concerne il canale di Suez².

Le circostanze atte a interferire sulla navigabilità di stretti o canali possono avere origine diversa; ad esempio, dispute territoriali tra Stati sovrani, ma il rischio maggiore è costituito dalle minacce di tipo asimmetrico³. Nel caso del canale e dello stretto in esame, la pirateria marittima e la crescita del radicalismo islamico sono fattori in grado, potenzialmente, di provocare il blocco temporaneo o, addirittura, la chiusura. Procedendo lungo la rotta che dal mar Arabico, attraverso il golfo di Aden, s'inserisce nel mar Rosso verso Suez, è possibile delineare un asse di instabilità che lega i due passaggi.

PIRATERIA E RADICALISMO ISLAMICO IN SOMALIA E YEMEN

Il golfo di Aden è un'area fortemente influenzata dalla precarietà politica della Somalia e dello Yemen. Nell'ultimo decennio la pirateria somala ha attirato l'attenzione internazionale per i numerosi sequestri di mercantili e la conseguente compromissione della navigabilità del mar Arabico. È proprio dalle coste somale che le imbarcazioni di pirati minacciavano, e minacciano tuttora, la navigazione nel golfo, così minando la continuità dei flussi commerciali.

La pirateria è territorialmente radicata in alcuni porti del Puntland e del Galguduug, dove vengono organizzate le incursioni. In tale contesto ha attecchito anche il radicalismo di matrice islamica.

2. VESPASIANI 2009, p.129.

3. Vi è una differenza sottile tra pirateria e terrorismo marittimo: mentre la pirateria è un fenomeno di criminalità principalmente legato a fini economici, nel caso del terrorismo marittimo subentra anche il valore simbolico dell'azione e la sua risonanza mediatica.

Nel caso somalo, esso ha sfruttato a proprio vantaggio la disgregazione dell'autorità politica, inserendosi in tensioni e divisioni endogene di tipo religioso, etnico e clanico-tribale. Nella parte meridionale della Somalia e a Mogadiscio sono attivi gli Al Shabab, (i giovani), gruppo terrorista che è riuscito a estendere il proprio raggio d'azione sino in Kenya. Anche i pirati del Puntland rappresentano il risultato della frammentazione clanica e del collasso politico del Paese.

All'interno di un quadro così complesso i diversi attori internazionali hanno adottato provvedimenti volti a rendere sicura la navigazione nel golfo di Aden. Le operazioni navali come la 'missione Atalanta', primo intervento militare a carattere marittimo a guida europea, l'Ocean Shield (Nato), la Combined Task Force-151 a comando statunitense e le iniziative russe e cinesi sono misure di deterrenza che, avendo assicurato una significativa diminuzione degli attacchi ai convogli in transito, possono essere considerati successi di breve periodo. Senza una soluzione politica sulla terraferma, infatti, la problematicità che contraddistingue le coste somale avrà inevitabilmente, anche in futuro, riflessi sulla sicurezza della navigazione.

Un altro attore statale coinvolto nel quadro d'instabilità del golfo di Aden e, direttamente, con riguardo allo stretto di Bab el-Mandeb, è lo Yemen. In tale Paese le divisioni tribali hanno reso conflittuale il rapporto tra il potere centrale e le forze locali favorendo i contrasti nello storico dualismo tra il nord e il sud del Paese, riunificatosi nel 1990 dopo decenni di guerra civile. Sono le caratteristiche fisiche del territorio – esteso e desertico – e le peculiarità del tessuto sociale a costituire variabili strutturali difficili da inquadrare in un assetto politico stabile e duraturo. Il confronto armato tra le diverse fazioni scaturisce anche dal contrasto tra la comunità religiosa sunnita e gli zayditi, una stretta minoranza religiosa di Islam sciita diffusa principalmente nell'area settentrionale del Paese. Proprio la comunità zaydita – in particolare il gruppo armato degli Houthi – si è resa protagonista dell'offensiva che ha portato al controllo di lunghi tratti di costa del mar Rosso, della conquista di Sana'a, della minaccia allo stretto di Bab el-Mandeb e alla città di Aden. All'interno del fronte sunnita si sono inseriti, invece, Al Qaeda (Aqap) e Isis, che controllano alcune regioni dopo l'affiliazione di fazioni locali alla causa jihadista. Le motivazioni di tale fragilità politica vanno anche correlate alla terribile situazione economica del Paese. Il caos e la minaccia diretta verso città nevralgiche, come Ta'iz e la citata Aden, hanno suscitato prevedibili reazioni: gli Stati sunniti membri del Gulf Cooperation Council (Gcc), guidati dall'Arabia Saudita e supportati dagli Stati Uniti, sono intervenuti mi-

litarmente al fine di reprimere la 'ribellione' zaydita. Per Ryad, oltre agli aspetti economici, sono in gioco gli equilibri confessionali della penisola araba e il contenimento delle rivendicazioni politiche dei gruppi sciiti in Medio Oriente sostenuti dall'Iran. Tuttavia, le misure adottate dalla coalizione sunnita in Yemen lasciano l'area del golfo di Aden al centro di forti tensioni. Un ulteriore provvedimento da parte di altri Paesi, come Stati Uniti e Francia, ad esempio, è il mantenimento della presenza militare a Gibuti. L'ex colonia francese, la cui posizione strategica deriva dalla prossimità geografica con lo stretto, ha stipulato, infatti, accordi di cooperazione per l'utilizzo della base di Camp Lemonnier, approfittando degli interessi globali nell'area. L'eventuale chiusura dello stretto di Bab el-Mandeb, pertanto, comporterebbe un'immediata reazione politica e militare.

IL CANALE DI SUEZ, I FRATELLI MUSULMANI E L'INSTABILITÀ DEL SINAI

Se alcuni failed State, come Yemen e Somalia, non offrono garanzie di stabilità, diverso – e per certi versi ancora più complesso – è il caso dell'Egitto. Il canale di Suez svolge un ruolo centrale nell'attuale traffico marittimo rendendo questo Paese uno dei punti focali dello scacchiere mediorientale. Con l'inaugurazione del canale avvenuta nel 1869, il controllo e la stabilità dell'Egitto hanno iniziato a rappresentare una priorità per interessi economici di natura globale. Non a caso fu la 'crisi di Suez', conseguente alla nazionalizzazione del canale voluta da Nasser nel 1956, a sancire il tramonto imperiale delle potenze europee e l'inizio della nuova fase bipolare, che vide contrapporsi gli Usa e l'Urss. Proprio sulle sponde del canale, nella città di Ismailia, fu fondata, nel 1928 da Hasan Al Banna, l'Associazione dei Fratelli Musulmani, evento che in un certo senso ha segnato la storia egiziana e di parte del mondo arabo fino a oggi. Forti del sostegno popolare ottenuto attraverso i programmi di assistenzialismo sociale (in particolare scuole e ospedali), a partire dagli anni Quaranta i Fratelli Musulmani sono riusciti ad assicurarsi un ampio consenso che, tuttavia, non ha trovato un riconoscimento politico. Propugnando l'Islam e la sharia come fattori aggreganti, seguendo le orme del riformismo islamico ottocentesco cercarono – attraverso la penetrazione nelle classi sociali più umili – di riformare la politica su basi islamiche. Il tessuto sociale egiziano, tuttavia, vanta una moltitudine di sfaccettature che lo rendono particolarmente articolato: anche l'Associazione, al suo interno, si è sempre contraddistinta per le divisioni interne e per la presenza di correnti sia

moderate che estremiste. L'affermazione di quelle più radicali in Egitto trae origine dalla predicazione di Sayyid Qutb, leader della Fratellanza Musulmana egiziana, condannato a morte durante il regime di Nasser. Qutb pose le basi teoriche e teologiche per legittimare l'opposizione armata verso un regime che era percepito come dispotico e corrotto. Il dissenso superò così i confini della politica per investire anche la sfera religiosa e, negli anni Settanta, emersero diverse forme di contestazione come le jami'at e jama'at. Pur partendo da un comune sostrato d'insoddisfazione verso la politica del regime militare, questi due gruppi avevano tra loro significative differenze. Le jami'at operavano nei quartieri più periferici e rappresentavano 'comunità islamiche' attive nella propaganda, soprattutto, negli ambienti universitari e tra i giovani. Le jama'at erano, invece, circoli o avanguardie rivoluzionarie che rifiutavano il sistema politico vigente, combattendolo apertamente. V'è un nesso tra tali movimenti e gli attacchi terroristici che hanno colpito nel XXI secolo località turistiche sul mar Rosso e obiettivi sensibili in prossimità del canale di Suez.

L'ascesa al potere di Mohamed Morsi, leader politico dell'Associazione religiosa uscito vincitore dalle elezioni del 2012, ha aperto una nuova e delicata fase, mostrando i limiti di un'ipotetica armonia tra le diverse anime del Paese. La breve parentesi di Morsi è stata interrotta dal golpe militare guidato da Al-Sisi, favorendo l'inserimento dell'attore dominante nelle vicissitudini politiche egiziane dell'ultimo secolo: l'esercito. Nasser, Sadat, Mubarak e, infine, Al-Sisi sono tutti esponenti militari che, agli occhi di gran parte delle potenze straniere, appaiono in grado di garantire maggior sicurezza, evitando un'escalation di violenze che potrebbero compromettere anche la navigabilità del canale di Suez. Oltre al crescente malcontento delle opposizioni e di parte dell'opinione pubblica verso i Fratelli Musulmani, il ritorno al potere dei militari è stato favorito dal sostegno internazionale in contrapposizione all'isolamento diplomatico che, con l'eccezione del Qatar, aveva contraddistinto il governo Morsi.

In un quadro politico così complesso si sono inserite alcune variabili che hanno suscitato larga eco mediatica internazionale come la presenza, anche nel panorama egiziano, dell'Isis. Seppur collocato nel Sinai orientale, questo nuovo attore rischia di compromettere i già delicati equilibri politici del Paese. La regione del Sinai, infatti, confinante con la Striscia di Gaza e lo Stato di Israele, assume importanza proprio per la prossimità geografica al canale di Suez. In tale contesto vanno collocati gli attacchi terroristici verso obiettivi militari presso Al Arish e Sheikh Zuweid, commessi dal gruppo Ansar Bayt Al Maqdis, affiliato

allo Stato Islamico. Le tribù beduine della penisola, emarginate politicamente ed escluse dagli introiti economici derivanti dal turismo e dalla gestione del canale, hanno così intrapreso la strada della contrapposizione armata al potere centrale.

Resta immutato, per Al-Sisi, il problema della sicurezza e della creazione di un'ampia base di consenso popolare. Concorre a tal fine l'allargamento del canale di Suez, inaugurato nell'agosto 2015, sfruttando le sensibili corde del nazionalismo egiziano.

ALLARGAMENTO DEL CANALE E NUOVI SCENARI

Il progetto di ampliamento del canale di Suez prevede un nuovo tratto parallelo di 72 km che faciliti il transito delle navi in entrambe le direzioni, riducendo i tempi di attesa e, di conseguenza, i costi per gli armatori. Anche la dimensione delle navi ammesse al transito, grazie a un incremento del pescaggio massimo, è un'ulteriore miglioria dai risvolti economici significativi. Finanziata direttamente dagli egiziani, l'opera rappresenta un volano per lo sviluppo economico del Paese e, viste le previsioni di crescita del commercio marittimo, segna il tentativo di anticipare la concorrenza internazionale, in particolare quella di Panama, intercettando alcune rotte commerciali asiatiche. Il prevedibile impatto che l'allargamento del canale potrà avere sul commercio marittimo mondiale è rilevante poiché inciderà sulle dinamiche economiche internazionali, sulle direttrici marittime, sulla competitività di molti Stati nonché sull'integrazione tra i mercati.

La creazione di una 'Suez Canal Zone' entro il 2023 e lo sviluppo logistico di tutta l'area del canale attraverso investimenti diretti esteri vede coinvolti diversi attori regionali, in particolare i ricchi Paesi del golfo Persico (a eccezione del Qatar, estromesso per il suo sostegno ai Fratelli Musulmani) e globali, come Stati Uniti, Unione europea e, in misura non trascurabile, anche Russia e Cina. Proprio quest'ultima, realtà emergente anche in ambito marittimo, attraverso l'acquisizione e l'inserimento diretto in alcune infrastrutture portuali africane ed europee – come, ad esempio, in Kenya e in Grecia – mostra l'intenzione di voler gestire una fitta rete di connessioni logistiche dagli importanti risvolti economici, strategici e militari.

PROBLEMI LOCALI, INTERESSI GLOBALI

Il trasporto marittimo è al centro di radicali cambiamenti. La delocalizzazione e la globalizzazione dei mercati, unite alla semplificazione e alla standardiz-

zazione delle movimentazioni, dipendono strutturalmente dalla riduzione dei costi di trasporto, mentre il gigantismo navale evidenzia come non siano solo le materie prime ma tutti i beni di consumo a esserne coinvolti. Per tali ragioni la chiusura o la limitazione al transito di passaggi marittimi strategici, come Suez o Bab el-Mandeb, non sembrano eventualità plausibili. Se è vero che molti Paesi, in diversi contesti territoriali si trovano in concorrenza tra loro muovendo anche i fili di tensioni politiche locali, è altrettanto vero che quando gli interessi in gioco incidono sulla loro sfera economica in modo rilevante, emerge l'intento comune di una soluzione condivisa.

Tuttavia, inedite sfide rendono il quadro più complesso. L'affiliazione alla causa jihadista di tribù yemenite o del Sinai nonché la pirateria somala interferiscono in modo incisivo sulla sicurezza dei mercati. In particolari aree il 'locale' sembra apparentemente avere il sopravvento sul 'globale': più i mercati si concentrano, più si mostrano vulnerabili di fronte a minacce ibride, agenti di destabilizzazione che si intrecciano con gli assetti politici interni dello Yemen, della Somalia e dell'Egitto e con i loro peculiari percorsi storici



BIBLIOGRAFIA MINIMA

- L. GUAZZONE (a cura di), *Il dilemma dell'islam. Politica e movimenti islamisti nel mondo arabo contemporaneo*, FrancoAngeli, Milano 1995.
- T. ACLIMANDOS, *Officiers et Frères musulmans*, Cedej (Centre d'études et de Documentation Économiques, Juridiques et Sociales), Il Cairo 2001.
- B. BERNARDI, *Africa*, Carocci, Roma 1998.
- S. BOLOGNA, *Le multinazionali del mare. Letture sul sistema marittimo-portuale*, Egea, Milano 2010.
- F. CAFFIO, *Navi da guerra e mercantili: come cambia la libertà dei mari*, «Rivista Marittima» (ottobre 2004).
- M. CAMPANINI, *Il pensiero islamico contemporaneo*, Il Mulino, Bologna 2000.
- M. CAMPANINI, *Storia dell'Egitto contemporaneo*, Edizioni Lavoro, Roma 2005.
- M. COSENTINO – G. GAGLIANO – G. GIORGERINI, *Sicurezza internazionale e potere marittimo negli scenari multipolari*, New Press, Como 2004.
- H.E. HARALAMBIDES, *A second scenario of future on the future of the Hub-and-spoke container network, latin ports and shipping*, Conference and exhibition, Miami 2000.
- G. KEPEL, *Il profeta e il faraone, I Fratelli Musulmani alle origini del movimento islamista*, Laterza, Roma-Bari 2006.
- G. LIZZA, *Geopolitica delle prossime sfide*, Utet, Torino 2011.
- L. MAUGERI, *L'era del petrolio*, Feltrinelli, Milano 2007.
- R.P. MITCHELL, *The Society of the Muslim Brothers*, Oxford University Press, London-New York 1969.
- A. PIGA, *L'islam in Africa*, Bollati Boringhieri, Torino 2003.
- F. RUSSO, *I porti container italiani nel sistema euro-mediterraneo*, FrancoAngeli, Milano 2007.
- P. SELLARI, *Geopolitica dei trasporti*, Laterza, Roma-Bari 2013.
- A.I. SAMATAR, *Destruction of State and Society in Somalia: Beyond the Tribal Convention*, «The Journal of Modern African Studies» 30 (1992) 4, pp. 625-641.
- A. SEN, *Globalizzazione e libertà*, Mondadori, Milano 2002.
- T. VESPASIANI, *Glossario dei termini economici e giuridici dei porti, dei trasporti marittimi e della logistica portuale*, FrancoAngeli, Milano 2009.
- UNCTAD, *Review of maritime transport*, Ginevra 2013.
- A. VIGARIÈ, *Economia marittima e geostrategia degli Oceani*, Mursia, Milano 1998.
- S. WEIR, *A tribal order: politics and law in the mountains of Yemen*, University of Texas Press, Austin 2007.