

La «Guerra dei 2 stretti»: perché la petroliera colpita nel Mar Rosso indica che il nuovo fronte è già in fiamme (e per l'economia è un enorme problema) di Stefano Agnoli

Gli Houthi colpiscono una petroliera saudita e minacciano il traffico nel Mar Rosso. Dopo Hormuz, Riad rischia di perdere anche Bab el-Mandeb: il petrolio vola oltre i 95 dollari e cresce il timore per commercio e noli (Fonte: <https://www.corriere.it/> 23 luglio 2026)



Un soldato Houthi con la mitragliatrice davanti a uno schermo che mostra una nave sotto attacco nel Mar Rosso (Epa)

Alle prime ore di giovedì 23 luglio un sensore della Nasa che di notte registra le emissioni termiche ha fotografato un punto luminoso nel Mar Rosso, dove il giorno prima non c'era nulla. **Il punto coincide con la posizione che la Encelia, petroliera battente bandiera saudita, stava trasmettendo via Ais. Bruciava a prua.** L'agenzia di stampa saudita ha confermato che la nave è stata colpita e che l'equipaggio è salvo.

Yahya Sare'e, portavoce militare degli houthi, ha rivendicato l'attacco a due navi saudite, la Encelia e la Layla, e ha annunciato che le operazioni navali contro Riad proseguiranno colpo su colpo.

La scelta di Riad

Sono passate settantadue ore dall'annuncio di lunedì 20 luglio, quando gli houthi hanno dichiarato l'embargo marittimo contro l'Arabia Saudita.

Martedì tre petroliere cariche di greggio saudita per Cina e India avevano invertito la rotta, mercoledì altre cinque.

Con l'attacco di oggi si passa dalla minaccia all'atto, ed è il motivo per cui il Brent ha superato i 95 dollari, oltre il 30% in più nel solo mese di luglio.

Per capire perché una petroliera colpita al largo dello Yemen muova così il mercato bisogna guardare la mappa degli ultimi cinque mesi. Riad ha spostato il grosso del proprio export sull'oleodotto East-West, che attraversa la penisola e sbocca sul Mar Rosso.

La Porta del lamento

L'export dai terminali di Yanbu ha toccato il record di 5,9 milioni di barili al giorno nella settimana chiusa il 17 luglio, secondo il tracking di Bloomberg.

Ma tutto ciò che parte da Yanbu deve passare per Bab el-Mandeb, la «Porta del lamento». Nell'ultimo mese sono transitati 6,2 milioni di barili al giorno secondo Kpler: meno dei 20 milioni che attraversavano Hormuz prima della guerra (un quinto dell'offerta mondiale) ma abbastanza da rendere il Regno vulnerabile su entrambi i fronti. Secondo gli analisti di Standard Chartered il rischio mediorientale è diventato un «two-chokepoint problem»: **due strozzature invece di una.** La posta in gioco, inoltre, non è solo petrolifera.

L'alternativa è il Capo di Buona Speranza

Bab el-Mandeb è l'ingresso sud di una rotta che risale il Mar Rosso fino a Suez, tre giorni più a nord. Da quel corridoio, ha ricordato l'ammiraglio Usa in congedo James Stavridis (ex-comandante Nato, oggi al fondo Carlyle, ha scritto «Sea Power») **passa fra il 12 e il 15% del commercio mondiale e circa il 30% del traffico container globale.**

L'unica alternativa è il giro del Capo di Buona Speranza.

A pagare il conto più salato è l'Asia. Le importazioni sudcoreane di liquidi attraverso lo stretto sono passate, secondo Kpler, da 2,9 a 38,6 milioni di barili al mese in due anni, quelle giapponesi da 1,2 a 26,8. **L'India resta il primo destinatario in assoluto, con 15,3 milioni di tonnellate di merci a giugno.** L'Europa ha già cambiato strada nel 2024, quando la prima campagna houthi ha spinto i traffici a circumnavigare l'Africa. Il gas naturale liquefatto (Lng) su questa rotta è a zero da due anni.

Gli effetti sui traffici container

Fra il 2023 e il 2024 il diesel era crollato dell'86% e il carbone del 71%. Meno esposta, però, non vuol dire immune. Il costo arriva attraverso i prodotti raffinati, e dai noli e premi assicurativi.

Potrebbe esserci anche un risvolto tutto italiano: se si svuota Bab el-Mandeb si svuota Suez, con effetti da valutare sui traffici container di Genova, Trieste e Gioia Tauro.

Il punto è che per chiudere uno stretto sono sufficienti colpi occasionali e minacce credibili, ha ricordato l'ex ammiraglio Usa, tali da spingere gli armatori a non volere esporre equipaggi, carichi e polizze.

Il rischio di blocco a Bab el-Mandeb

Secondo la stima di Stavridis, **se gli houthi decidessero un blocco totale, sarebbero in grado di colpire senza difficoltà dalle cinque alle dieci grandi navi commerciali al giorno.**

Quanto sia difficile prevedere i pericoli lo dice un documento di due giorni fa. Il **Joint Maritime Information Center**, il centro di sicurezza marittima a guida americana con sede in Bahrein che raccoglie anche le segnalazioni **Ukmta** (l'ufficio della Royal Navy con sede a Dubai che a sua volta riceve ciò che i comandanti riferiscono) nell'aggiornamento del 21 luglio **contava ancora 85 transiti mercantili in 48 ore, circa 42 al giorno, e manteneva il livello di minaccia sull'area a «moderato».** Ovvero: intento dichiarato dagli houthi ma nessun indicatore operativo di lancio o di puntamento. Il Jmic segnalava però che missili e droni erano già schierati in prossimità dello stretto. Quarantotto ore dopo, la Encelia bruciava.

Le forze presenti a Gibuti

La spirale, quindi, si allarga. Impegnato a Hormuz, sul Mar Rosso il presidente americano Donald Trump è stato più vago (se succederà, ce ne occuperemo) ma è chiaro che un secondo fronte a milleduecento miglia di distanza sottrarrebbe mezzi al primo.

Eppure, non si può dire che sulla sponda africana di Bab el Mandeb non siano già schierate forze imponenti. Gibuti ospita la concentrazione di basi militari straniere più densa del mondo, tutte a poche miglia l'una dall'altra: **Camp Lemonnier, aperta dagli americani nel 2002 e oggi perno del comando Africom in Africa;** le forze francesi, circa millecinquecento uomini, presenti dall'indipendenza del 1977; la base giapponese del 2011, unica oltremare dal dopoguerra; e la Base italiana «Amedeo Guillet» dal 2012.

Si muove anche la Cina

Dal 2017 c'è anche la Cina, ed è la presenza che pesa di più: prima e unica installazione oltremare della Marina dell'Esercito popolare di liberazione, 590 milioni di dollari, mezzo chilometro quadrato fortificato, fino a duemila uomini, appoggiata al porto di Doraleh che i cinesi gestiscono, con un molo lungo abbastanza da ospitare le due nuove portaerei di Pechino o quattro sottomarini nucleari. Sta a pochi chilometri da Camp Lemonnier.

La missione europea

L'Europa, poi, sul Mar Rosso, c'è già da due anni. **La missione Aspides, nata nel febbraio 2024 in risposta alla prima campagna houthi, ha il quartier generale a Larissa, in Grecia, e un mandato che il Consiglio ha prorogato fino al 28 febbraio 2027.** Il 17 luglio scorso l'alta rappresentante Kaja

Kallas è salita a bordo delle navi della missione a Gibuti, ha firmato con il governo locale un nuovo accordo sullo status delle forze e ha dichiarato che l'Unione sta valutando di allargare il mandato allo sminamento.

Il comandante dell'operazione, il contrammiraglio Vasileios Gryparis, è stato più netto: le richieste di scorta degli armatori aumentano, ma per soddisfarle servirebbero più navi.

Resta che cinque mesi fa l'Arabia Saudita ha perso Hormuz ma aveva ancora Yanbu. Ora ha una nave che brucia sulla seconda rotta, in un mare presidiato da cinque potenze.