



CeSI | CENTRO STUDI INTERNAZIONALI

**Sei Mesi di Crisi del Mar Rosso:
lessons learned ed impatti economici**

Aprile 2024

Sei Mesi di Crisi del Mar Rosso: *lessons learned* ed impatti economici

Aprile 2024

Emmanuele Panero – Responsabile desk Difesa e Sicurezza

Alexandru Victor Fordea – Responsabile Geoeconomia

Esplora tutti i nostri programmi

-  Africa
-  Americhe
-  Asia e Pacifico
-  Difesa e Sicurezza
-  Europa
-  Geoeconomia
-  Medio Oriente e Nord Africa
-  Russia e Caucaso
-  Terrorismo e Radicalizzazione
-  Conflict Prevention
-  Xiáng

Il 19 ottobre 2023, il cacciatorpediniere statunitense, classe Arleigh Burke, USS Carney, in navigazione nel Mar Rosso come parte del Carrier Strike Group 12 della portaerei USS Gerald R. Ford, schierato nella regione per rafforzare la deterrenza statunitense dopo gli attacchi terroristici condotti da Hamas contro Israele il 7 ottobre, intercettava ed abbatteva tre missili da crociera (LACM – Land Attack Cruise Missile) ed una serie di droni d’attacco (OWA UAV – One Way Attack Unmanned Aerial Vehicle) lanciati dallo Yemen verso il territorio israeliano. Nell’arco del mese successivo, il gruppo armato Houthi, responsabile di questo primo attacco, avrebbe reiteratamente tentato di colpire lo stesso bersaglio, senza successo, con salve di OWA UAV, LACM e missili balistici (BM), nella quasi totalità dei casi neutralizzati dall’azione combinata delle architetture di difesa aerea israeliana e del dispositivo aeronavale statunitense dispiegato nell’area. Il fallimento di queste operazioni ha spinto dunque la milizia a cambiare profondamente la propria linea d’azione, indirizzando la minaccia del proprio arsenale militare verso il traffico marittimo transitante per lo Stretto di Bab el-Mandeb, disarticolando profondamente le rotte commerciali internazionali con impatti significativi sulle *supply chain* europee.

A partire dall’eli-assalto e dirottamento, il 19 novembre 2023, della nave cargo Galaxy Leader, gli Houthi hanno infatti lanciato reiteratamente centinaia di OWA UAV e decine di missili antinave, sia da crociera (ASCM – Anti-Ship Cruise Missile) sia balistici (ASBM – Anti-Ship Ballistic Missile), contro le imbarcazioni, civili e militari, in transito o stazionamento nel settore, generando un sensibile incremento dei costi di assicurazione e riassicurazione per le navi commerciali in transito. Il profondo deterioramento della situazione securitaria ha quindi comportato, a partire dal 19 dicembre 2023, il lancio, con il contributo di una coalizione internazionale a guida statunitense, dell’operazione “Prosperity Guardian” avente la missione di difendere la libertà di navigazione nell’area, anche attraverso la condotta di bersagliamenti aeronavali di precisione contro assetti ed infrastrutture impiegate o riconducibili agli Houthi in Yemen. Possibilità quest’ultima concretizzatasi a partire dal 12 gennaio 2024 con l’avvio di una campagna di bombardamenti sia contro obiettivi pianificati, sia su bersagli di opportunità, individuati attraverso una pervasiva attività di intelligence, sorveglianza e ricognizione (ISR – Intelligence, Surveillance and Reconnaissance). L’operazione, coordinata dal Comando Centrale statunitense (USCENTCOM – US Central Command), è poi stata affiancata, a partire dal 19 febbraio 2024 da una missione europea denominata “Aspides”, con mandato unicamente difensivo rispetto alla sicurezza del traffico marittimo.

Il livello della minaccia rappresentato dagli Houthi ed il grado di impegno per i dispositivi militari schierati nella regione sono adeguatamente sintetizzati dai numeri attinenti anche al solo 2024. Il gruppo armato ha infatti lanciato complessivamente da gennaio almeno 104 OWA UAV, 62 ASBM e 6 ASCM, nonché impiegato due imbarcazioni senza pilota (USV – Unmanned Surface Vessel). Al netto della parzialità delle informazioni sui vettori individuati, ingaggiati e neutralizzati dalle forze di Prosperity Guardian ed Aspides, non meno di 101 OWA UAV, 13 ASBM, 4 ASCM ed un USV sono stati distrutti, mentre i bersagliamenti condotti dalla sola coalizione a guida statunitense hanno colpito in Yemen 41 installazioni ed infrastrutture fisse impiegate o riconducibili alla milizia, 139 missili antinave, di cui 16 ASBM, 45 OWA UAV, 26 USV, 6 missili antiaerei (SAM – Surface to Air Missile) e due battelli sommergibili senza pilota (UUV – Unmanned Underwater Vehicle). Parallelamente, l’operazione europea Aspides ha invece scortato 68 imbarcazioni civili impedendo in totale 11 attacchi contro le stesse. Nonostante l’efficace azione di contrasto alle minacce e l’effetto disarticolante delle operazioni aeronavali contro obiettivi a terra in Yemen, dall’inizio della crisi 49 imbarcazioni mercantili sono state fatte oggetto di tentativi di attacco e 9 hanno riportato qualche forma di danno. In particolare, le azioni offensive Houthi hanno causato l’affondamento di un cargo, battente bandiera del Belize, il Rubymar, e la morte di quattro marittimi a bordo di una seconda nave civile, avente bandiera delle Barbados, la True Confidence.

Sotto il profilo militare, la crisi nel Mar Rosso ha evidenziato la crescente sfida per le capacità navali di difesa aerea rappresentata dalla proliferazione di effettori aerei e missilistici dispiegabili in massa dall'avversario a basso costo. La pluralità di vettori impiegati dalla milizia yemenita, con caratteristiche profondamente diverse, in termini di velocità, traiettoria e segnatura radar, spesso concentrata in attacchi complessi contro un singolo obiettivo costituisce infatti una sfida rilevante per i sistemi di combattimento a bordo della maggioranza delle imbarcazioni militari attualmente in servizio. Le due principali criticità sono in particolare rappresentate da un lato proprio dalla differenza di prezzo tra alcuni dei vettori impiegati dall'avversario e gli intercettori lanciati dalle unità navali per neutralizzarli, e dall'altro dalla generale limitatezza di questi ultimi sia sulle stesse imbarcazioni militari, sia negli arsenali delle diverse Marine Militari. La possibilità di ricaricare speditivamente gli apparati di difesa aerea in mare, senza necessità di recarsi in porti con infrastrutture dedicate si aggiunge inoltre come requisito rilevante. Le *lessons learned* emergenti dall'esperienza nel Mar Rosso sottolineano dunque come lo sviluppo di nuovi sistemi anti-drone, incluso ricorrenti a contromisure elettroniche ovvero ad energia diretta, risulti essenziale ai fini della sostenibilità delle operazioni militari. Analogamente l'opportunità di dotare le navi militari di un numero significativamente più alto di celle verticali di lancio (VLS – Vertical Launching System), oppure l'incremento del numero di missili per cella, con il ricorso ad intercettori di dimensioni e caratteristiche apposite, si impongono come esigenze trasversali per tutte le classi di navi da combattimento.

L'ampio impiego di ASBM da parte degli Houthi, con il primo utilizzo operativo di uno di questi vettori nella storia militare proprio il 27 novembre 2023, da parte della milizia, ha invece sollevato la questione della minaccia che questi missili, soprattutto se impiegati da Paesi con tecnologie sensibilmente più avanzate e sistemi di acquisizione bersagli del tutto incomparabili rispetto a quelle Houthi, rappresentano. Ne consegue un'ulteriore enfasi sulla capacità di tracciamento, individuazione ed intercetto di vettori ad altissima velocità e con caratteristiche di volo differenti da quelle rispetto a cui molti sistemi di difesa aerea sono configurati per il contrasto. Emerge pertanto l'opportunità di un incremento del numero di assetti navali dotati di sistemi di difesa aerea antibalistici, incluso con intercettori appositi (ABM – Anti-Ballistic Missile) per fronteggiare adeguatamente il consolidarsi di una nuova minaccia che plausibilmente segnerà il prossimo futuro degli ingaggi navali.

Nel complesso, le operazioni aeronavali nel Mar Rosso manifestano il crescente livello capacitivo di avversari anche aventi natura asimmetrica, o ibrida, e la conseguente esigenza di capacità di intelligence, sorveglianza, ricognizione ed acquisizione obiettivi (ISTAR – Intelligence, Surveillance, Target Acquisition and Reconnaissance) fondate su un *network* interconnesso di sensori ed effettori per individuare e neutralizzare preventivamente le potenziali fonti di fuoco del nemico, disarticolandone la struttura di comando e controllo (C2 – Command and Control). La possibilità di proiettare e soprattutto sostenere un dispositivo militare in grado di fornire una copertura ognitempo dell'area di operazioni si delinea infine come decisivo.

Sul piano economico, gli attacchi dei ribelli Houthi hanno portato al quasi totale inutilizzo di uno dei corridoi marittimi principali all'interno della fitta rete del commercio internazionale, cioè il Canale di Suez, uno dei choke points più sensibili per quanto riguarda il traffico di merci, provocando una diminuzione di un punto e mezzo percentuale del commercio globale. In tal senso, nel 2023, approssimativamente 26.000 navi, circa il 15% del commercio marittimo internazionale, hanno attraversato il Canale. In termini di tonnellaggio, le navi portacontainer hanno rappresentato la quota maggiore (43%), seguite dalle petroliere (23%) e dalle portarinfuse (19%). Solamente per quanto concerne il traffico di container Suez ha rappresentato il 22% del commercio globale, mentre i volumi trasportati dalle navi dedite allo spostamento di gas naturale liquefatto, dalle petroliere, dalle navi per il trasporto di gas di petrolio liquefatto e dalle portarinfuse sono stati rispettivamente del 10%, 9%, 7% e 4%.

La risposta alla nuova impraticabilità di questa tratta è stata pressoché immediata con le portacontainer che hanno evitato il Canale di Suez per dirigersi verso il Capo di Buona Speranza, allungando il proprio viaggio di almeno dieci giorni, ma con la certezza di non essere sotto il possibile fuoco proveniente dallo Yemen. A riguardo, già nella prima metà di febbraio di quest'anno, il tonnellaggio di container che ha attraversato il Canale è diminuito di oltre l'80%, stabilizzandosi su volumi inferiori di oltre il 40% nei mesi successivi. D'altro canto, risultati praticamente inversi si sono verificati per il periplo del promontorio sudafricano dove il numero di imbarcazioni giornaliere in transito è praticamente raddoppiato, dalle 45 di media precedenti alla Crisi alle oltre 80 attualmente di passaggio.

Per quanto concerne i costi, essi hanno registrato nelle battute iniziali un rialzo, sia nel contesto delle spese di spedizione sia nel settore assicurativo. Infatti, il Drewry's World Container Index, indice che traccia i costi di trasporto dei container da 40 piedi attraverso otto rotte principali, comprese le tariffe spot e le tariffe contrattuali a breve termine, dal 30 novembre del 2023 ha rilevato che i prezzi per il trasporto iniziavano una repentina salita, che avrebbe portato il prezzo per il singolo container da 1.382 dollari a 3.964 in poco più di due mesi, portando a quasi una triplicazione degli oneri. In particolar modo, le tratte che più hanno subito la crisi sono state la rotta Shanghai-Genova, che ha registrato il 25 gennaio un costo record di 6.365 dollari per singolo container e la rotta Shanghai-Rotterdam che nello stesso giorno ha raggiunto un prezzo attorno ai 5.000 dollari.

Questo trend, però, non ha ritrovato conferme nel medio-lungo termine. A riguardo, sempre l'indice Drewry ha mostrato un costante calo che, a sei mesi dall'inizio della crisi, potrebbe diminuire al di sotto della soglia dei 2.500 dollari per container (allo stato attuale il costo è attorno ai 2.700 dollari). Conseguentemente sia la tratta Shanghai-Genova che Shanghai-Rotterdam hanno rilevato dei significativi cali, rispettivamente di 2800 dollari e di 2000 dollari. In questo contesto, seppur gli oneri non sembrerebbero poter tornare ai valori pre-crisi, essi paiono aver già superato il punto critico e dovrebbero ritrovare una certa stabilità.

Uno degli elementi caratteristici dell'interruzione quasi totale della rotta del Mar Rosso ha riguardato il sovra-utilizzo di navi portacontainer, che ha permesso di sopperire all'allungamento delle tratte tramite un aumento della capacità di trasporto. In questi termini, la flotta inattiva ha raggiunto i minimi degli ultimi 2 anni, con meno di 90 navi disponibili, di cui la maggior parte di dimensioni ridotte e con una capacità inferiore ai 12.500 container da 20 piedi (TEU). Ulteriormente, lo stesso fenomeno è stato riscontrato per quanto concerne il numero di imbarcazioni in riparazione, che è notevolmente diminuito, scendendo al di sotto della soglia delle 100 unità ad inizio febbraio. Rispetto all'anno precedente, questa rappresenta una riduzione significativa, passando dal 6,2% della capacità combinata di navi inattive e "navi in cantiere" al 1,5% attuale e portando conseguentemente al ribasso le previsioni sull'eccesso di offerta di navi per il 2024, che sono passate dal 19% al 10%. In tal senso, anche alcuni vettori hanno offerto partenze ad hoc utilizzando tonnellaggio inferiore per coprire i vuoti nella programmazione.

In aggiunta, visto il probabile protrarsi della crisi anche nella seconda parte del 2024 e nella prima parte del 2025, il mantenimento di una domanda alta e la successiva richiesta di un maggior numero di navi hanno rallentato i piani di alcuni operatori volti a sostituire le flotte obsolete con unità più moderne ed efficienti dal punto di vista del consumo di carburante. In questi termini, coloro che intendevano demolire le proprie imbarcazioni hanno rinviato la decisione mantenendole in attività. Alla luce di ciò, con il possibile rientro della crisi nel lungo termine è possibile attendersi che tale situazione rientri permettendo un ritorno della ciclicità di riutilizzo delle navi nella piena normalità delle dinamiche marittime. Pertanto, nonostante questa battuta d'arresto, lo scenario più verosimile, nell'ottica dei prossimi anni, resta quello di un rientro della crisi e di una diminuzione consistente di utilizzo e richiesta di navi cargo, che potrebbe portare ad un

ribaltamento del contesto attuale, in cui l'offerta dovrebbe superare la domanda. Infatti, la capacità globale di trasporto delle navi dovrebbe crescere del 11% entro la fine di quest'anno e di un ulteriore 7% nel 2025.

In questa prospettiva, gli sviluppi occorsi nelle ultime settimane fra Iran e Israele potrebbe intaccare la nuova stabilità creatasi nell'area, vista la stretta interdipendenza tra i *chokepoint* del Canale di Suez, Bab al-Mandeb e lo Stretto di Hormuz. In quest'ottica, la ventilata chiusura da parte iraniana del terzo collo di bottiglia dell'area mediorientale e secondo per valori commerciali assoluti dopo lo Stretto di Malacca (ogni giorno transitano più di 20 milioni di barili e circa un terzo del commercio mondiale), rappresenterebbe un grave problema geopolitico e strategico non solo per gli attori locali. In quest'ottica i segnali non sembrerebbero essere positivi. Precedentemente alla rappresaglia iraniana contro Israele del 13 aprile, è stato assaltato e sequestrato nello Stretto di Hormuz, nello specifico nella parte più esterna del Golfo Persico, il mercantile MSC Aries battente bandiera portoghese, ma legato a un armatore israeliano; è la seconda volta che accade negli ultimi mesi, con le stesse modalità. Oltre a rendere totalmente instabile la navigazione nell'intero quadrante indo-mediterraneo, il rischio è che anche Hormuz rientri concretamente nell'escalation di tensioni regionali tra Israele e Iran, influenzando direttamente le dinamiche lungo la direttrice tra il Canale di Suez e Bab al-Mandeb.

CeSI - Centro Studi Internazionali è un think tank indipendente fondato nel 2004 da Andrea Margelletti, che, da allora, ne è il Presidente.

L'attività dell'Istituto si è da sempre focalizzata sull'analisi delle relazioni internazionali e delle dinamiche di sicurezza e difesa, con un'attenzione particolare alle aree di crisi e alle dinamiche di radicalizzazione, estremismo, geoeconomia e conflict prevention.

Il fiore all'occhiello del CeSI è sicuramente la sua metodologia analitica che si fonda su una conoscenza approfondita dei contesti di riferimento, su una ricerca informativa quotidiana e trasversale e su una frequentazione periodica nelle aree di interesse, che permette agli analisti dell'Istituto di svolgere un lavoro tempestivo e dinamico.

L'obiettivo è quello di fornire strumenti efficaci a supporto del processo decisionale pubblico e privato.

CONTATTI

Via Nomentana, 251
00161 Roma, Italia
+39 06 8535 6396
info@cesi-italia.org

Sito

www.cesi-italia.org

Social

Fb: Ce.S.I. Centro Studi Internazionali

X: @CentroStudiInt

LinkedIn: Ce.S.I. Centro Studi Internazionali

IG: cesi_italia

Telegram: Ce.S.I. Centro Studi Internazionali

AUTORI

Emmanuele Panero – Responsabile del desk Difesa e Sicurezza, è Dottore Magistrale in Scienze Strategiche con Lode e Menzione presso la SUISS-Scuola Universitaria Interdipartimentale in Scienze Strategiche dell'Università degli Studi di Torino, ha completato l'intero quinquennio, inclusa la Laurea Triennale in Scienze Strategiche e della Sicurezza, presso la Scuola di Applicazione dell'Esercito di Torino. Successivamente ha conseguito con Lode il Master Universitario di II Livello in Studi Internazionali Strategico-Militari, frequentando il 25° Corso Superiore di Stato Maggiore Interforze, presso il Centro Alti Studi per la Difesa di Roma.

Alexandru Fordea - è Analista responsabile del Desk Geoeconomia. Dottore Magistrale in Analisi Economica delle Istituzioni Internazionali presso l'Università degli Studi di Roma "La Sapienza", ha iniziato il proprio percorso nelle relazioni internazionali presso l'Università degli Studi di Trento dove ha conseguito la Laurea Triennale in Studi Internazionali, curriculum politica e organizzazioni internazionali.