

Crisi del Mar Rosso: militari a tutela delle fonti fossili

Approfondimento a cura di Sofia Basso, Unità investigativa di Greenpeace

La missione militare europea nelle acque bersagliate dagli Houthi discussa oggi ha come obiettivo ufficiale la protezione del traffico marittimo e della libertà di navigazione.

Ma il vero interesse del nostro governo è quello delle aziende fossili.

Gli interessi in gioco nel Canale di Suez

Importante passaggio per il commercio alimentare globale - soprattutto cereali (14,6% delle importazioni mondiali) e fertilizzanti (14,5%) -, la rotta del Canale di Suez è strategica per le fonti fossili: da quel braccio di mare transita quasi [il 5 per cento del greggio mondiale, il 10 per cento dei prodotti petroliferi e l'8 per cento dei flussi marittimi di gas naturale liquefatto \(GNL\)](#). La guerra in Ucraina ha aumentato il flusso di petroliere e metaniere lungo il canale, sia in direzione nord, con la crescita delle importazioni europee e canadesi dal Golfo arabo per supplire al calo dei combustibili russi, sia in direzione sud, con la deviazione delle esportazioni russe verso i Paesi asiatici. Secondo [un rapporto di Srm, il centro studi del Gruppo Intesa Sanpaolo](#), nella prima metà del 2022 il petrolio e i prodotti petroliferi transitati attraverso il Canale di Suez sono **aumentati del 33,6%** rispetto allo stesso periodo del 2021.

Non a caso, tra le tante compagnie che hanno annunciato l'addio a quella rotta ci sono anche i colossi dell'oil&gas. [La prima azienda petrolifera a dare forfait è stata l'inglese BP](#), uno dei quattro maggiori attori mondiali, che già il 18 dicembre ha reso nota la sua decisione di fermare i transiti nel Mar Rosso. Il 15 gennaio è stata la volta di QatarEnergy, compagnia statale del Qatar, primo esportatore mondiale di GNL, che [ha interrotto gli invii di navi cisterna](#) lungo la rotta del canale di Suez. Il 16 gennaio è arrivato [lo stop dell'altra big inglese delle fonti fossili, la Shell](#). Ma percorrere la via alternativa, circumnavigando l'Africa, ha costi e tempi molto più elevati. E potrebbe tagliare fuori l'Italia (e i suoi porti).

Il focus italiano sulle fonti fossili

[Se dal Canale di Suez transita il 12 per cento del commercio mondiale, la quota dell'import-export marittimo italiano che attraversa questo stretto di mare è del 40 per cento](#), per un totale di circa 154 miliardi di euro. Ovviamente la partita principale sono le fonti fossili. Come ha spiegato [il ministro degli Esteri, Antonio Tajani, il 18 gennaio al Senato](#), "gli attacchi stanno mettendo a rischio una delle rotte commerciali più importanti al mondo, **soprattutto per quanto riguarda i rifornimenti energetici dell'Europa meridionale, Italia inclusa**, provenienti dai Paesi del Golfo".

Secondo i dati di FederPetroli, circa **il 27% del nostro import di greggio** transita dall'area interessata dal conflitto. Ancora maggiore la quota di LNG: dei circa 55 miliardi di metri cubi di gas importati dall'Italia nel 2023, 18-20 miliardi passano via nave per quella rotta, pari a circa il 34%. Insomma, **circa un terzo del nostro approvvigionamento di gas e petrolio** si trova oggi nel mirino degli Houthi. E questo perché la "diversificazione" italiana in risposta all'invasione russa dell'Ucraina non ha puntato sulle energie rinnovabili, ma si è limitata a cambiare fornitore di gas e petrolio, ignorando i rischi ambientali e geopolitici connessi.

Che la posta in gioco per l'Italia siano soprattutto le fonti fossili lo ha confermato, di fatto, anche il ministro della Difesa, Guido Crosetto, che già il 19 dicembre spiegava come il blocco del canale di Suez per l'Italia significasse "[l'aumento immediato di qualunque cosa venga trasportata via nave](#), sia per venderla sia per comprarla: **pensiamo soltanto all'energia, al petrolio, al gas liquido**, a qualunque tipo di merce che arriva o parte dall'Italia". Anche [la Relazione governativa sulle missioni internazionali del 2022](#), trasmessa al Parlamento nel maggio scorso, quindi ben prima dell'attuale escalation nell'area, faceva esplicito riferimento alle "crescenti minacce alla navigazione nel Golfo di Aden" da parte degli Houthi e precisava che i ribelli yemeniti non mancavano "di **prendere di mira le navi cargo che assicurano le esportazioni di gas e petrolio**".

In particolare, lo stop dei transiti nel Mar Rosso del Qatar coinvolge direttamente l'Italia, uno dei principali importatori di gas dal piccolo emirato, con il quale Eni ha recentemente siglato [un contratto a lungo termine che prevede consegne di GNL fino al 2053](#), ben oltre la data indicata dalla Commissione europea per il raggiungimento della "neutralità climatica".

Secondo [i dati comunicati in Aula da Tajani](#), "il volume degli scambi attraverso Suez è diminuito del 28 per cento su base annua tra l'ultima settimana di dicembre e la prima settimana di gennaio. Sono aumentati, e non di poco, i costi assicurativi e si allungano i tempi di percorrenza. Ne va della competitività dei nostri porti". Particolarmente pesante la perdita sul fronte dei carichi energetici: "Ad oggi riscontriamo una diminuzione, quando non blocco totale, del passaggio dal Mar Rosso e Suez delle petroliere e altro tipo di navi con trasporto sia di greggio, di GNL e di merci inerenti il nostro settore, come la componentistica per l'attività oil&gas di cantiere", ha lanciato l'allarme il presidente di FederPetroli, Michele Marsiglia. "Da dicembre si registra un negativo di 32 milioni di barili di greggio e 19 milioni di prodotto raffinato come benzina e gasolio. Anche il traffico delle metaniere nel Mar Rosso è crollato: considerando un passaggio mensile da Suez di circa 28-45 metaniere, ad oggi ne risultano passate solo 6".

Risposta militare

La risposta occidentale agli attacchi Houthi alle navi mercantili che passano per lo stretto di Bab el-Mandeb non si è fatta attendere: il 18 dicembre, [gli Stati Uniti hanno lanciato l'Operazione "Prosperity Guardian"](#), che prevede anche attacchi preventivi contro obiettivi del gruppo yemenita. Pur sostenendola, l'Italia non ha aderito ufficialmente alla task force

a guida americana, ma ha anticipato [l'invio della fregata Fasan](#), la cui presenza nell'area era già prevista nell'ambito dell'Operazione Atalanta, la missione antipirateria dell'Unione Europea nel Golfo di Aden. A gennaio è arrivata nel Mar Rosso anche la fregata Federico Martinengo.

[Francia, Germania e Italia hanno spinto sin da subito per una iniziativa congiunta europea che facesse leva su assetti già presenti nell'area](#). Come [ha dichiarato Crosetto](#), “per l'Europa è fondamentale preservare il passaggio in quello stretto, e soprattutto per l'Italia all'interno dell'Europa, perché l'impatto maggiore in questo momento ce lo ha l'Italia”. Data l'impossibilità di estendere il mandato dell'operazione Atalanta per il veto spagnolo, è stato deciso che la nuova missione europea, Aspides (“scudo” in greco), ingloberà Emassoh-Agenor, già attiva nello Stretto di Hormuz, e opererà anche nel mar Rosso e nel Golfo di Aden. Del resto, la missione nello Stretto di Hormuz era stata lanciata nel 2020 proprio [“a seguito delle azioni di sabotaggio ai danni di petroliere di varie nazionalità”](#). Tutto torna, quindi.

Presentata in occasione del Consiglio europeo del 22 gennaio, la nuova missione dovrebbe ricevere il via libera ufficiale il 19 febbraio. Anche se collaborerà con l'operazione a guida americana, Aspides non sarà coinvolta in attacchi preventivi: le navi militari europee interverranno solo a tutela dei mercantili cui fanno la scorta. Se fino ad ora le fregate italiane sono andate nel Mar Rosso senza un voto parlamentare, la nuova missione europea dovrà avere l'autorizzazione delle Camere. Ma, come al solito, il sostegno sembra essere bipartisan, anche se le fonti fossili sono notoriamente i principali responsabili dell'emergenza climatica e [la militarizzazione delle acque contese non si è mai rivelata una soluzione per la loro sicurezza](#).

Impatto sui prezzi

Per ora, l'impatto della crisi sui prezzi del petrolio è stato contenuto, anche perché [frenato dall'aumento della produzione globale e dal rallentamento della domanda](#). Tutti gli operatori, però, sanno che - come si legge in [un rapporto della Banca mondiale](#) - “un'escalation del conflitto rappresenta un rischio importante, che potrebbe portare a un'impennata dei prezzi del petrolio e di altre materie prime. Un risultato che accentuerebbe l'insicurezza alimentare nella regione e in tutto il mondo”.

“L'effetto dell'aumento dei prezzi dell'energia è immediato in Paesi come l'Italia, perché siamo dipendenti dalle importazioni di gas e petrolio”, sottolinea Mario Pianta, professore di Politica Economica della Scuola Normale Superiore di Firenze. Pur avendo riserve energetiche elevate, il nostro Paese non è immune a nuovi aumenti: “Il problema è che l'Europa e l'Italia non si sono attrezzate”, aggiunge Pianta. “La guerra in Ucraina ha spinto a diversificare gli acquisti di gas, evitando la Russia, ma l'Italia non ha investito sul solare e sull'eolico, non ha riformato la logica speculativa dei mercati energetici, non ha limitato i super profitti e il potere e delle grandi imprese petrolifere e non ha introdotto un controllo dei prezzi per evitare la diffusione dell'inflazione al resto dell'economia”.

Insomma, invece di investire su un futuro sostenibile, l'Italia si è limitata ad accumulare riserve fossili, senza alcuna attenzione all'emergenza climatica e agli equilibri geopolitici. E adesso si trova di fronte al rischio di una nuova crisi energetica. Anche perché, [come segnalato dalla banca d'affari Schroders](#), l'interruzione lungo il canale di Suez "segue i problemi del canale di Panama, dove la combinazione di siccità associata ai cambiamenti climatici e le variazioni delle precipitazioni dovute a El Nino hanno causato un abbassamento dei livelli dell'acqua". Chissà cosa deve ancora accadere perché si cambi finalmente rotta - non nel senso della circumnavigazione dell'Africa, ma di una vera e giusta transizione ecologica.

ROMA,
GENNAIO 2024