

I missili occidentali non stanno fermando gli Houthi, che anzi alzano  
la posta

Gli attacchi in territorio yemenita da parte di Stati Uniti e Gran Bretagna e il recente lancio della missione Aspides da parte dei Paesi europei non stanno fermando le azioni dello Yemen nel Mar Rosso, volte a sabotare e dirottare le navi commerciali israeliane o legate a Israele in solidarietà alla Palestina e come mezzo di pressione per un cessate il fuoco a Gaza. Al contrario, i cosiddetti ribelli Youthi, che dal 2015 controllano la capitale Sana'a, stanno inasprendo ulteriormente la stretta sul controllo delle navi commerciali, stabilendo che queste debbano avere il **permesso preventivo dell'Autorità per gli affari marittimi dello Yemen per entrare nelle acque yemenite**, secondo quanto [riferito](#) lunedì 4 marzo dal ministro delle Telecomunicazioni Houthi Misfer Al-Numair. Le acque territoriali interessate dall'ordine yemenita si estendono dalla metà dello stretto di Bab al-Mandab, largo 20 km (12 miglia), al Mar Rosso attraverso il quale passa circa il 15% del traffico marittimo mondiale diretto o proveniente dal Canale di Suez. In questo contesto, il transito di navi commerciali nell'area interessata dagli attacchi continua a calare: secondo [i dati](#) di *Port Watch*, piattaforma di analisi del commercio marittimo del Fondo Monetario Internazionale (FMI), agli inizi di gennaio transitavano nello stretto di Bab el-Mandeb una media di circa 48 navi in una settimana, mentre al primo marzo la media è scesa a 29. Parallelamente sta aumentando il numero di imbarcazioni costrette a circumnavigare il Capo di Buona Speranza in Africa, con potenziali effetti negativi sui costi di spedizione e per il commercio globale.

A partire dall'autunno del 2023, i miliziani del movimento Ansar Allah hanno colpito decine di navi di Stati alleati di Israele nel Mar Rosso e nello Stretto di Bab el-Mandeb mettendo in crisi il traffico marittimo globale e costringendo le navi a percorsi molto più lunghi: il che ha delle ripercussioni sui costi di spedizione che potrebbero ripercuotersi, in ultima analisi, sui consumatori finali, facendo temere anche un possibile aumento dell'inflazione in Europa. [Secondo](#) alcuni analisti, per il momento, gli effetti in termini macroeconomici sul Vecchio continente sono trascurabili, ma più a lungo si protrarranno le azioni dello Yemen nel fondamentale snodo commerciale, più alto è il rischio di ripercussioni negative sulle aziende e sull'economia. Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), alla fine di gennaio il traffico di navi portacontainer nel Mar Rosso era calato del 30% e il colosso danese delle spedizioni marittime Maersk [ha avvertito](#) che **il calo si protrarrà nella seconda metà dell'anno**: «preparatevi perché la situazione nel Mar Rosso durerà nella seconda metà dell'anno e inserite tempi di transito più lunghi nella pianificazione della vostra catena di approvvigionamento», ha affermato a fine febbraio il capo della Maersk per il Nord America, Charles van der Steene, aggiungendo anche che tempi di navigazione più lunghi hanno già **aumentato le tariffe di trasporto**.

La situazione, dannosa per il commercio dei Paesi occidentali, ha indotto Europa e Stati

I missili occidentali non stanno fermando gli Houthi, che anzi alzano  
la posta

Uniti a lanciare delle missioni per proteggere le loro navi nel Mar Rosso. Proprio oggi le commissioni Esteri e Difesa della Camera [hanno dato](#) il **primo via libera alla missione Aspides** (scudo) guidata dall'Italia che opererà in coordinamento con la missione già attiva Atalanta e con l'operazione britannico-statunitense *Prosperity Guardian*, con l'obiettivo di salvaguardare la libera navigazione e proteggere il naviglio mercantile in transito. Le iniziative occidentali non sembrano però avere intimidito gli Houthi che proseguono negli attacchi: l'ultima nave colpita è la portacontainer *Msc Sky II*, battente bandiera liberiana e di proprietà svizzera, diretta verso Gibuti, mentre a febbraio avevano colpito e affondato la nave britannica *Rubymar*. Inoltre, la compagnia *Global Communication* con sede a Hong Kong ha affermato che almeno **quattro cavi di comunicazione sottomarini** - Asia-Africa-Europa 1, Europe India Gateway, Seacom e TGN-Gulf - sono stati danneggiati la settimana scorsa nel Mar Rosso, senza precisare la causa: secondo una stima i danni hanno interessato il 25% del traffico dati della zona. Lo Yemen ha negato il suo coinvolgimento nel danneggiamento dei cavi, sostenendo, invece, che esso vada imputato agli attacchi statunitensi e britannici.

Nel Mar Rosso è in atto, dunque, una vera e propria battaglia navale tra gli alleati di Israele e lo Yemen: in tale contesto, piuttosto che costringere Tel Aviv ad un immediato cessate il fuoco, attraverso le risoluzioni in sede ONU e smettendo di inviare armi, gli Stati Uniti e i suoi satelliti hanno preferito avviare missioni navali che con ogni probabilità alzeranno ancora di più lo scontro nella zona e le tensioni in Medio Oriente.

[di Giorgia Audiello]