



20 DICEMBRE 2023

Il pugnale dello Yemen taglia la “normalizzazione” Mohamad Hasan Sweidan

Gli attacchi dello Yemen alle rotte marittime vitali di Israele hanno costretto lo stato occupante a cercare un corridoio terrestre alternativo attraverso l'Arabia Saudita, gli Emirati Arabi Uniti e la Giordania, la cui legittimità viene corrosa dalle strade arabe, mentre quella di Sanaa è in aumento.

All'inizio di dicembre, i media israeliani hanno dato la notizia di un accordo per stabilire un ponte terrestre tra il porto di Dubai e il porto occupato di Haifa. I rapporti affermano che questo accordo strategico mira ad aggirare la crescente minaccia yemenita di chiudere rotte marittime vitali alle navi associate e/o destinate ai porti israeliani.

Solo due settimane dopo, il sito web israeliano Walla ha rivelato che la prima spedizione, proveniente da Dubai e che attraversava il corridoio terrestre appena istituito che comprende Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Giordania e Israele, era arrivata nei porti israeliani.

Salvaguardando e sostenendo Israele, questi tre stati arabi hanno riaffermato il loro ruolo essenziale nel proteggere e difendere lo stato occupante, consentendogli di continuare le sue atrocità contro i palestinesi.



Mappa del progetto del ponte terrestre Israele-Golfo **Il blocco del Mar Rosso dello Yemen contro Israele**

Il 15 novembre, Abdul Malik al-Houthi, leader del movimento Ansarallah dello Yemen, ha dichiarato un blocco sulle navi israeliane che attraversavano il Mar Rosso e lo stretto di Bab al-Mandab. Questa proclamazione ha segnato l'inizio di un conflitto navale con Israele in solidarietà con Gaza, preannunciando una nuova fase di confronto che Israele aveva anticipato da diversi anni .

Dal 2018, il primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu, preoccupato per la presenza di Ansarallah lungo la costa del Mar Rosso, ha affermato l'impegno di Tel Aviv verso qualsiasi sforzo internazionale volto a impedire la chiusura delle rotte marittime nella regione.

Un rapporto del 2021 pubblicato dal Centro israeliano di ricerca sulla

sicurezza nazionale afferma che "la possibilità che gli Houthi attacchino navi nelle rotte marittime lungo lo stretto di Bab al-Mandab, il Mar Rosso o il Golfo di Aden rappresenta una minaccia tangibile alla sicurezza nazionale israeliana".

Lo stesso rapporto afferma che gli yemeniti potrebbero in futuro intercettare le navi israeliane che attraversano lo stretto di Bab al-Mandab per fare pressione su Israele affinché cambi determinate politiche.

Quattro giorni dopo la promessa di Houthi di prendere di mira le navi israeliane, le forze yemenite hanno sequestrato una nave da trasporto legata al magnate israeliano Avraham Ongar, uno dei magnati più ricchi del paese. Il portavoce militare allineato ad Ansarallah, Yahya Saree, ha giustificato il sequestro come una risposta ad "atti atroci contro i nostri fratelli palestinesi a Gaza e in Cisgiordania", aggiungendo:

“Se la comunità internazionale si preoccupa della sicurezza e della stabilità regionale, invece di espandere il conflitto, dovrebbe porre fine all’aggressione di Israele contro Gaza”.

Il 12 dicembre, lo Yemen ha lanciato un attacco missilistico su una nave petrolifera norvegese destinata al porto israeliano di Ashdod a gennaio. Saree ha spiegato che l'attacco è avvenuto in seguito al rifiuto dell'equipaggio di prestare ascolto agli avvertimenti e ha annunciato la continuazione del blocco delle navi fino a quando Israele non avrà autorizzato gli aiuti essenziali a Gaza. Il Pentagono ha confermato l'intercettazione di droni yemeniti che prendevano di mira navi israeliane e ha chiesto una soluzione internazionale a un "problema internazionale".

Il significato strategico di Bab al-Mandeb

Lo stretto di Bab al-Mandab funge da rotta commerciale cruciale che collega il Mediterraneo e l'Oceano Indiano, con un valore annuo di circa 700 miliardi di dollari . Questa vitale via d'acqua vede transitare quotidianamente 4 milioni di barili di petrolio, che rappresentano il 10% del commercio marittimo globale e supportano il flusso di 25.000 navi.

Dati recenti per la prima metà del 2023 mostrano che Bab al-Mandab gestisce quantità di petrolio greggio, condensato e prodotti petroliferi equivalenti a quelli che attraversano il Canale di Suez. Allo stesso modo, il volume di gas naturale liquefatto (GNL) che passa attraverso lo stretto rivaleggia con quello di Suez, che è di circa 4 miliardi di piedi cubi di gas

al giorno.

Freightos, una compagnia di spedizioni israeliana, ha riportato un notevole aumento del 9-14% dei costi di spedizione dalla Cina al porto israeliano di Ashdod nelle ultime due settimane di ottobre. Judah Levin, capo della ricerca presso Freightos, ha dichiarato al quotidiano israeliano Globes che lo scoppio della guerra "sta già colpendo tutte le merci che arrivano in Israele dalla Cina, i cui prezzi hanno iniziato a salire nelle ultime settimane".

L'importanza di questo aumento deriva dal fatto che la Cina è attualmente il principale partner commerciale di Israele via mare, con carichi via mare provenienti dalla Cina che ammontano al 20% delle importazioni marittime totali di Israele.

L'“Asse di Normalizzazione” viene in soccorso

A causa della mossa coraggiosa di Sanaa, la minaccia percepita per la navigazione israeliana nel Bab al-Mandab ha spinto lo stato occupante a esplorare rotte alternative per l'importazione e l'esportazione di merci. Non sorprende che gli Emirati Arabi Uniti, il paese arabo che ha guidato la spinta alla normalizzazione degli Accordi di Abraham con Israele, siano intervenuti per aiutare a superare l'ostacolo yemenita.



Mappa della rotta marittima alternativa per evitare il Mar Rosso

Secondo quanto riportato dai media israeliani, lo sforzo di collaborazione tra Emirati Arabi Uniti e Israele per creare un ponte terrestre che colleghi il porto di Dubai ad Haifa, attraverso l'Arabia Saudita e la Giordania. Tuttavia, da allora Amman ha negato queste notizie, sostenendo che erano "assolutamente false".

A metà dicembre le merci hanno cominciato a fluire attraverso questo corridoio, e Walla ha segnalato l'arrivo di dieci camion da Dubai al porto di Haifa nei giorni scorsi. Non c'è dubbio che questo corridoio offra una soluzione strategica, consentendo alle navi dirette in Israele di aggirare la minaccia yemenita.

Tuttavia, la sua riuscita attuazione dimostra solo la volontà dell'Arabia Saudita e della Giordania di essere parti integranti di questa iniziativa strategica – una mossa che potrebbe delegittimare ulteriormente i loro

governanti con la stragrande maggioranza araba filo-palestinese. In particolare, un corridoio terrestre di questo tipo richiede solo accordi tra le parti coinvolte, sfruttando al tempo stesso le rotte internazionali esistenti.

Il ponte terrestre non solo offre un'alternativa alle navi cinesi che trasportano un quinto delle importazioni marittime israeliane, ma riduce anche il lungo viaggio intorno al sud e all'ovest dell'Africa per raggiungere lo Stretto di Gibilterra da 31 a 19 giorni .

Conteggio dei costi

La rotta terrestre che collega Dubai e Haifa è lunga 2.550 km e i camion impiegano circa quattro giorni per attraversarla, una durata inferiore rispetto alle navi che navigano nel Mar Rosso e nel Canale di Suez. Sebbene il costo di trasporto per chilometro sia leggermente superiore a quello della rotta del Mar Rosso, è significativamente inferiore al costo attuale della navigazione attraverso lo Stretto di Gibilterra.

Nonostante i limiti di capacità di carico del corridoio terrestre (circa 350 camion al giorno) rispetto alle navi mercantili, offre un transito rapido da Dubai all'Europa, risparmiando circa 10 giorni di trasporto sulla rotta del Canale di Suez.

Ma mentre il corridoio potrebbe essere adeguato per soddisfare i bisogni immediati di Israele nel contesto delle minacce yemenite, non è in grado di fornire un'alternativa completa per le rotte marittime verso l'Europa. Questo sviluppo suggerisce che Israele potrebbe potenzialmente ritirarsi dal trasporto marittimo, ponendo una sfida all'Egitto e al Canale di Suez.

Più avanti, è possibile che il corridoio terrestre attiri anche un certo numero di stati asiatici ed europei. Va sottolineato che l'Egitto comincerà a perdere terreno non appena verrà adottata la rotta terrestre Dubai-Haifa, poiché le navi che aggirano il Mar Rosso bypassano naturalmente anche la rotta di Suez.

Tuttavia, la minaccia più grande per gli interessi economici dell'Egitto risiede nella prospettiva di futuri collegamenti ferroviari che collegheranno Dubai con lo stato occupante, migliorando significativamente la capacità di trasporto marittimo e riducendo i costi e i tempi di transito.

Lo Yemen si schiera contro Israele

Man mano che il corridoio terrestre guadagna terreno, i rapporti suggeriscono che la società di gestione del rischio Ambrey ha consigliato agli armatori di valutare le navi con collegamenti israeliani a causa di potenziali problemi di mobilità. Ciononostante, l'inizio del corridoio terrestre rappresenta un vantaggio per lo stato occupante e i suoi uomini d'affari poiché elimina la necessità di utilizzare la rotta del Mar Rosso.

Va notato che l'adozione del corridoio terrestre apre la strada a Israele per connettersi con altri corridoi internazionali attraverso gli Emirati Arabi Uniti, l'Arabia Saudita e la Giordania. Il corridoio Nord-Sud che collega Russia, Iran e India quest'anno è stato collegato all'Arabia Saudita, che ora può incanalare quelle merci verso Israele.

Ciò vale anche per il corridoio economico Cina-Pakistan (CPEC), una pietra angolare della Belt and Road Initiative (BRI) di Pechino, che trasporta merci da e verso la Cina attraverso il porto pakistano di Gwadar. Da Gwadar, le merci viaggiano verso i porti degli Emirati Arabi Uniti e poi, potenzialmente, attraverso il corridoio terrestre verso Israele. In questo modo, i tre stati arabi, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Giordania, possono collegare Israele ad altri corridoi internazionali chiave, a meno che Iran e Pakistan non decidano di mettere i bastoni tra le ruote a questi lavori.

Ciò che tutto ciò rende chiaro, tuttavia, è che l'ingresso dello Yemen nella battaglia in prima linea contro Israele e a sostegno della Palestina ha avuto eco a livello globale. La nazione impoverita, nonostante abbia dovuto affrontare anni di conflitto, ora rappresenta una minaccia significativa e crescente per la sicurezza nazionale e le linee di rifornimento di Israele attraverso le sue azioni a Bab al-Mandab.

Allineando i suoi attacchi marittimi alla cessazione del terribile assedio di Gaza da parte di Tel Aviv, Ansarallah ha costretto il mondo a prestare maggiore attenzione alla portata della campagna militare senza precedenti di Israele contro i civili palestinesi a Gaza.

Al contrario, le mosse collaborative di Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita e Giordania per aprire un ponte terrestre verso Haifa sottolineano la loro preferenza ad assecondare Israele piuttosto che rafforzare la solidarietà araba e musulmana.