

Osservatorio di Politica internazionale



Senato
della Repubblica
Camera
dei deputati
Ministero
degli Affari Esteri
e della Cooperazione
Internazionale

Dal Mar Rosso a Malacca: la competizione strategica per i porti della regione dell'Oceano Indiano

Gennaio 2025

224

Approfondimenti

OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE

Approfondimento CeSI

**DAL MAR ROSSO A MALACCA: LA COMPETIZIONE
STRATEGICA PER I PORTI DELLA REGIONE
DELL'OCEANO INDIANO**

Autori:

Marco Di Liddo

Tiziano Marino

Emmanuele Panero

Alexandru Fordea

Andrea Russo

A cura del CeSI – Centro Studi Internazionali

INDICE

INTRODUZIONE	5
I IL CONTESTO POLITICO ED ECONOMICO DELLA REGIONE DELL'OCEANO INDIANO	8
II LA COMPETIZIONE STRATEGICA TRA INDIA E CINA NELL'OCEANO INDIANO	12
II.I l'azione dell'India per il controllo delle infrastrutture portuali strategiche.....	13
II.II l'avanzata della Repubblica Popolare Cinese nella regione.....	21
III IL RUOLO DEGLI ATTORI EMERGENTI.....	27
IV INTERESSI E PROSPETTIVE DELL'ITALIA NELL'OCEANO INDIANO	30
V LA COMPETIZIONE MILITARE NEI PORTI NELL'OCEANO INDIANO	33
CONCLUSIONI	41

INTRODUZIONE

Se è vero che il baricentro economico del mondo è in fase di matura installazione in Asia, è altrettanto vero che l'epicentro politico delle relazioni internazionali appare destinato a fare altrettanto. Infatti, seppur il Continente Asiatico, nella sua vastità geografica e di risorse, abbia sempre costituito un quadrante di primario interesse per le maggiori potenze globali, oggi gli Stati del cosiddetto Occidente non possono approcciarsi al Grande Oriente con la postura predatoria e colonialista del passato. Appare evidente che la stagione dell'imperialismo e dei "Trattati ineguali" è tramontata e che quella parte del mondo un tempo riunita nel fronte dei Non Allineati e oggi nel calderone del Sud Globale avanza sonoramente due richieste: la parità tra ruolo economico e peso politico globali e la riscrittura delle regole e degli equilibri di governance internazionali. Quindi, se il futuro assetto del nostro pianeta avrà nell'Asia il motore e la consolle di comando, la partita per l'egemonia nel continente sarà decisiva per scoprire chi avrà le chiavi e il volante. In questo contesto, la competizione per la primazia asiatica e globale avrà nel controllo dell'Oceano Indiano, centro nevralgico dei traffici commerciali tra Est e Ovest, il suo architrave. A riguardo, basta pensare, semplicemente, ai tanti tentativi di classificazione geografica che, negli ultimi 15 anni, i diversi Paesi e blocchi di alleanze hanno promosso sulla regione, dalla Regione dell'Oceano Indiano di New Delhi all'Indo-Pacifico giapponese e statunitense, dall'Asia Pacifico europeo della Guerra Fredda fino al più recente all'Indo-Mediterraneo europeo di ultima generazione. A ben vedere, oltre al ricorrere della parola "Indo", occorre sottolineare come ciascuna classificazione abbia nell'omonimo oceano il suo pilastro e il suo nucleo.

L'importanza primaria della regione dell'indo-pacifico risiede, innanzitutto, nel gigantesco volume economico e commerciale che genera e movimentata: secondo il Fondo Monetario Internazionale, nel 2024 oltre il 60% degli scambi globali sono avvenuti in quest'area del mondo, seguendo sia vettori transcontinentali (Europa-Asia-Africa-Americhe) che regionali (Asia Centrale, Asia Meridionale, Asia Orientale). La produzione di beni e la generazione della ricchezza avviene, attualmente, secondo precise dinamiche dominanti, che vedono manifatture asiatiche in costante crescita, Paesi africani, Monarchie del Golfo e Paesi sudamericani bacini di risorse e materie prime, Europa e Stati Uniti ricchi detentori di superiorità tecnologica. Parziale eccezione è la Repubblica Popolare Cinese che, pur essendo un importatore netto di prodotti energetici, dispone di significative riserve di materie prime critiche e terre rare all'interno del proprio territorio. Ad oggi, la competizione verte sulla messa in sicurezza delle linee di comunicazione marittima per tutelare i flussi di import-export, sulla difesa delle supply chain di materie prime e sull'aggressione ai mercati internazionali. Tuttavia, alcuni attori coinvolti nella partita regionale intendono modificare il paradigma: i Paesi asiatici vogliono accedere alle tecnologie occidentali (soprattutto ai design industriali per chip e semiconduttori) per compiere

il definitivo salto di qualità da manifatture low a manifatture high tech, i Paesi africani intendono incentivare la costruzione di impianti industriali sul proprio territorio, e le Monarchie del Golfo desiderano aumentare il livello di sofisticazione delle proprie economie, smettendo di essere semplici “stazioni di servizio” del mondo.

Di conseguenza, le faglie di conflitto economiche interregionali ed internazionali si sviluppano innanzitutto attorno alla creazione di corridoi commerciali privilegiati e lungo la sfida tra detentori di tecnologie e detentori di materie prime, secondo la più classica “dialettica del Servo e del Padrone” di hegeliana memoria. La competizione nell’Indo-Pacifico ruota attorno ai tre pesi massimi cinese, indiano e statunitense, con gli altri attori chiamati ad adattarsi alle strategie promosse da Pechino, New Delhi e Washington, prediligendo un approccio da blocco di alleanze, oppure a preferire modalità di azione più flessibili, individualiste e speculative, volte a massimizzare, di volta in volta ed a seconda dei singoli dossier, il beneficio nazionale. Il corridoio economico cinese, l’ormai famosa Nuova Via della Seta (o BRI, Belt and Road Initiative), nei suoi due rami terrestre e marittimo, rappresenta il più ambizioso progetto infrastrutturale e la più massiccia linea di logistica integrata della storia dell’umanità, volta a collegare il Celeste Impero, l’Asia e l’Europa. La risposta indiana è il più recente India Middle East Europe Corridor (IMEC), il cui scopo è connettere New Delhi con il vecchio continente attraverso il Medio Oriente. Sul futuro della BRI pesano le incertezze sul futuro dell’economia cinese e, soprattutto, le strategie di contenimento attuate dagli Stati Uniti e dall’Europa attraverso il derisking e il decoupling. Tuttavia, dopo decenni di globalizzazione, di delocalizzazione delle imprese e di integrazione delle strutture produttive attraverso le catene di valore, un distacco rapido e semplice da Pechino non è né semplice né immediato. In questo contesto, l’India è il nuovo partner individuato da europei e statunitensi per sostituire la Cina, anche se la potenza manifatturiera e la scarsa disponibilità di materie prime critiche sono due ostacoli di non facile superamento e non in tempi brevi. Inoltre, non va sottovalutato il fatto che l’India non ha alcuna intenzione di accreditarsi come partner subalterno nei grandi disegni strategici euro-atlantici, bensì intende sedersi al tavolo della futura governance globale su un piano di assoluta e riconosciuta parità. In questo contesto, a Paesi europei, alla Turchia e alla Russia resta da scegliere quale ruolo giocare, quale posizione costruire e quali interessi tutelare e perseguire. Mosca, impegnata nel pantano del conflitto ucraino e alle prese con la necessità di gestire la crisi siriana e il futuro delle sue basi nel mar Mediterraneo, può contare sulla resilienza del dialogo con l’India, basato sulla necessità indiana di acquistare materie prime russe a basso prezzo, e sulla partnership strategica obbligata con la Cina. Il suo ruolo, tuttavia, sembra destinato ad un profilo di secondo piano incentrato sullo sviluppo di sinergie nel settore delle commodities e mantenimento dell’influenza in Africa. La Turchia, da parte sua, è favorita dalla posizione geografica e dalla recente espansione del suo potere in Siria: chiunque intenda

costruire corridoi economici terrestri o marittimi tra Est e Ovest dovrà necessariamente confrontarsi con Ankara. Infine, i Paesi europei appaiono procedere a rimorchio di Washington, più per necessità che per convinzione. Per alcuni di essi, in primis la Germania, il distacco dalla Cina è un evento traumatico mentre per altri, a cominciare dall'Italia, il parallelo rafforzamento della partnership con l'India è un'occasione strategica epocale. Infatti, se si pensa all'IMEC, è impossibile non considerare l'Italia come terminale occidentale ed europeo privilegiato.

L'evoluzione dei corridoi commerciali ed infrastrutturali è il primo atto di questa nuova competizione globale e, di conseguenza, il controllo delle linee di comunicazione marittime, dei porti e degli avamposti militari a loro protezione rappresenta il presupposto irrinunciabile alla creazione di una proiezione strategica solida e sostenibile. L'obiettivo di questo lavoro, quindi, è comprendere lo stato attuale e le prospettive future della "guerra dei porti", poiché dal suo esito sarà possibile misurare la portata e la sostenibilità delle ambizioni cinesi, indiane e statunitensi e, di conseguenza, i rapporti di forza del mondo che verrà.

I IL CONTESTO POLITICO ED ECONOMICO DELLA REGIONE DELL'OCEANO INDIANO

La regione dell'Oceano Indiano (*Indian Ocean Region* - IOR), intesa dal punto di vista geografico come area che si estende dalla costa orientale dell'Africa a quella occidentale dell'Australia, riveste un ruolo di enorme importanza nella definizione degli equilibri geopolitici e geoeconomici globali. Lo sviluppo, nei secoli, di reti commerciali complesse attraverso le vie marittime regionali è valso all'Oceano Indiano il titolo di “culla della globalizzazione”. Tale rilevanza assoluta per gli scambi internazionali non è mai venuta meno e, anzi, è cresciuta nel tempo, al punto che anche oggi la IOR è attraversata dalle linee di comunicazione marittime (*Sea Lines Of Communication* - SLOC) vitali per il trasporto di beni e *commodities* diretti verso i dinamici mercati asiatici ed europei.

Composta da trentatré nazioni e abitata da poco meno di 3 miliardi di persone, la regione ospita quattro dei principali *chokepoints* marittimi globali, ossia gli Stretti di Bab el-Mandeb, Hormuz e Malacca e il Canale del Mozambico, che ne determinano l'elevata strategicità. Nel complesso, si stima che per le vie marittime della IOR passi l'80% circa delle spedizioni totali di petrolio, nonché il 30% del carico containerizzato globale. Lungo i suoi circa 70.000 chilometri di coste, inoltre, sono attivi circa il 20% degli impianti di raffinazione di petrolio mondiali, distribuiti principalmente tra gli Stati del Golfo, ma presenti anche in India e Singapore.¹ Tra le 90.000 e le 100.000 navi attraversano questa vasta area ogni anno, per un valore di scambi commerciali stimato superiore ai 7.000 miliardi di dollari (2022)². Non a caso, quattro delle prime venti nazioni con le più ampie flotte mercantili al mondo (Indonesia, India, Malesia e Singapore) sono del tutto o in parte situate nella IOR. Proprio queste estrema rilevanza, tuttavia, espone la regione allo scontro tra interessi geopolitici e geoeconomici collidenti, soprattutto in un quadro internazionale altamente competitivo e conflittuale come quello attuale. In altre parole, si potrebbe sostenere che l'importanza della IOR è pari solo alla sua vulnerabilità, destinata probabilmente a crescere in tempi di guerra commerciale.³

Nel contesto attuale, tutte le principali potenze internazionali sono attive nella regione. Alcune di esse vi risiedono o quantomeno ne controllano gli atolli strategici, mentre altre puntano ad ampliare il loro peso politico ed economico attraverso la crescente presenza navale, che si sostanzia in attività di *naval*

¹ Talmiz Ahmad, *Indian Ocean: By the numbers*, in *Frontline: India's National Fortnightly Magazine*, 7 Marzo 2024. [url.y.it/313kan](https://www.frontline.in/india/article/indian-ocean-by-the-numbers), accesso effettuato il 10/12/2024.

² Mukul Asthana, *Assessing the Indian Ocean Region for secure trade navigation*, Nitisara, 15 Ottobre 2023. <https://www.linkedin.com/pulse/assessing-indian-ocean-region-secure-trade-navigation/>, accesso effettuato il 10/12/2024.

³ Centro Studi Internazionali (CeSI), *Cina, Stati Uniti ed Europa nella nuova era della guerra commerciale globale*, in *Osservatorio di Politica Internazionale*, Dicembre 2024. <https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/approfondimenti/PI0222.pdf>.

diplomacy o in esercitazioni militari congiunte, la creazione e il consolidamento di partenariati, nonché la pianificazione di investimenti in infrastrutture strategiche. Diversi fattori hanno contribuito ad incrementare l'attenzione internazionale verso la IOR. In primo luogo, l'interruzione dei traffici nel Mar Rosso, dovuta agli attacchi delle milizie yemenite Houthi contro le navi commerciali in transito nell'area, ha rilanciato il tema della sicurezza marittima, preoccupazione a lungo limitata al solo fenomeno della pirateria, che appariva parzialmente sotto controllo dopo la creazione dell'*International Recommended Transit Corridor* nel Golfo di Aden.⁴ Le conseguenze economiche e operative del blocco imposto dagli attacchi ha prodotto un calo dei traffici maggiore del 50%, con picchi che hanno raggiunto anche il 70% nel corso del 2024, tra lo Stretto di Bab el-Mandeb e il Canale di Suez.⁵ In secondo luogo, a rilanciare la centralità della IOR ha contribuito anche la crescente attenzione delle comunità strategiche internazionali nei confronti delle dinamiche di sicurezza dell'Indo-Pacifico, malgrado il discorso sul tema sia spesso sbilanciato sullo spazio oceanico che divide gli Stati Uniti dall'Asia. A tal proposito, si sottolinea come le dinamiche economiche e di sicurezza dell'arco composto dal Mar Cinese meridionale e dai mari al di là di esso, che bagnano la Cina settentrionale, la penisola coreana e l'arcipelago giapponese, siano da sempre legate a quelle dell'Oceano Indiano, al punto che il Pacifico Occidentale è stato a lungo considerato come una sorta di estensione della stessa IOR.⁶ Tale concezione è apparsa con estrema chiarezza quando in Cina si è iniziato a ragionare sul cosiddetto "dilemma di Malacca", presentato dal Presidente Hu Jintao nel 2003 come uno dei principali problemi di sicurezza della Repubblica Popolare Cinese. L'eccessiva dipendenza del Paese dai traffici dello Stretto situato nel sud-est asiatico, per cui transitano buona parte delle forniture di petrolio e gas necessarie al mercato domestico cinese, ha evidenziato la necessità di diversificare le rotte facendo leva anche sui partner rivieraschi. Il segmento marittimo della *Belt and Road Initiative* (BRI) è stato dunque ideato da Pechino anche per provare a risolvere questa criticità. Il dibattito sorto in Cina sulla vulnerabilità di Malacca ha avuto un'ampia eco ed è stato utile in quanto ha ricordato l'importanza della continuità esistente tra spazi marittimi contigui, concezione nel solco della quale sono emerse altre nozioni

⁴ L'*International Recommended Transit Corridor* (IRTC) è una rotta marittima che attraversa il Golfo di Aden, pattugliata dalle forze navali internazionali al fine di contrastare la pirateria.

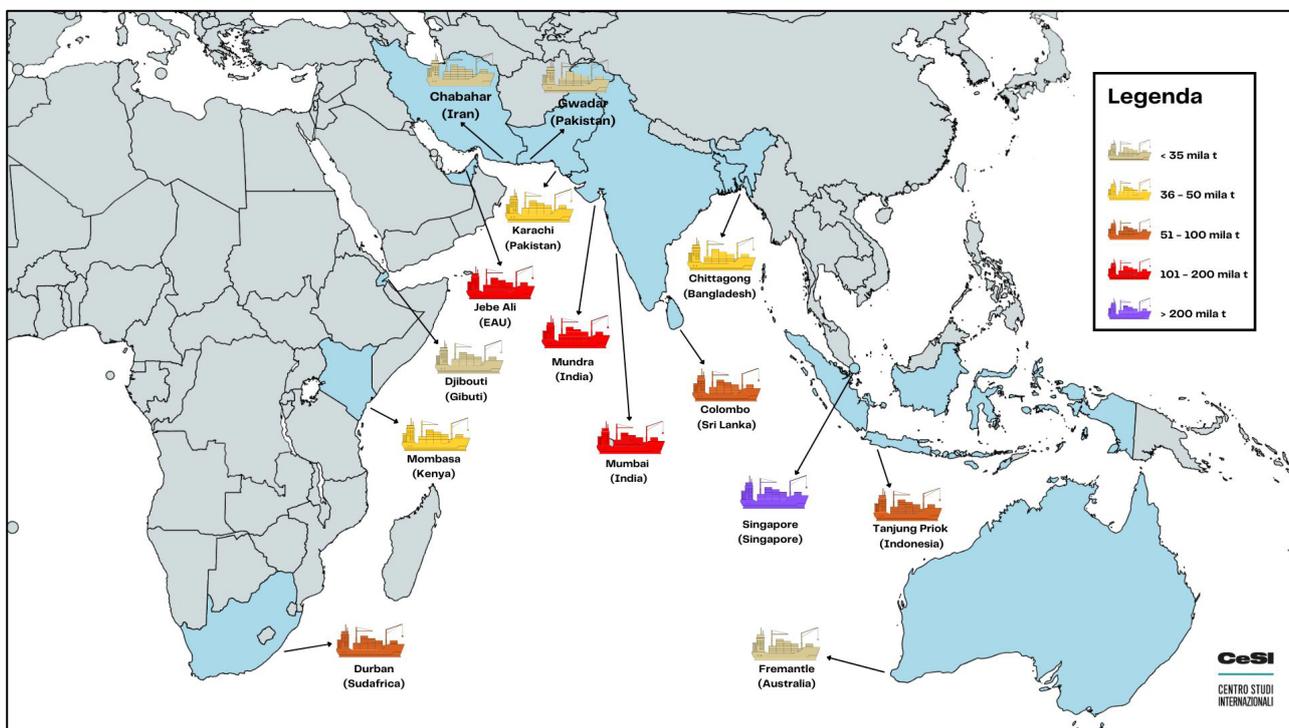
⁵ IMF | Portwatch, *Trade Disruptions in the Red Sea*, Dicembre 2023. <https://portwatch.imf.org/pages/573013af3b6545deaeb50ed1cbaf9444>, accesso effettuato il 27/11/2024.

⁶ David Abulafia, *Storia marittima del mondo*, Mondadori, 2020.

strategiche, relative a contesti geografici solo apparentemente distanti dalla IOR, come quelle al centro del dibattito italiano contemporaneo di “Mediterraneo globale”,⁷ o di “Indo-Mediterraneo”.⁸

In questo quadro complesso, l’attenzione per le minacce alla stabilità della IOR e, soprattutto, la competizione per il controllo delle infrastrutture portuali regionali, sono andate intensificandosi in maniera esponenziale. D’altronde, la regione ospita un numero estremamente elevato di porti significativi sia per i traffici che li attraversano, sia per la rilevanza strategica da essi ricoperta (Figura 1).

Figura 1: I porti strategici dell’Oceano Indiano



Al centro della partita che si gioca attualmente nell’Oceano Indiano vi sono alcune dinamiche chiave che ne determineranno, verosimilmente, gli equilibri nel medio-lungo termine. La prima riguarda la competizione regionale tra India e Cina, caratterizzata primariamente dalla collisione di interessi contrapposti di cui sono portatrici le due potenze asiatiche, ma destinata a divenire teatro privilegiato del più ampio scontro che segnerà in larga parte il futuro delle relazioni internazionali, ossia quello

⁷ Enrico Credendino, *Siamo pronti a tutto*, in *La Stampa*, 2 ottobre 2024. https://www.lastampa.it/esteri/2024/10/02/news/guerra_medio_oriente_credendino_capo_marina-14681342/?callback=in&code=YWFHMTRHZTATYMMXNIOZZMY0LTGWZDITN2M0YMQ2ZWQ3NGM3&state=e74af599e0a441e38e0e5db48aa908e0, accesso effettuato il 02/12/2024.

⁸ Francesco Maria Talò, *Così prende vita l’Indo-Mediterraneo*, in *Formiche*, 28 Agosto 2024. <https://rivista.formiche.net/riviste/il-secolo-indiano-dallindo-pacifico-allatlantico-passando-per-il-mediterraneo/>, accesso effettuato il 02/12/2024.

tra Stati Uniti e Repubblica Popolare Cinese. La scelta statunitense di puntare sull'India per bilanciare la presenza cinese nell'Indo-Pacifico, di fatto, ha già prodotto e continuerà a produrre effetti sulle dinamiche geopolitiche della IOR, dove la competizione per i porti e l'introduzione di nuovi progetti di connettività, su tutti l'*India-Middle East-Europe Economic Corridor* (IMEC),⁹ vede schierati dalla medesima parte gli attori del blocco euro-atlantico e Nuova Delhi. Le stesse strategie di *decoupling* e *de-risking* economico dalla Cina puntano sulla capacità indiana di rimpiazzare, in prospettiva futura, la potenza manifatturiera e le opportunità offerte dal mercato cinese, valutazione questa estremamente affascinante anche se non priva di criticità. La seconda dinamica fondamentale riguarda il mantenimento della stabilità in settori della regione turbolenti o in conflitto aperto, come alcuni teatri della costa orientale dell'Africa o del Medio Oriente, aree fragili le cui dinamiche impattano sulla crescita economica, la prosperità e i traffici commerciali della IOR. A tal proposito, preme ricordare come nella regione persistano ancora 14 dispute territoriali, perlopiù legate ai processi di decolonizzazione, che non contribuiscono alla creazione di un clima di fiducia necessario a favorire la stabilizzazione.¹⁰ Tensioni e conflitti, insieme al persistere di attività illecite, impattano poi sul tema della libertà di navigazione, priorità assoluta degli attori rivieraschi, nonché dei loro partner statunitensi ed europei. In ultimo, anche il rinnovato attivismo di attori a lungo marginali, o quantomeno relativamente distanti dagli sviluppi in corso nella regione, rappresenta un elemento in grado di incidere sugli equilibri di potere nella IOR, favorendo l'emersione di nuovi fronti di scontro ma anche inesplorate opportunità di cooperazione. Tra questi, alcuni sono Stati regionali che hanno optato da anni per un rafforzamento della loro posizione internazionale, come Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti (EAU), mentre altri sono addirittura collocati geograficamente al di fuori della IOR, come per esempio la Turchia e la Russia, il cui approccio alla regione, tuttavia, appare al momento frutto più di calcoli pragmatici che di ampie valutazioni strategiche.

⁹ Tiziano Marino, *The India-Middle East-Europe Corridor in Europe's Indo-Pacific Strategy*, in *The Diplomat*, 21 Settembre 2023. <https://thediplomat.com/2023/09/the-india-middle-east-europe-corridor-in-europes-indo-pacific-strategy/>, accesso effettuato il 29/11/2024.

¹⁰ Darshana M. Baruah, Nitya Labh, Jessica Greely, *Mapping the Indian Ocean Region*, in *Carnegie Endowment for International Peace*, Giugno 2023. https://carnegie-production-assets.s3.amazonaws.com/static/files/Baruah_IO_final_6-28.pdf.

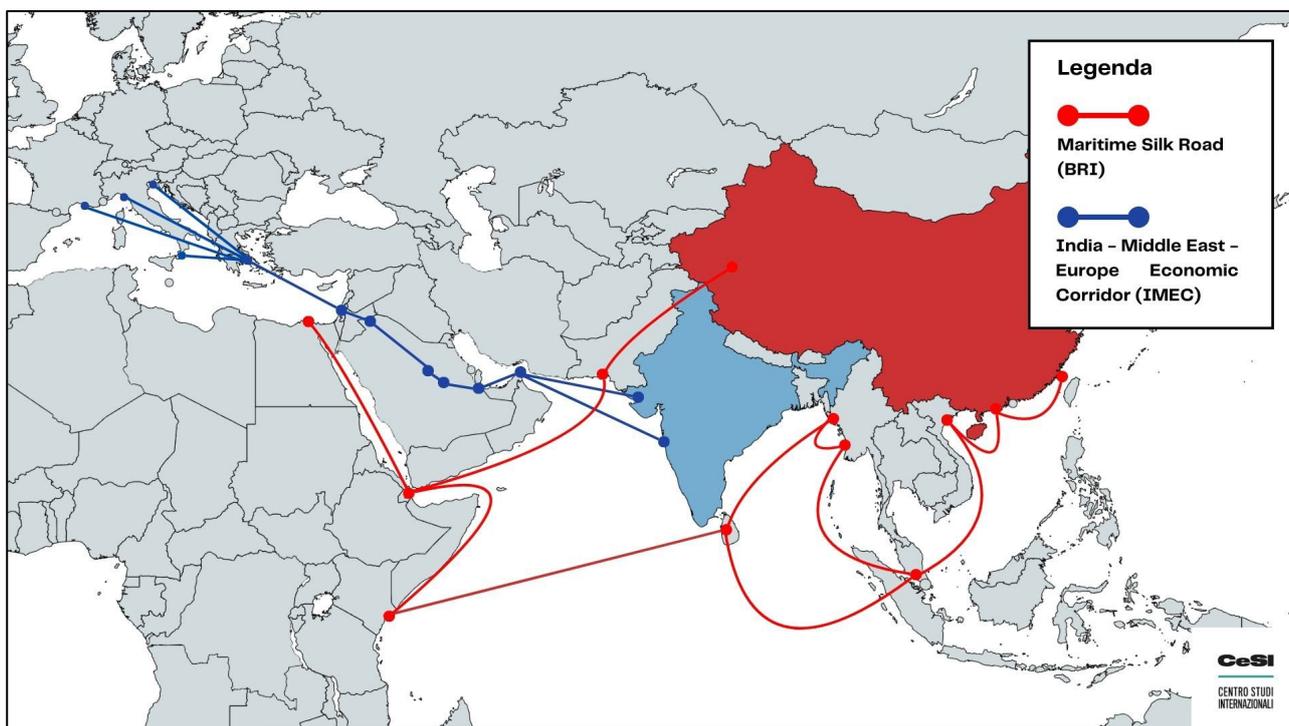
II LA COMPETIZIONE STRATEGICA TRA INDIA E CINA NELL'OCEANO INDIANO

In anni recenti, la competizione tra India e Cina nella IOR è andata intensificandosi, producendo effetti sulla postura e sulle dinamiche interne di gran parte degli attori presenti nell'area e, di conseguenza, anche sugli equilibri regionali in senso ampio. Al centro della contesa vi sono le strategiche infrastrutture portuali regionali: quelle già esistenti, da modernizzare e sviluppare, nonché quelle progettate o in fase di realizzazione. Al fine di assicurarsene il controllo, Nuova Delhi e Pechino sono impegnate a strutturare legami politici con le élite dei Paesi rivieraschi e insulari, supportando fazioni contrapposte o creando sinergie con attori economicamente rilevanti. Lo scontro in atto coinvolge ogni singolo settore della IOR, dal sud-est asiatico alle coste dell'Africa orientale, dove si punta al consolidamento delle posizioni già acquisite o al ridimensionamento dell'influenza altrui.

Forte del vantaggio geografico e intenzionata a conservarlo, l'India ha concentrato i suoi sforzi sul consolidamento e l'ampliamento delle partnership con gli Stati dell'immediato vicinato, al fine di rispondere alla crescente presenza cinese e limitarne l'espansione. Perdere terreno nella IOR, infatti, rappresenterebbe per l'India una sconfitta strategica di vasta portata, data la rilevanza assoluta che l'area riveste per un Paese la cui azione lungo i confini terrestri, a ovest e a nord, è paralizzata dalla conflittualità permanente con il Pakistan e dalle tensioni con la Cina stessa. Questa dinamica ha trasformato l'Oceano Indiano in un'arteria vitale per l'India, con il 95% del suo commercio in termini di volume che attraversa le SLOC regionali. Proprio questa dipendenza indiana dalla IOR è sfruttata da *competitors* e attori ostili intenzionati a ridimensionare la posizione del Paese e la sua influenza. In questo quadro, sostenuta da una crescita economica poderosa, la Cina ha iniziato a guardare con sempre maggiore interesse all'area, intensificando la presenza politica, diplomatica e soprattutto economica, fin dai primi anni Duemila. Investimenti in infrastrutture e connettività hanno guidato la recente strategia cinese nella IOR, rafforzata dalla formulazione della BRI, cui partecipano gran parte degli attori regionali, dalle coste orientali dell'Africa fino al sud-est asiatico, compresi gli Stati insulari tradizionalmente legati all'India, come lo Sri Lanka. Il recente attivismo indiano nei settori della logistica portuale e della connettività va letto anche in questo contesto, come risposta alla presenza cinese, nonché al crescente allineamento tra Pechino e Islamabad, favorito anch'esso dallo sviluppo della BRI. In tale contesto, l'azione cinese e quella indiana si sono configurate come un costante "botta e risposta" in cui all'attività di Pechino corrispondeva la ribattuta di Nuova Delhi. Mentre la Cina, difatti, consolidava i rapporti con il Continente africano e rafforzava la sua presenza in Medio Oriente, l'India ha risposto espandendo i partenariati politici ed economici con i Paesi del Golfo, a lungo considerati rilevanti solo in quanto fornitori di gas e petrolio. Parallelamente, Nuova Delhi si è affacciata con vigore in Africa, finendo per contendere ai cinesi il ruolo di guida del

cosiddetto *Global South*. Sebbene l'attuale competizione sino-indiana abbia contribuito ad aumentare le tensioni regionali e a polarizzare lo scontro politico nei contesti pluralistici, per paradosso esso ha favorito l'espansione e la modernizzazione delle infrastrutture portuali della IOR, anche quelle situate in contesti conflittuali ed economicamente poco appetibili (Figura 2).

Figura 2: Le Nuove Vie della Seta e IMEC a confronto



II.1 l'azione dell'India per il controllo delle infrastrutture portuali strategiche

La Repubblica dell'India è la potenza per eccellenza della IOR, con i suoi 229 porti, di cui 12 considerati come “maggiori”,¹¹ distribuiti lungo oltre 7.500 chilometri di costa tutta protesa nell'Oceano Indiano. Come evidenziato dalla “Strategia di sicurezza marittima” pubblicata nel 2015, la Marina Militare dell'India percepisce l'area che si estende dall'Africa Orientale alle Isole Andamane, come zona di interesse prioritaria, nella quale il Paese si propone come *first responder*, in caso di incidenti o emergenze, e *security provider* per gli attori considerati alleati.¹² In quanto attore

¹¹ Nell'autunno del 2024, il Governo indiano ha designato l'hub di trasbordo internazionale di Galathea Bay, nelle isole Andamane e Nicobare, come “major port”, mossa che dovrebbe portare a 13 il numero di porti principali nel Paese.

¹² Darshana M. Baruah et al., *Mapping the Indian Ocean Region*.

centrale nella IOR, l'India ha cercato negli anni di rafforzare la sua posizione, attraverso la strutturazione di piani strategici, iniziative e investimenti in infrastrutture tanto sul piano interno, quanto in collaborazione con Stati partner. In questo quadro, si inserisce l'iniziativa lanciata da Nuova Delhi e denominata *Security and Growth for All in the Region* (SAGAR). Tale concetto, proposto dal Primo Ministro Narendra Modi nel 2015, si sostanzia nel rafforzamento della sicurezza e nella promozione della crescita economica nell'Oceano Indiano e nelle regioni circostanti, obiettivi da perseguire strutturando partenariati con attori situati anche oltre l'immediato vicinato. Parallelamente, l'India ha modificato la *Look East Policy*, ossia la strategia per l'est e il sud-est asiatico, guidata da una visione essenzialmente economico-commerciale, ed è passata a un approccio più attento alla sicurezza e alla cooperazione nei settori critici con la *Act East Policy* (AEP). Il risultato è stato quello di una maggiore attenzione ai temi della sicurezza marittima e degli investimenti strategici, due pilastri che hanno guidato la recente azione indiana nella IOR. L'India, inoltre, ha strutturato una serie di iniziative volte a favorire la connettività regionale, come la *Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation* (BIMSTEC), l'*International North-South Transport Corridor* (INSTC), l'*Asia-Africa Growth Corridor* (AAGC), sviluppato in collaborazione con il Giappone, e in ultimo l'IMEC, lanciato al G20 di Nuova Delhi del 2023. Obiettivo primario di tali iniziative resta il controllo e lo sviluppo delle infrastrutture portuali strategiche situate nella regione.

Nell'ottica della BIMSTEC e della più ampia AEP, l'India si è mossa sul piano interno avviando processi di modernizzazione delle infrastrutture portuali che comprendono, per quanto concerne la costa orientale, i progetti relativi ai porti di Kakinada e Ramayyapatnam, nello Stato dell'Andhra Pradesh, e Chennai in Tamil Nadu.¹³ Allo stesso tempo, al fine di diminuire l'eccessiva dipendenza dai porti stranieri per le attività di *transshipment*, il Governo indiano ha lanciato un progetto ambizioso nell'arcipelago delle Nicobare, dove è prevista la realizzazione di un porto designato come tredicesimo *major port* nazionale, accanto al quale dovrebbe sorgere una nuova città, dotata di aeroporto internazionale, oltre a un parco industriale e alle infrastrutture annesse. Intenzione dell'India appare anche quella di incrementare la presenza militare nell'arcipelago, attraverso lo sviluppo e l'ampliamento delle installazioni navali¹⁴. Il progetto, denominato *Galathea Bay Port*, dovrebbe sorgere sull'isola di Gran Nicobar, la quale gode di una collocazione strategica poiché situata lungo una delle SLOC più trafficate al mondo, a circa 40 miglia nautiche da Malacca, e dunque in prossimità degli importanti terminal di *transshipment* di Singapore, Klang e Colombo. Alla base del progetto vi è il proposito di controllare l'importante canale di Ten Degree e togliere, di conseguenza,

¹³ Sagarmala – Ministry of Shipping, "Port Modernization". <https://sagarmala.gov.in/project/port-modernization>, accesso effettuato il 05/12/2024.

¹⁴ Camera dei deputati, *Audizione su rapporti Italia-Paesi Indo-pacifico*, 22 Novembre 2023. <https://webtv.camera.it/evento/23873>, accesso effettuato il 05/12/2024.

centralità alle infrastrutture situate in contesti esteri spesso oggetto di forti attenzioni cinesi. Al di là del valore geopolitico, il porto in costruzione dovrebbe anche consentire un risparmio, stimato nell'ordine dei 200 milioni di dollari, agli operatori indiani sui costi di trasbordo.¹⁵ Sul tema, infine, si segnala che il piano in questione ha sollevato preoccupazione per l'enorme impatto che rischia di produrre su un ecosistema fragile e largamente incontaminato come quello dell'arcipelago delle Andamane e Nicobare.

Sul fronte estero, sempre sul fianco orientale, Nuova Delhi ha proceduto all'ampliamento della propria presenza nel vicinato, acquisendo l'accesso al porto strategico di Sittwe, in Myanmar, attraverso la *India Ports Global Ltd* (IPGL), controllata dalla governativa *Sagarmala Development Company Limited*¹⁶. Situato sul delta del fiume Kaladan, il porto di Sittwe è parte integrante del *Kaladan Multimodal Transit Transport Project* (KMTTP), piano di connettività presentato da Nuova Delhi già nel 2008 e volto ad ampliare i collegamenti via terra e via mare tra le regioni centro-orientali del Paese e il Myanmar. Tuttavia, proprio l'instabilità di quest'ultimo ha rallentato sistematicamente i piani indiani e la recente efficace offensiva lanciata dalle forze anti-giunta, guidata ad ovest nello Stato Rakhine dall'Arakan Army, potrebbe rimescolare le carte nella partita per il controllo del porto. Già ad aprile 2024, infatti, i media indiani avevano menzionato lo spostamento del personale consolare dalla città sotto assedio di Sittwe alla capitale del Paese.¹⁷ Al fine di garantire l'interesse nazionale, una delegazione parlamentare indiana, nel febbraio 2024, si è recata oltreconfine per incontrare esponenti della milizia independentista dell'Arakan Army, segnando di fatto un mutamento della politica governativa fino a quel momento oscillante tra il mantenimento dei rapporti con la giunta militare al potere e la non ingerenza. Quanto avvenuto in Myanmar evidenzia come l'approccio dell'India alle dinamiche regionali mostri un elevato grado di pragmaticità, concetto che insieme a quello del multi-allineamento ispira l'azione internazionale del Paese.

Ulteriore progetto indiano nella Baia del Bengala è quello che prevede la possibilità di operare nel porto di Mongla, il secondo più importante del Bangladesh, sempre attraverso la IPGL.¹⁸ Tuttavia,

¹⁵ Te Raja Simhan, "Galathea Bay: New major port can be game changer", in *The Hindu Businessline*, 21 Ottobre 2024. <https://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/galathea-bay-new-major-port-can-be-game-changer/article68776059.ece>, accesso effettuato il 05/12/2024.

¹⁶ Sreeparna Banerjee, *Shifting tides: India's port dominance in Myanmar*, in *Observer Research Foundation (ORF)*, 25 Aprile 2024. <https://www.orfonline.org/expert-speak/shifting-tides-indias-port-dominance-in-myanmar>, accesso effettuato il 06/12/2024.

¹⁷ Kallol Bhattacharjee, *Indian consulate in Sittwe relocates staff in view of situation in Myanmar's Rakhine state, says MEA*, in *The Hindu*, 13 Aprile 2024. <https://www.thehindu.com/news/national/indian-consulate-in-sittwe-relocates-staff-in-view-of-situation-in-myanmars-rakhine-state-says-mea/article68057729.ece>, accesso effettuato il 06/12/2024.

¹⁸ Abhishek Law, *India eyes strategic port operations in Bangladesh and Sri Lanka amid growing geopolitical competition*, in *The Hindu Businessline*, 25 Settembre 2024. <https://www.thehindubusinessline.com/news/india-eyes-strategic-port-operations-in-bangladesh-and-sri-lanka-amid-growing-geopolitical-competition/article68682286.ece>, accesso effettuato il 09/12/2024.

come nel caso del Myanmar, le autorità indiane per raggiungere gli obiettivi prefissati dovranno confrontarsi con il mutato scenario geopolitico, dal momento che il Governo del Paese non è più nelle mani della leader Sheikh Hasina, a lungo interlocutrice privilegiata di Nuova Dehli. La recente attività indiana si è estesa anche al sud-est asiatico, dove il Paese guidato da Modi punta allo sviluppo, in collaborazione con l'Indonesia, del porto di Sabang. A tal proposito, nel dicembre del 2024, due navi della Marina Militare di Nuova Delhi hanno effettuato una visita proprio nel porto oggetto di interesse. Il tema della cooperazione su Sabang procede almeno dal 2018, ma nel 2023 i due Paesi hanno completato lo studio di fattibilità ed è quindi ora probabile che la questione finisca sul tavolo dell'incontro tra Modi e l'omologo Prabowo Subianto, previsto per il gennaio del 2025. A favorire la riuscita del progetto contribuiscono le buone relazioni esistenti tra Nuova Delhi e Giacarta, consolidate nel 2018 con la formalizzazione di una *Comprehensive Strategic Partnership*. I due Paesi, inoltre, condividono medesime preoccupazioni sul tema della sicurezza marittima nella IOR e hanno condotto diverse esercitazioni congiunte a livello di Marina Militare nel corso degli ultimi anni. Sempre nel sud-est asiatico, l'India, attraverso *Adani Ports & SEZ Ltd.*, grande protagonista della strategia portuale indiana, avrebbe mostrato interesse nello sviluppo del porto di Bataan, situato nella regione amministrativa di Luzon Centrale, nelle Filippine. Qui, in particolare, l'intento sembrerebbe quello di creare un'infrastruttura in grado di ospitare navi cargo panamax.¹⁹ Anche in questo caso, i rapporti positivi tra i Paesi e, soprattutto, la comune preoccupazione per la crescente assertività cinese, potrebbero favorire la buona riuscita dei progetti comuni.

L'India, inoltre, lavora al consolidamento della propria presenza anche nel vicino Sri Lanka, partner tradizionale del Paese con cui esistono legami storico-culturali profondi. Estremamente rilevante per la sua posizione strategica all'interno della IOR, lo Sri Lanka è oggetto, tuttavia, da tempo di forti interessi cinesi che hanno ridimensionato l'influenza indiana. Al fine anche di recuperare parte del terreno perduto, l'India sembrerebbe puntare sullo sviluppo del porto di Kankesanthurai, situato a circa 56 miglia nautiche dal porto di Karaikal, nel territorio meridionale di Pondicherry. Al tempo stesso, sempre il colosso indiano *Adani Ports & SEZ Ltd.* è impegnato nella realizzazione del *West International Terminal* nel porto di Colombo, piano che prevede un investimento complessivo di circa un miliardo di dollari. Inizialmente, il progetto avrebbe dovuto essere realizzato col supporto della *US International Development Finance Corporation*, ente finanziario governativo statunitense che avrebbe dovuto contribuire con circa 553 milioni di dollari. Nel mese di dicembre 2024, però, il gruppo indiano ha comunicato di voler finanziare l'opera in maniera autonoma. La decisione appare legata allo scandalo scatenato dall'incriminazione da parte di un tribunale federale di New York del

¹⁹ Greg Refraccion, "Indian port developer eyes Bataan", in *Bataan.gov.ph*, 7 Maggio 2024. <https://bataan.gov.ph/news/indian-port-developer-eyes-bataan/>, accesso effettuato il 27/11/2024.

Presidente del gruppo indiano, Gautam Adani, accusato di corruzione. La fine della collaborazione USA-India sul porto di Colombo rappresenta, se confermata, un duro colpo all'intesa tra i due Paesi nella IOR, anche se questo caso circoscritto non sembra preludere a un mutamento di approccio più ampio, né tantomeno a un disallineamento strategico nel medio-lungo periodo tra Washington e Nuova Delhi. A riprova di ciò, vi è anche il fatto che l'India, unico Stato della IOR ad essere parte del *Quadrilateral Security Dialogue* (QUAD), mira a cooperare con Stati Uniti, Australia e Giappone nella realizzazione della propria strategia regionale per il controllo delle infrastrutture portuali. In questo quadro, è sorta la *Quad Ports of the Future Partnership* e l'India si è candidata per organizzare, nel 2025 a Mumbai, la prima conferenza regionale del QUAD sui porti e i trasporti marittimi.²⁰ Sempre nel contesto srilankese, l'India ha manifestato interesse nell'ampliamento della presenza nel porto di Trincomalee, situato nel nord-ovest dell'isola, mentre una *joint venture* russo-indiana ha presentato richiesta per rilevare la gestione del *Mattala Rajapaksa International Airport*, infrastruttura aeroportuale realizzata dalla *China Exim Bank* in prossimità del porto di Hambantota, finito sotto pieno controllo della Repubblica Popolare nel 2017. Un elemento potenzialmente critico per l'azione indiana in Sri Lanka sembrava essere rappresentato dal successo elettorale del Presidente Anura Kumara Dissanayake, leader distintosi negli anni per aver assunto posizioni ostili nei confronti di Nuova Delhi e, più in generale, per aver criticato la forte presenza economica di attori esteri nell'isola. Tuttavia, nei primi mesi di presidenza, dopo l'elezione nel settembre 2024, Dissanayake sembrerebbe aver scelto una linea morbida con il vicino indiano, mossa probabilmente legata alla necessità di non isolare il Paese in una fase ancora estremamente precaria dal punto di vista economico.

Altro partner fondamentale dell'India nella IOR è la Repubblica delle Maldive, stato insulare al centro sia della *Neighbourhood First Policy*, sia della visione SAGAR, insieme allo stesso Sri Lanka. Non a caso, anche le Maldive sono divenute in maniera progressiva teatro di scontro e competizione politica ed economica tra Cina e India. Gli ultimi sviluppi, in particolare, raccontano di un avanzamento dell'influenza cinese nel Paese a seguito del successo elettorale di Mohamed Muizzu avvenuto nel settembre 2023. Il neoeletto Presidente, infatti, si è reso protagonista di una campagna elettorale fortemente caratterizzata dal sentimento anti-indiano e tra le prime iniziative ha proposto il ritiro dell'esiguo contingente militare di Nuova Delhi presente nel Paese. Proprio in risposta al riavvicinamento tra Cina e Maldive, la Marina Militare indiana ha annunciato la volontà di realizzare una nuova base navale presso l'isola di Minicoy, territorio parte dell'arcipelago delle Laccadive,

²⁰ WhiteHouse.gov, “*Fact Sheet: 2024 Quad Leaders’ Summit*”, 21 Settembre 2024. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2024/09/21/fact-sheet-2024-quad-leaders-summit/#:~:text=The%20Quad%20Ports%20of%20the,in%20collaboration%20with%20regional%20partners>, accesso effettuato il 27/11/2024.

situato tra i 200 e i 300 km al largo della costa dello Stato di Kerala. La base militare indiana, la seconda nell'arcipelago dopo quella di Karavatti, dovrebbe distare solo un centinaio di chilometri dalle Maldive stesse e servirebbe a garantire il mantenimento delle capacità di vigilanza delle strategiche SLOC dell'area. Tuttavia, i timori indiani relativi a un potenziale raffreddamento dei rapporti con le Maldive sono stati parzialmente mitigati dall'apertura al dialogo mostrata proprio da Muizzu in tempi recenti. In particolare, nel corso di incontri istituzionali avvenuti nell'ottobre del 2024, i due Paesi hanno affermato la volontà di collaborare allo sviluppo di un porto commerciale all'avanguardia sull'isola di Thilafushi, progetto finalizzato tra l'altro a decongestionare quello della capitale Malé, nonché ad offrire una maggiore capacità di movimentazione all'area.²¹ Altro Stato insulare estremamente rilevante per l'India è la Repubblica di Mauritius, situata nell'Oceano Indiano sud-occidentale. Qui, la Marina Militare indiana è impegnata, già dai primi anni duemila, nel pattugliamento della Zona Economica Esclusiva (ZEE) dell'arcipelago. In tempi recenti, inoltre, l'India ha fornito ampia assistenza finanziaria al Paese, attraverso l'apertura di linee di credito per diverse centinaia di milioni di dollari, di cui una parte preposta a fini militari. Le Mauritius, importanti anche per il loro ruolo di intermediazione per gli investimenti diretti esteri e finanziari in entrata nel mercato indiano, dovrebbero anche ricevere fondi da Nuova Delhi per la realizzazione di una pista di atterraggio e di un molo sull'isola settentrionale di Agalega, situata circa 1.000 chilometri a nord rispetto all'isola principale dell'arcipelago. Le strutture in questione fornirebbero un punto di approdo per gli assetti aeronavali indiani impegnati nell'area in attività di sorveglianza, elemento sempre più al centro dell'azione indiana nella IOR.

Per quanto concerne la costa occidentale, l'India ha iniziato i lavori per la costruzione del porto in acque profonde di Vadhvan, in località Palghar, pochi chilometri a nord della capitale commerciale Mumbai, nel Maharashtra²². Con una capacità di movimentazione di 23.2 milioni di unità della grandezza di venti piedi (TEU) all'anno, la nuova infrastruttura, il cui costo stimato si aggira attorno ai 9.14 miliardi di dollari, mira a divenire uno dei 10 porti container maggiori al mondo, nonché il principale dell'India. Il progetto, inoltre, mira, da una parte, a ridurre la dipendenza dal porto privato di Mundra, in Gujarat, gestito dal gruppo Adani, mentre dall'altra dovrebbe aiutare a decongestionare il Jawaharlal Nehru²³. Già sul finire del 2023, il colosso della logistica emiratina, *DP World*, ha siglato

²¹ Indian Ministry of Foreign Affairs, *India and Maldives: A Vision for Comprehensive Economic and Maritime Security Partnership*, 7 Ottobre 2024. https://www.mea.gov.in/bilateral-documents.htm?dtl/38384/India_and_Maldives_A_Vision_for_Comprehensive_Economic_and_Maritime_Security_Partnership, accesso effettuato 29/11/2024.

²² India Prime Minister's office, "Prime Minister Shri Narendra Modi lays foundation stone of Vadhvan Port", 30 Agosto 2024. <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=2050143>, accesso effettuato il 13/12/2024.

²³ Vas Shenoy, "Vadhavan, ecco il primo porto greenfield indiano per Imec", in *Formiche*, 2 Luglio 2024. <https://formiche.net/2024/07/vadhavan-ecco-il-primo-porto-greenfield-indiano-per-imec/#btmct>, accesso effettuato il 13/12/2024.

un memorandum proprio con la *Jawaharlal Nehru Port Authority* per cooperare allo sviluppo del porto di Vadhvan.²⁴ Lo stesso, dunque, si candida ad essere uno dei terminali privilegiati, insieme ai porti di Mundra, Kandla e dello stesso Jawaharlal Nehru, per collegare l'India agli Emirati Arabi Uniti, anche nel contesto del progetto IMEC, cui partecipa l'Italia. A riguardo, non va sottovalutato il gigantesco potenziale della cooperazione indo-emiratina attraverso joint venture ad altri accordi simili tra Adani Group e la DP World, due giganti della logistica portuale globale.

Proprio il Medio Oriente e i Paesi del Golfo, come precedentemente accennato, sono finiti al centro dell'attenzione di Nuova Delhi in anni recenti, al punto che si è giunti a parlare di una *Look West*, ossia di una sorta di strategia informale indiana per la regione²⁵. A tal proposito, si evidenzia l'elevato numero di viaggi compiuti da alti rappresentanti dell'esecutivo indiano nell'area, conclusi con la firma di numerosi accordi economici e commerciali, tra cui il *Comprehensive Economic Partnership Agreement* siglato con Abu Dhabi nel 2022. Nel complesso, tra gli obiettivi dell'India vi è l'ampliamento dell'interscambio con i Paesi del Golfo, anche alla luce del fatto che il segmento orientale del progetto IMEC prevede proprio un collegamento maggiore tra i porti delle coste occidentali indiane con quelli emiratini di Jebel Ali, al-Fujairah e Mina Zayed. Il tema della cooperazione è stato anche al centro di incontri avvenuti, tra gli altri, con le autorità del Qatar e dell'Oman²⁶. Proprio per quanto riguarda il Sultanato, nel pieno della crisi del Mar Rosso l'India, attraverso il gruppo Adani, ha espresso interesse nello sviluppo del porto di Duqm, situato circa 550 chilometri a sud della capitale Muscat e integrato nell'omonima *Special Economic Zone*²⁷. Altro attore con cui l'India ha iniziato a sviluppare collaborazioni in tema di portualità è l'Arabia Saudita. Nel mese di settembre del 2024, infatti, la *Folk Maritime Services*, una controllata del *Public Investment Fund* (PIF) saudita, ha lanciato una nuova rotta marittima volta a collegare il porto di Gedda ai principali hub commerciali indiani situati sulla costa occidentale, ossia Mundra e Jawaharlal Nehru²⁸.

²⁴ The Economic Times, *DP World inks pact with JNPA for Vadhavan port*, 17 Ottobre 2023.

<https://economictimes.indiatimes.com/industry/transportation/shipping/-transport/dp-world-inks-pact-with-jnpa-for-vadhavan-port/articleshow/104505318.cms?from=mdr>, accesso effettuato il 11/12/2024.

²⁵ Giuseppe Dentice, Tiziano Marino, *Insight 303: India Looks West while the MENA Region Turns Eastwards*, in *Middle East Institute – Singapore*, 3 Ottobre 2023.

<https://mei.nus.edu.sg/publication/insight-303-india-looks-west-while-the-mena-region-turns-eastwards/> accesso effettuato 11/12/2024.

²⁶ Ministry of Ports, Shipping and Waterways, *India strengthening bilateral relations with Qatar*, 6 Febbraio 2023. <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1896791>, accesso effettuato il 11/12/2024.

²⁷ Times of Oman, *Duqm Port holds discussions with Adani Group for investment in region*, 6 Marzo 2024. <https://timesofoman.com/article/142871-duqm-port-holds-discussions-with-adani-group-for-investment-in-region>, accesso effettuato il 11/12/2024.

²⁸ Megha Merani, *New shipping route links Jeddah to major Indian ports*, in *AGBI – Arabian Gulf Business Insight*, 10 Settembre 2024. <https://www.agbi.com/trade/2024/09/new-shipping-route-links-jeddah-to-major-indian-ports/#:~:text=Saudi%20Arabia%20has%20launched%20a,Investment%20Fund%2C%20started%20this%20month>, accesso effettuato il 27/11/2024.

In nome della politica di multi-allineamento che caratterizza la postura internazionale indiana, Nuova Delhi ha scelto di svolgere un ruolo attivo anche nella realizzazione dell'INSTC, il corridoio multimodale presentato nel settembre 2000, che ha come scopo quello di collegare il Paese alla Federazione Russa, attraverso il porto iraniano di Chabahar e il territorio dell'Azerbaigian²⁹. In questo quadro, lo scorso maggio, il Ministro indiano dei porti, Sarbananda Sonowal, e quello iraniano delle infrastrutture, Mehrdad Bazrpash, hanno siglato un accordo decennale per la gestione proprio del porto di Chabahar, nel Golfo di Oman, situato nella provincia sud-orientale del Sistan e Balochistan. L'accordo prevede che l'India investa 120 milioni di dollari nello sviluppo delle infrastrutture del *terminal* Shahid Beheshti e che estenda alla Repubblica Islamica dell'Iran una linea di credito di 250 milioni di dollari.³⁰ Dal punto di vista indiano, l'investimento consentirebbe di rafforzare i legami commerciali con la Russia, partner strategico di grande rilevanza, nonché di raggiungere i mercati dell'Asia centrale il cui accesso via terra è "ostruito" dalla presenza di Pakistan e Cina. Inoltre, la presenza indiana a Chabahar estromette di fatto Islamabad dalla partita e impedisce ai cinesi, che operano già nei porti pakistani di Gwadar e Karachi, di estendere la loro presenza nell'area. Al di là dei ritardi legati alla lentezza nella realizzazione delle linee ferroviarie Chabahar-Zahedan e Rasht-Astara, fondamentali per la movimentazione delle merci via terra, il progetto presenta alcune criticità politiche rilevanti. In primo luogo, la vicinanza dell'India all'Iran non è apprezzata da alcuni partner fondamentali della prima, su tutti Stati Uniti e Israele. In secondo luogo, l'Iran è molto vicino alla stessa Cina e ciò potrebbe contribuire a complicare l'evoluzione del progetto e la sua buona riuscita. Teheran, poi, è soggetta a sanzioni imposte dal blocco euro-atlantico, recentemente ampliate alla luce dal partenariato militare esistente tra questa e Mosca, e tale fattore complica ulteriormente i piani di sviluppo commerciale. Infine, si segnala come la regione in cui è collocato il porto di Chabahar sia tradizionalmente instabile, data la presenza del gruppo salafita Jaish al-Adl (noto fino al 2012 come Jundallah), protagonista di numerosi attacchi ai danni principalmente di membri degli apparati di sicurezza e difesa iraniani.

Per quanto concerne, infine, la sezione occidentale della IOR, entrata nella lista delle priorità strategiche indiane solo con la Strategia marittima del 2015³¹, l'India ha ampliato i contatti diplomatici e politici con alcuni attori africani, al fine di valutare la possibilità di sviluppare

²⁹ Sul tema si segnala che l'India avrebbe preferito che l'INSTC passasse attraverso l'Armenia, Paese considerato come amico, rispetto all'Azerbaigian vicino a Turchia e Pakistan. Tuttavia, tale richiesta, in parte condivisa dall'Iran stesso, si è scontrata con la volontà russa di coinvolgere Baku piuttosto che Yerevan nella partita.

³⁰ Dhruvaksh Saha, *\$120 mn investments, \$250 mn credit line to fund Chabahar port growth*, in *Business Standard*, 14 Maggio 2024. https://www.business-standard.com/external-affairs-defence-security/news/120-mn-investments-250-mn-credit-line-to-fund-chabahar-port-growth-124051301380_1.html, accesso effettuato il 13/12/2024.

³¹ Nel documento "Freedom to Use the Seas: India's Maritime Military Strategy", l'area di interesse strategico prioritario per l'India era estesa dal Golfo Persico allo stretto di Malacca e non comprendeva quindi le coste dell'Africa orientale.

partenariati. Un ruolo rilevante, a tal proposito, potrebbe essere giocato dalle Mauritius, le quali si sono imposte nel tempo come porta di accesso per gli investimenti indiani nel Continente africano. Proprio questo, nel medio-lungo termine, potrebbe divenire uno dei temi cruciali dell'attività indiana nella IOR, con alto rischio di scontro, ancora una volta, con la Cina tradizionalmente molto attiva e ben posizionata nel continente africano.

II.II l'avanzata della Repubblica Popolare Cinese nella regione

L'interesse cinese per la IOR risponde a diverse necessità strategiche, su tutte l'aggiramento dei "colli di bottiglia", nel caso specifico lo Stretto di Malacca, e l'ampliamento dei mercati di sbocco per l'export nazionale. A queste si aggiunge la volontà di ampliare la propria influenza su un'area ampiamente dominata da *competitor*, come l'India, o rivali sistemici quali gli Stati Uniti. Inoltre, la regione svolge un ruolo determinante nel collegare il mercato cinese a quello europeo, ancora altamente rilevante malgrado l'adozione da parte dell'Unione Europea (UE) di una strategia di *de-risking* economico, i cui effetti non dovrebbero comunque percepirsi se non nel medio-lungo periodo. Infine, le manovre cinesi nella IOR servono ad allentare la pressione di attori percepiti come ostili nel Pacifico, costringendoli quindi ad allontanare l'attenzione da un'area nella quale la Cina presenta una lunga serie di rivendicazioni territoriali. In questo quadro, l'azione di Pechino nella regione è andata intensificandosi, soprattutto dai primi anni Duemila in poi, e si è concentrata sullo sviluppo di partnership politiche ed economiche ben oltre il sud-est asiatico, dove la penetrazione economica cinese è tradizionalmente ampia. L'efficacia della strategia regionale cinese ha permesso a Pechino di affermarsi come partner principale per le importazioni di ventiquattro Paesi regionali e primo mercato per le esportazioni di tredici di questi.³² Decisivo per la proiezione cinese nella IOR è stato lo sviluppo del segmento marittimo della *Belt and Road Initiative* (BRI), denominato *21st Century Maritime Silk Road*, il cui scopo è quello di consolidare le relazioni economiche e commerciali con gran parte degli attori regionali.³³ Al 2023, si stimava una partecipazione estremamente ampia al progetto di connettività promosso da Pechino, con trentanove Paesi africani, venticinque dell'Asia orientale e sei dell'Asia meridionale aderenti alla BRI.³⁴ A favorire l'azione cinese nella regione è stata anche l'estesa presenza di missioni diplomatiche, la più ampia tra tutti gli Stati chiave della IOR, favorita dall'assenza di rivendicazioni territoriali a differenza di quanto avviene nel Mar Cinese

³² Darshana M. Baruah et al., *Mapping the Indian Ocean Region*.

³³ James McBride, Noah Berman, Andrew Chatzky, *China's Massive Belt and Road Initiative*, in *Council on Foreign Relations*, 2 Febbraio 2023. <https://www.cfr.org/backgroundunder/chinas-massive-belt-and-road-initiative>, accesso effettuato il 13/12/2024.

³⁴ Darshana M. Baruah et al., *Mapping the Indian Ocean Region*.

Meridionale. Un focus particolare, in anni recenti, è stato posto sull'implementazione di partnership con Stati insulari, di cui quattro, ossia Madagascar, Maldive, Mauritius e Sri Lanka, hanno proprio la Cina come principale partner per le importazioni. Altra area chiave per la Cina nella IOR è rappresentata dagli Stati rivieraschi dell'Asia meridionale. Qui, l'azione cinese si è concentrata su due partner tradizionali, come Pakistan e Myanmar, percepiti come in grado di offrire vie alternative proprio al traffico commerciale che attraversa lo Stretto di Malacca.

Il Pakistan, in particolare, è al centro dei progetti infrastrutturali sviluppati nel quadro della BRI. In collaborazione con le autorità pakistane, Pechino ha infatti puntato alla realizzazione del cosiddetto *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), il principale e probabilmente più strategico tra i sei corridoi di cui è composta la strategia di connettività cinese. Per la realizzazione del CPEC la Cina ha stimato investimenti pari a circa 54 miliardi di dollari, indirizzati, tra l'altro, alla realizzazione di infrastrutture utili a trasferire sul terreno le merci in transito per il porto di Gwadar, gestito dalla *China Overseas Port Holdings Company* e situato nella provincia sud-occidentale del Balochistan, a circa 80 chilometri dal confine con l'Iran. La città pakistana è stata selezionata per la posizione altamente strategica, distante meno di 400 miglia nautiche dallo Stretto di Hormuz, *chokepoint* vitale per il traffico dei flussi petroliferi nella IOR. Nel dettaglio, Pechino ha investito oltre 1,6 miliardi di dollari nel *terminal* commerciale del porto di Gwadar, utili a completare la costruzione di una banchina di carico e scarico lunga oltre 600 metri, suddivisa in tre distinti ormeggi da circa 200 metri l'uno e protesa su un fondale con una profondità di 12,5 metri. L'idea cinese prevede di trasportare le merci attraverso il Pakistan fino al Gilgit-Baltistan, nel nord del Paese, e da qui procedere in direzione della città di Kashgar, sita nella regione autonoma dello Xinjiang. Tuttavia, lo sviluppo infrastrutturale nelle regioni settentrionali del Pakistan non appare al momento in linea con le aspettative e questo fattore impatta negativamente sui flussi commerciali diretti verso la Cina. Al di là degli aspetti economici e commerciali, la struttura di Gwadar appare potenzialmente in grado di ospitare tutte le maggiori unità navali cinesi, incluse le nuove unità d'assalto anfibio (*Landing Helicopter Dock - LHD*) classe *Yushen* (*Type 075*) e le principali imbarcazioni da combattimento della PLAN, quali i cacciatorpedinieri lanciamissili pesanti classe *Renhai* (*Type 055*) e le fregate classe *Jinkai* (*Type 054*).³⁵ Parallelamente, la Cina ha puntato il porto di Karachi, primo hub commerciale del Paese, attorno al quale sono stati programmati e realizzati servizi di trasporto ferroviario e marittimo che mirano a creare un collegamento, tra gli altri, con la provincia dello Yunnan. Nel complesso, oltre ai ritardi nel completamento delle opere necessarie per favorire lo sviluppo del CPEC, a minare il progetto concorrono anche le condizioni di sicurezza precarie in alcune province chiave del Pakistan,

³⁵ Peter A. Dutton, Isaac B. Kardon, Conor M. Kennedy, *Gwadar: China's Strategic Potential Strongpoint in Pakistan* Newport (RI), U. S. Naval War College, 2020.

su tutte proprio il Balochistan, in cui si registra un incremento degli attacchi terroristici realizzati dai gruppi indipendentisti tradizionalmente attivi nell'area. Particolarmente preoccupante per Pechino è il fatto che proprio i cittadini cinesi impegnati nello sviluppo di progetti nel Paese sono considerati un *target* privilegiato dai miliziani e che gli attacchi contro questi si registrano in maniera non più sporadica anche in altre aree del Paese.³⁶ Il tema ha spinto la Cina a chiedere, in più circostanze, di poter dispiegare personale di sicurezza in Pakistan per proteggere i propri interessi, proposta non accolta finora da Islamabad per ragioni di immagine internazionale e, soprattutto, per evitare che altri attori esteri richiedano medesimi privilegi.

Per quanto concerne il Myanmar, Paese con il quale la Cina intrattiene rapporti politici e commerciali profondi, le autorità di Pechino hanno rinnovato, nel corso del 2023, i termini dell'accordo per la costruzione del porto d'altura in località Kyaukpyu, situato sull'isola di Maday, lungo la costa nord-occidentale del Paese, nello Stato Rakhine, poco distante da quello di Sittwe controllato dall'indiana IGPL. Il progetto, nel complesso, ricalca quello del CPEC, e mira dunque a consentire alle merci di evitare il passaggio nello Stretto di Malacca e attraversare il Paese per raggiungere il confine con la Cina. L'isola, già oggi, rappresenta il terminale di un oleodotto lungo circa 750 chilometri, noto come *Sino-Myanmar Crude Oil and Gas Pipeline*, costruito tra il 2012 ed il 2017 da una *joint venture* tra la *China National Petroleum Corporation* e la *Myanmar Gas and Oil Enterprise* ed operato sempre dalla medesima realtà industriale. In fase di ampliamento dal 2023,³⁷ l'infrastruttura portuale, che si estende su un'area di quasi 300 ettari, dove sono stati eretti edifici industriali e silos di stoccaggio per idrocarburi, dispone di tre ormeggi collocati lungo due moli da 200 metri l'uno protesi su acque antistanti che raggiungono picchi di profondità pari a ben 25 metri. Ad oggi, il porto è controllato al 70% dalla *China International Trust Investment Corporation*, una società a controllo statale che, tramite la sua sussidiaria *China Harbor Engineering Company*, ha eseguito i lavori nella struttura. La buona riuscita dei progetti cinesi nel Paese, tuttavia, è legata, come per l'India stessa, all'evoluzione del conflitto civile in corso. Sul tema, si segnala che la Cina ha già dovuto giocare un ruolo diplomatico rilevante per evitare che i combattimenti lungo il confine tra i due Paesi impattassero sugli interessi economici e commerciali nazionali. Contatti sempre più intensi si segnalano tra le milizie anti-giunta e la Cina stessa, finalizzati anche ad evitare un raffreddamento delle relazioni in caso di crollo del regime militare, sottoposto a pressione sempre maggiore e costretto a lasciare le zone periferiche del Paese al controllo della galassia di gruppi combattenti.

³⁶ Ministry of Foreign Affairs – The People's Republic of China, *Foreign Ministry Spokesperson's Remarks on the Terrorist Attack on a Chinese Convoy of the Coal-fired Power Plant at Port Qasim*, Ottobre 2024, https://www.mfa.gov.cn/eng/xw/fyrbt/fyrbt/202410/t20241007_11503249.html, accesso effettuato il 16/12/2024.

³⁷ The Maritime Executive, *Myanmar Gives China Green Light to Proceed with Strategic Seaport*, 31 Dicembre 2023.

L'azione cinese nell'immediato vicinato indiano, volta a sfidare direttamente l'influenza regionale di Nuova Delhi, ha interessato in maniera consistente tra gli altri lo Sri Lanka, i cui porti sono situati in posizioni strategiche e utili al controllo del transito del naviglio commerciale attraverso lo Stretto di Malacca. Decisivi per la Cina per operare in questo contesto sono stati i legami sviluppati nel corso degli anni con una parte dell'élite dell'isola, in particolare con l'influente famiglia Rajapaksa, rimasta a lungo al potere fino alle rivolte del 2022. Proprio facendo leva sugli ottimi rapporti con l'ex Presidente srilankese, Mahinda Rajapaksa, la Cina ha contribuito alla costruzione del porto di Hambantota, situato nella Provincia Meridionale del Paese, in un territorio a lungo considerato come feudo dell'importante famiglia. Il porto, realizzato tra il 2008 ed il 2014, presenta un bacino profondo 17 metri ed è circondato da una banchina la cui lunghezza complessiva supera i 750 metri, alla quale possono essere collegati moli galleggianti mobili. Con una superficie totale eccedente i 75 ettari, per il 90% liberi da strutture fisse, anche questa installazione è potenzialmente idonea ad accogliere naviglio militare di grande tonnellaggio, nonché a fungere da *hub* logistico e punto di raccolta per ingenti quantità di personale e materiali.³⁸ Proprio il tema del possibile approdo nei porti dello Sri Lanka di navi non commerciali cinesi è stato al centro dello scontro tra Nuova Delhi e Pechino in tempi recenti, con la prima che ha richiesto apertamente all'allora Presidente Ranil Wickremesinghe di rifiutare l'autorizzazione, proposta poi accolta dalla leadership dell'Isola.³⁹ Dal 2017, la *Chinese Merchant Port Holdings Company*, azienda di proprietà statale, ha il controllo del porto grazie a un accordo valevole per 99 anni.⁴⁰ La decisione di cedere l'infrastruttura strategica alla Cina è giunta a seguito delle difficoltà economiche del Paese, le quali, insieme agli scarsi risultati prodotti dal porto stesso, hanno contribuito all'impossibilità da parte dello Sri Lanka di restituire i fondi presi in prestito da enti finanziari cinesi. In merito, persiste dibattito sulla possibilità o meno che la cessione del porto sia legata alla dinamica nota come "trappola del debito"⁴¹, ossia la presunta volontà cinese di rilevare infrastrutture strategiche precedentemente finanziate facendo leva sull'incapacità dei Paesi partner di ripagare i prestiti. Tuttavia, il dibattito su tale dinamica resta aperto, a causa di dispute sull'effettiva entità dei tassi di interesse imposti dalla Cina, sulla reale volontà di questa di rilevare strutture spesso

³⁸ Alexander Wooly, Sheng Zhang, Rory Fedorochko, Sarina Patterson, *Harboring Global Ambitions: China's Port Footprint and Future Implications for Overseas Naval Bases*, AidData, Luglio 2023.

³⁹ Maria Siow, *Sri Lanka ban on Chinese ships a 'victory' for India, but shows limits of small states in big-power rivalry*, in *South China Morning Post*, 15 Gennaio 2024. <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3248447/sri-lanka-ban-chinese-ships-victory-india-shows-limits-small-states-big-power-rivalry>, accesso effettuato il 16/12/2024.

⁴⁰ Jonathan E. Hillman, *Game of Loans: How China Bought Hambantota*, in *CSIS*, 2 Aprile 2018. <https://www.csis.org/analysis/game-loans-how-china-bought-hambantota>, accesso effettuato il 16/12/2024.

⁴¹ Brahma Chellaney, *China's Debt-Trap Diplomacy*, in *Project Syndicate*, Gennaio 2017. <https://www.project-syndicate.org/commentary/china-one-belt-one-road-loans-debt-by-brahma-chellaney-2017-01>, accesso effettuato il 26/11/2024.

non profittevoli e, infine, sul legame esistente tra controllo delle infrastrutture di un Paese e capacità di proiettare influenza sullo stesso⁴².

Come ampiamente segnalato, un altro attore centrale nella partita India-Cina per il controllo dei porti e delle infrastrutture strategiche regionali è la Repubblica delle Maldive. Qui, nei primi mesi del 2024, l'approdo di una nave di ricerca idro-oceanografica cinese ha scatenato un contenzioso tra Nuova Delhi e il Presidente Muizzu, noto per le sue posizioni anti-indiane. Sempre alle Maldive, nel 2016, una società cinese aveva ottenuto l'utilizzo dell'isolotto di Feydhoo Finolhu, esteso per 0,5 miglia quadrate di superficie, e situato a sole 3 miglia nautiche dalla capitale Malé. I diritti di utilizzo del territorio, apparentemente costati solo 4 milioni di dollari, consentono, data la posizione strategica dello stesso, di monitorare il traffico da e verso le infrastrutture di trasporto di Malé. Il molo di Feydhoo Finolhu, completato nel 2020, presenta dimensioni modeste e non sembra adatto ad altro se non all'approdo di imbarcazioni civili. Un progetto simile, finalizzato alla realizzazione di un resort, è stato sviluppato a Kunaavashi, un atollo a 35 miglia nautiche da Malé, i cui diritti di utilizzo sono stati acquisiti da una *joint venture* tra *Guangdong Beta Oceans* e un partner maldiviano, anche qui per 50 anni. I principali progetti infrastrutturali cinesi alle Maldive hanno riguardato Malé e l'adiacente Hulhumalé, dove sono stati finanziati dalla *China Exim Bank* sia l'espansione dell'aeroporto internazionale della capitale, sia la costruzione del ponte Sinamale, che favorisce il collegamento con Hulhumalé. L'attenzione cinese per il Paese si segnala in forte crescita e grazie al legame con la leadership maldiviana, Pechino potrebbe puntare nei prossimi anni a rafforzare la propria presenza, a scapito dell'India.

La Repubblica Popolare Cinese ha, inoltre, effettuato significativi investimenti infrastrutturali mirati verso altri porti in acque profonde della IOR. Tra questi si segnalano i porti di Nacala e Beira, in Mozambico e quello di Chittagong, in Bangladesh.⁴³ A tal proposito, si segnala come anche queste località posseggano le caratteristiche tecniche necessarie all'ormeggio di navi militari di grandi dimensioni. La possibilità di un impiego di infrastrutture di questo tipo da parte della PLAN in caso di crisi o conflitti regionali è avvalorata dall'approccio dottrinale della *Joint Logistics Support Force* (JLSF), il servizio logistico interforze del PLA istituito nel 2016, il quale sostiene un ricorso non marginale ad assetti ed installazioni originariamente civili per la condotta di operazioni militari. La JLSF ha sopperito infatti, in contesti esercitativi, alle carenze in termini di capacità di proiezione logistica dal mare mediante il ricorso ad un consistente numero di traghetti civili dotati di capacità di

⁴² Deborah Brautigam, Meg Rithmire, *The Chinese Debt Trap Is a Myth: The Narrative Wrongfully Portrays Both Beijing and the Developing Countries It Deals With*, in *Harvard Business School*, Febbraio 2021. <https://www.hbs.edu/faculty/Pages/item.aspx?num=59720>, accesso effettuato il 26/11/2024.

⁴³ Alexander Wooly et al., *Harboring Global Ambitions*, p. 17.

carico *Roll On-Roll Off* (RO-RO, possibilità di caricare veicoli ruotati o cingolati mediante apposite rampe e senza l'uso di gru), sottratti alle loro abituali tratte passeggeri per utilizzarli come imbarcazioni per trasporto truppe, mezzi, materiali e sistemi d'arma.⁴⁴ Per quanto concerne l'accesso al Continente Africano, le autorità cinesi hanno lavorato alla definizione di un accordo con la Tanzania per la realizzazione del porto di Bagamoyo, progetto del valore di circa 10 miliardi di dollari; tuttavia, il progetto ha subito rallentamenti dovuti a mancate intese politiche.

Per quanto concerne il Golfo, la Cina ha partecipato attivamente allo sviluppo dell'area del porto saudita di Jazan, hub logistico strategico situato nella regione sud-occidentale del Paese, comprendente una città industriale. Quello di Jazan è il primo porto dell'Arabia Saudita alla cui costruzione ha partecipato la Repubblica Popolare, attraverso la *China Harbor Engineering Company*, ed è entrato in funzione nel settembre 2022. In precedenza, l'interesse cinese per lo sviluppo di infrastrutture portuali negli Emirati aveva preoccupato gli Stati Uniti. In particolare, il progetto di sviluppo cinese del porto di Khalifa, poco distante dalla capitale emiratina di Abu Dhabi, è stato apparentemente interrotto nel periodo post-pandemia proprio dietro pressioni statunitensi.⁴⁵ Nel mentre, si segnala il rilancio del progetto relativo alla costruzione del mega-porto di Mubarak Al-Kabeer, in Kuwait, destinato a diventare un importante centro commerciale per tutta la zona nord del Golfo Persico.⁴⁶ Alta resta, inoltre, l'attenzione della Cina per la *Special Economic Zone* di Duqm, in Oman, dove si segnalano nel corso dell'anno contatti continui per sviluppare infrastrutture utili a servire gli interessi cinesi nell'area.

⁴⁴ J. Michael Dahm, *Chinese Ferry Tales: The PLA's Use of Civilian Shipping in Support of Over-the-Shore Logistics*, Newport (RI), U. S. Naval War College, Novembre 2021.

⁴⁵ Katie Bo Lillis, Natasha Bertrand, Kylie Atwood, *Construction halted on secret project at Chinese port in UAE after pressure from US, officials say*, in *CNN Politics*, 19 Novembre 2021. <https://edition.cnn.com/2021/11/19/politics/china-uae-us-construction-port/index.html>, accesso effettuato il 17/12/2024.

⁴⁶ Fiona MacDonald, *Kuwait Reengages With China to Revive Gulf Port Project*, in *Bloomberg*, 31 Maggio 2024. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-05-31/kuwait-reengages-with-china-to-revive-gulf-port-project>, accesso effettuato il 16/12/2024.

III IL RUOLO DEGLI ATTORI EMERGENTI

In anni recenti, l'attenzione crescente per la IOR ha stimolato una serie di attori fino ad ora periferici, per collocazione o impegno profuso, a entrare nella partita regionale accentuandone gli aspetti di competizione e alterandone, in parte, gli equilibri. Tra questi si segnalano gli Emirati Arabi Uniti e l'Arabia Saudita, impegnati a rafforzare la loro posizione internazionale, oltretutto a sviluppare strategie di diversificazione economica, ma anche Turchia e Federazione Russa, Paesi con un interesse tradizionalmente moderato nell'area che si registra in crescita.

Gli Emirati, in particolare, forti di una collocazione altamente strategica nella regione, hanno incrementato di recente l'attività diplomatica nella IOR, al fine di consolidare partenariati anche e soprattutto di carattere economico con attori considerati rilevanti. A guidare l'azione emiratina vi sono tre elementi essenziali: la sicurezza dei traffici marittimi, fondamentale per l'export di materie prime energetiche da cui dipende circa un terzo del PIL nazionale, l'interesse economico e l'ambizione di rafforzare la posizione del Paese nel contesto regionale. In questo quadro, gli Emirati hanno concentrato gli sforzi sul rafforzamento dei rapporti con alcuni Stati insulari chiave come Mauritius, Seychelles e Sri Lanka. Sul fronte interno, si è puntato al consolidamento del ruolo di Dubai come hub logistico globale, azione cui è seguita la più ampia modernizzazione delle infrastrutture portuali site nel Paese, finalizzata al rafforzamento del loro ruolo nel processo di trasbordo di merci dirette in Europa, Asia e Africa. Le ambizioni emiratine sono emerse con forza quando il Paese ha deciso di aderire al progetto IMEC, proponendo i porti di Jebel Ali, al-Fujairah e Mina Zayed come terminali del segmento orientale collegato con l'India. Proprio la partnership politica ed economica con Nuova Delhi è andata ampliandosi nel tempo, al punto da poter considerare l'asse indiano-emiratino come uno dei pilastri di IMEC. La cooperazione commerciale tra i due Paesi, peraltro, è già in atto, con merci che viaggiano in maniera continuativa tra i *terminal* di Mundra e quelli al-Fujairah. Inoltre, la rete ferroviaria Etihad Rail, pronta da marzo 2023, opera dal porto di al-Fujairah fino a Ghweifat, alla frontiera saudita, seguendo il percorso previsto proprio dal progetto IMEC. Sempre più rilevanti nella partita per il controllo dei porti regionali si sono rivelati, poi, i gruppi emiratini attivi nella logistica e nello shipping, come *DP World* recentemente impegnata nella formulazione di accordi con partner nel sud-est asiatico, come Indonesia e Malesia, nonché con l'India stessa.

Dal canto suo, l'Arabia Saudita, nel quadro del processo di diversificazione economica in corso nel Paese, ha iniziato a giocare un ruolo sempre più importante nella competizione per i porti regionali. Nello specifico, il Regno saudita ha programmato investimenti per lo sviluppo dell'area adiacente al

porto pakistano di Gwadar, attraverso la creazione di una raffineria, mentre forte interesse è stato mostrato per la *Special Economic Zone* di Duqm, in Oman. Attraverso il fondo sovrano PIF e nel contesto della strategia *Vision 2030*, il Paese ha anche investito in progetti infrastrutturali lungo le rotte commerciali della IOR, cercando di potenziare i collegamenti tra porti, ferrovie e altre infrastrutture logistiche. Questi investimenti mirano a migliorare l'efficienza delle catene di approvvigionamento e facilitare il commercio regionale e internazionale. Sul piano interno, infine, si è puntato alla modernizzazione del porto di Gedda, al fine di rafforzarne il ruolo nei collegamenti commerciali tra l'Oceano Indiano e il Mar Mediterraneo. Nel contesto di IMEC, l'Arabia Saudita sembrerebbe voler proporre i porti di Dammam e Ras al-Khair, mentre interventi minori saranno necessari per completare la linea ferroviaria che collega Ghweifat, fino alla frontiera giordana di al-Haditha.

Per quanto concerne la Russia, il suo impegno nella regione è stato nel tempo largamente guidato dall'export militare, a lungo dominante soprattutto in aree come l'Asia meridionale e sud-orientale, nonché dallo svolgimento di esercitazioni congiunte con attori quali Iran, India, Pakistan, Oman ed EAU. Un rapporto privilegiato si segnala, in particolare, tra Mosca e la giunta militare del Myanmar, Paese nel quale le autorità russe hanno pensato di rilanciare il progetto di sviluppo del porto di Dawei, nella regione meridionale di Tanintharyi. A tal proposito, si segnala che anche la Cina aveva guardato con interesse al progetto, poi sospeso nel 2013 per assenza di fondi e contestazioni sullo stato dei lavoratori impegnati nella realizzazione. L'eventuale definizione di un accordo Mosca-Naypyidaw per il completamento di un porto in prossimità del confine con la Thailandia, cui dovrebbe aggiungersi un'ampia struttura destinata alla raffinazione, amplierebbe in maniera rilevante la presenza e il ruolo della Russia in una regione dagli equilibri già incerti e priva di una chiara architettura di sicurezza. La Federazione intenderebbe provare a giocare un ruolo, in partnership con l'India, nella regione di Hambantota, in Sri Lanka, attraverso il controllo dell'infrastruttura aeroportuale. Anche in questo caso, la mossa russa appare legata alla volontà di affermarsi in un'area sempre più al centro dell'interesse internazionale. Inoltre, dallo scoppio della guerra in Ucraina, la IOR ha ricoperto un ruolo decisivo anche per le attività della *dark fleet* russa, la rete di navi da carico, petroliere e altre imbarcazioni impiegate in attività marittime non ufficiali o clandestine, volte ad aggirare le sanzioni internazionali.

In ultimo, si segnala un crescente coinvolgimento della Turchia nella regione, guidato soprattutto da ambizioni economiche. Già nel 2018, il Paese diveniva partner di dialogo della *Indian Ocean Rim Association* (IORA), mentre nel corso degli anni Ankara ha ampliato i mercati per la sua industria della difesa puntando sugli attori regionali. Al centro dell'azione turca, rientrando nel contesto della

Asia Anew Initiative,⁴⁷ vi sono gli Emirati, ma anche Gibuti e la Somalia, Paese questo con cui è stato siglato un patto per la difesa marittima. Successivamente, tra 2022 e 2023, la Turchia ha ospitato l'allora Presidente del Bangladesh, Sheik Hasina, mentre il precedente Ministro degli Esteri Mevlüt Çavuşoğlu si era recato in visita proprio alle Maldive e nello Sri Lanka. Nel novembre 2023, la Turkish Airlines ha deciso anche di riprendere i voli con la capitale Colombo, un gesto dal rilevante valore politico. Particolarmente interessante è poi il legame crescente tra Maldive e Turchia, con il Presidente dello Stato insulare Muizzu che ha scelto proprio Ankara come meta del suo primo viaggio all'estero sul finire del 2023, segnando una rottura con la tradizione che vede i leader maldiviani recarsi a Nuova Delhi come prima tappa dopo l'elezione. Nel mentre, la Turchia ha anche intensificato la cooperazione navale con il Pakistan, Paese con il quale esiste una forte cooperazione militare culminata in questi anni in una serie di esercitazioni congiunte, comprendenti anche l'Azerbaijan, dal nome evocativo *Three Brothers*. Per quanto concerne i porti regionali, si evidenzia la presenza di Ankara nel porto somalo di Mogadiscio, dove società turche hanno ottenuto permessi di ricerca in varie aree della ZEE.

⁴⁷ Republic of Türkiye, Ministry of Foreign Affairs, *Asia Anew Initiative*. <https://www.mfa.gov.tr/asia-anew-initiative.en.mfa>, accesso effettuato il 17/12/2024.

IV INTERESSI E PROSPETTIVE DELL'ITALIA NELL'OCEANO INDIANO

Negli ultimi anni, l'Italia ha manifestato un crescente interesse nei confronti dell'Oceano Indiano, consapevole, da un lato, delle importanti opportunità economiche che questa area offre al Paese, e, dall'altro, della rilevanza assoluta delle dinamiche di sicurezza regionali e del loro impatto diretto sugli equilibri del Mediterraneo, nonché sugli scambi commerciali. A tal proposito, già nel 2018, la diplomazia italiana aveva individuato nella IORA un forum adatto a rafforzare la presenza del Paese nella regione. Il focus della stessa su sostenibilità e *blue economy*, insieme all'interesse mostrato per l'area da diverse realtà pubbliche e private, dal Consiglio Nazionale delle Ricerche alle Università, passando per e-Geos, Federpesca e l'industria dello shipping, ha spinto il Paese a divenire partner di dialogo dell'Associazione sul finire del 2019 e costituire un comitato *ad hoc*.⁴⁸ Successivamente, nel 2021, l'operatore di servizi internazionali Sparkle ha annunciato l'avvio dei lavori per la realizzazione del cosiddetto *Blue & Raman Submarine Cable Systems*, mirato a collegare l'Italia e altri attori europei a Israele, ai Paesi del Golfo e, infine, all'India.

Nel mentre, la Marina Militare italiana, da sempre attore centrale per la proiezione nazionale nell'Indo-Pacifico, attraverso la partecipazione nell'operazione antipirateria Atalanta nel Golfo di Aden, mostrava la crescente attenzione nei confronti delle dinamiche di sicurezza nella IOR e, soprattutto, costruiva rapporti sui quali si è poi sviluppata la strategia recente del Paese. Successivamente, nel quadro della crisi del Mar Rosso, l'Italia ha partecipato alle attività di sicurezza marittima in prossimità dello stretto di Bab el-Mandeb. Ruolo e scopi della presenza italiana, inquadrabile nella cornice dell'Operazione europea Aspides⁴⁹, sono stati sostanzialmente difensivi e non hanno previsto la conduzione di attacchi cinetici in territorio yemenita, come quelli effettuati invece dagli attori coinvolti nella missione *Prosperity Guardian* a trazione USA. La Marina Militare ha dispiegato, in un questo contesto, due fregate classe Bergamini (ITS Martinengo e ITS Fasan), per poi procedere all'invio in area operativa dei cacciatorpedinieri Andrea Doria e Caio Duilio, maggiormente equipaggiati per compiti di difesa aerea e anti-drone.

Anche dal punto di vista politico l'attenzione nei confronti della IOR è andata intensificandosi nel tempo, grazie soprattutto al rilancio dei rapporti con gli attori del Golfo e con l'India. Tra 2023 e 2024, in particolare, Roma ha lavorato alla strutturazione di partenariati strategici con Abu Dhabi e Nuova Delhi, ampliando i settori di cooperazione economica e commerciale. Nello stesso anno, l'Italia ha aderito alla *Indo Pacific Ocean Initiative* (IPOI), format multisetoriale a guida indiana

⁴⁸ Italy-IORA Platform <https://iora-italy.org/>, accesso effettuato il 17/12/2024.

⁴⁹ Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, *Decisione (Pesc) 2024/632 Del Consiglio Del 19 Febbraio 2024*, 20 Febbraio 2024. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202400632, accesso effettuato il 16/12/2024.

volto alla creazione di collaborazioni con Paesi che condividono obiettivi e interessi nella regione, su tutti quelli della sicurezza marittima e della libertà di navigazione. Nel mentre, l'attenzione italiana per la IOR cresceva anche a livello parlamentare, grazie alla creazione del Comitato permanente sulla politica estera per l'Indo-Pacifico.

Un momento di svolta importante per la postura del Paese nella regione e per il ruolo nella competizione sulle infrastrutture portuali è stato ricoperto dall'adesione dell'Italia al progetto IMEC. Il corridoio multimodale, che include piani di connettività, infrastrutturali ed energetici, mira a collegare l'India all'Unione Europea (UE), via Medio Oriente, coinvolgendo tra gli altri gli Emirati Arabi Uniti e l'Arabia Saudita⁵⁰. Il progetto, in particolare, prevede la creazione di due segmenti separati, uno orientale e l'altro settentrionale; il primo dovrebbe collegare l'India al Golfo Persico, mentre il secondo dovrebbe completare il percorso del corridoio legando la Penisola arabica all'Europa. L'idea alla base di IMEC sarebbe quella di far transitare beni e servizi da e verso le coste dell'India occidentale attraverso le linee ferroviarie emiratine, dell'Arabia Saudita, della Giordania e di Israele, prima di giungere in Europa. A tal proposito, l'attuale instabilità mediorientale ha rallentato l'implementazione del segmento Medio Oriente-UE, anche se alcuni attori europei coinvolti, come la Francia, non hanno perso tempo a nominare un commissario per IMEC, nella persona di Gerard Mestrallet.

Dal punto di vista italiano, anche nell'ottica IMEC, la crescente cooperazione economica e commerciale tra India e Paesi del Golfo rappresenta uno sviluppo positivo. Tuttavia, per quanto concerne l'UE, è verosimile che si scateni una competizione tra infrastrutture portuali dedicate a fungere da sbocco per il progetto. Candidati ad accogliere i traffici, in questa fase, sembrerebbero il porto del Pireo, in Grecia, quello di Marsiglia, in Francia, nonché i porti italiani come Gioia Tauro, Genova e Trieste. Quest'ultima opzione, in particolare, appare interessante in quanto l'area gode di ottimi collegamenti con l'Europa centro-orientale, nonché con i porti della regione balcanica, anch'essi al centro di progetti di sviluppo, modernizzazione e ampliamento, anche in vista del potenziale ingresso nell'UE.

Al di là delle ragioni strettamente economiche, l'IMEC appare rilevante anche per il suo significato politico-strategico. Il progetto, infatti, si candida a rappresentare un'alternativa alla BRI cinese sotto crescente pressione a causa dello sviluppo di strategie di disaccoppiamento economico avviate dagli attori del blocco euro-atlantico. A maggior ragione, il progetto IMEC rilancia il ruolo dell'India come mercato alternativo e come generale contrappeso alla Cina nell'Indo-Pacifico. Tuttavia,

⁵⁰ Project-Gateway-Multilateral-MOU, *Memorandum Of Understanding On The Principles Of An India - Middle East - Europe Economic Corridor*. <https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2023/09/Project-Gateway-Multilateral-MOU.pdf>.

nell'implementazione dei piani di connettività alternativi a quelli esistenti, occorre tenere conto di criticità rilevanti relative, principalmente, all'impossibilità almeno nel breve-medio periodo di sostituire la Cina sia come potenza manifatturiera sia come mercato.

Nel complesso, il crescente interesse italiano per la IOR, ispirato anche a nozioni strategiche emergenti come quella di "Indo-Mediterraneo", risponde all'interesse nazionale volto a garantire la sicurezza marittima dei traffici commerciali e la libertà di navigazione da e per il Mediterraneo. In prospettiva, sarebbe auspicabile una maggiore presenza politica ed economica del Paese nella regione, in stretta coordinazione con i partner europei, finalizzata allo spostamento degli equilibri regionali in favore degli obiettivi strategici italiani.

V LA COMPETIZIONE MILITARE NEI PORTI NELL'OCEANO INDIANO

La prospettiva militare della competizione strategica per l'Oceano Indiano si focalizza principalmente sulla disseminazione di basi dall'alto valore strategico nella regione e sul controllo delle maggiori infrastrutture portuali site lungo le coste dei continenti che la compongono. Per quanto attiene alla prima dimensione, numerosi Paesi hanno ritenuto opportuno istituire installazioni aeronavali attrezzate in prossimità dei *chokepoints* marittimi regionali, valorizzando gli atolli e le isole degli arcipelaghi che punteggiano la distesa oceanica, al fine di proteggere le SLOC che costituiscono le principali rotte commerciali tra il continente asiatico e quello europeo.

In primo luogo, si evidenzia come la presenza marittima statunitense nell'area abbia registrato un graduale aumento negli ultimi decenni, soprattutto in seguito agli interventi militari in Afghanistan e Iraq. Tra le installazioni principali vi è infatti la centrale *Naval Support Facility* (NSF), base aeronavale posta sotto il comando della *US Navy* e localizzata sul remoto atollo di Diego Garcia, nei Territori Britannici dell'Oceano Indiano. Questo ristretto lembo di terra esteso su una superficie di appena 44 chilometri quadrati, parte dell'arcipelago delle Isole Chagos, recentemente transitate sotto la sovranità delle Mauritius (sebbene Diego Garcia sia rimasta sotto controllo inglese),⁵¹ è essenzialmente equidistante dagli Stretti di Malacca e Bab el-Mandeb e, di conseguenza, assume valenza strategica considerevole quale sito di dispiegamento avanzato per flotte aeree e navali. La NSF dispone di una pista di atterraggio in cemento lunga circa 3.600 metri ed è idonea ad accogliere assetti strategici quali i bombardieri a lungo raggio B-52 *Stratofortress*, B-1B *Lancer* e B-2 *Spirit*, che sovente hanno condotto attività di bersagliamento partendo da questa installazione durante le operazioni *Iraqi Freedom* ed *Enduring Freedom*⁵². Al contempo, la NSF è dotata di un molo in acque profonde che permette l'ormeggio di naviglio di grandi dimensioni, inclusi portaerei e sottomarini a propulsione nucleare. Nel complesso, l'avamposto ospita in media circa 2.600 unità di personale tra militari, *contractors* e civili del Dipartimento della Difesa statunitense⁵³.

Altra struttura militare di rilievo posta sotto il comando della *US Navy* è la *Naval Support Activity Bahrain*, situata a Manama, capitale del piccolo regno arabo insulare del Golfo Persico. La base, che ospita quasi 9.000 persone tra funzionari civili e militari, ha un'estensione complessiva di oltre 60 ettari ed è localizzata in prossimità del porto di Mina Salman, il quale è dotato di un molo proteso

⁵¹ UN News, *Chagos Islands: UK's last African colony returned to Mauritius*, 3 Ottobre 2024. <https://news.un.org/en/story/2024/10/1155326>, accesso effettuato il 02/11/2024.

⁵² Thomas Newdick, *B-1 Bombers Deploy to Diego Garcia for the First Time in Over 15 Years*, in *The War Zone*, 20 Ottobre 2021. <https://www.twz.com/42813/b-1-bombers-deploy-to-diego-garcia-for-the-first-time-in-over-15-years>, accesso effettuato il 31/10/2024.

⁵³ Naval Technology, *Naval Support Facilities Diego Garcia*, 19 Giugno 2011. <https://www.naval-technology.com/projects/diego-garcia/>, accesso effettuato il 28/10/2024.

nelle acque antistanti per circa 800 metri con 10 ormeggi distinti ed una profondità del fondale intorno ai 10 metri. Queste caratteristiche consentono l'attracco di imbarcazioni militari di medie e grandi dimensioni. La base, che ha subito notevoli ampliamenti nel corso degli ultimi anni, è inoltre il quartier generale delle forze navali dello *US Central Command* (USCENTCOM), nonché della Quinta Flotta della *US Navy*⁵⁴.

Gli Stati Uniti fanno infine parte del significativo numero di Paesi che dispongono di installazioni militari a Gibuti, in prossimità dello Stretto di Bab el-Mandeb. La base di *Camp Lemonnier*, costruita in seguito ad un apposito accordo concluso tra Washington e Gibuti nel 2002, è operativa dal 2003 sotto il controllo della *US Navy*, prima di passare nel 2008 alle dipendenze dello *US Africa Command* (USAFRICOM), e costituisce l'unica installazione militare permanente degli Stati Uniti sul Continente africano⁵⁵. Sebbene la base sia situata a ridosso del litorale, la stessa è sprovvista di infrastrutture portuali proprie, con gli assetti navali sotto il relativo comando che sono generalmente ormeggiati presso la *Multinational Naval Base* del porto di Gibuti, munita di un molo in acque profonde lungo complessivamente più di un chilometro. Dotata di una forza organica composta da circa 4.000 unità di personale ed una superficie pari a 200 ettari di cui oltre 100 sostanzialmente privi di edifici, *Camp Lemonnier* viene solitamente impiegata per operare i velivoli da pattugliamento marittimo P-8 *Poseidon*, i quali contribuiscono sensibilmente al mantenimento della consapevolezza situazionale marittima (*Maritime Situational Awareness* - MSA) per le Forze Armate statunitensi impegnate nell'Oceano Indiano.

Altro Stato estremamente rilevante per presenza di installazioni ed assetti militari nella regione è la Francia. Il dispositivo militare francese nell'Oceano Indiano si articola infatti su quattro principali strutture aeronavali situate a Gibuti, negli EAU, sull'Isola della Riunione e sull'Isola di Mayotte⁵⁶, queste ultime due facenti parte delle Regioni e dei Dipartimenti d'Oltremare francesi (*Département/Région d'Outre-Mer* - DOM/ROM) e collocate nel settore meridionale dell'Oceano Indiano. Gibuti, già colonia francese sino al 1977, è sede di un dispositivo multi-dominio ed interforze (*Forces Françaises stationnées à Djibouti* - FFDJ) di circa 1.500 militari, composto dal 5° Reggimento Interforze d'Oltremare dell'*Armée de Terre*, da una squadriglia di aerei da caccia *Mirage*

⁵⁴ Jonathan Masters e William Mero, *U.S. Troops in the Middle East: Mapping the Military Presence*, in *Council for Foreign Relations*, 1 Ottobre 2024. <https://www.cfr.org/article/us-troops-middle-east-mapping-military-presence>, accesso effettuato il 05/11/2024.

⁵⁵ John Grady, *Panel: U. S. Base in Djibouti Key to American Interest in Africa*, in *USNI News*, 22 Aprile 2019. <https://news.usni.org/2019/04/19/panel-u-s-base-in-djibouti-key-to-american-interests-in-africa>, accesso effettuato il 26/10/2024.

⁵⁶ Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères, *La stratégie de la France dans l'Indopacifique*, 16 Settembre 2021. https://www.diplomatie.gouv.fr/IMG/pdf/fr_a4_indopacifique_022022_dcp_v1-10-web_cle017d22.pdf, accesso effettuato il 05/11/2024.

2000 e di un'area riservata alle attività della *Marine Nationale*⁵⁷. La base navale, situata sul promontorio di Heron, ospita infatti una compagnia di *Fusiliers Marins* ed un distaccamento di *Commando Marine*. Benché la stessa non presenti infrastrutture portuali dedicate, è plausibile questa possa dispiegare secondo necessità moli galleggianti per l'operatività di imbarcazioni di piccole dimensioni.

La base di *Camp de La Paix* è invece situata a Port Zayed, nella capitale emiratina di Abu Dhabi. Istituito nel 2009, in seguito alla stipula di un partenariato strategico tra il *Ministère des Armées* e gli EAU, il porto militare dispone di una banchina lunga circa 300 metri, alla quale sono connessi quattro moli interni di lunghezza compresa tra gli 80 ed i 150 metri⁵⁸. Il bacino ha una profondità di 10 metri, permettendo così l'ormeggio dei principali assetti della flotta francese quali fregate, cacciatorpedinieri e sottomarini, che vi vengono periodicamente dispiegati. Il dispositivo, che usufruisce anche di infrastrutture aeroportuali distanti circa 60 chilometri da Abu Dhabi, quali la base *Al Dhafra* dell'Aeronautica Militare emiratina, svolge sia compiti logistici di alto valore per la *Marine Nationale*, garantendo il sostentamento della forza navale dispiegata nell'Oceano Indiano⁵⁹, sia la funzione di sito di dispiegamento avanzato per gli aerei dotati di sistema aviotrasportato di allarme e controllo (*Airborne Warning and Control Systems - AWACS*), come gli E-2 *Skyhawk* in dotazione all'*Aéronautique Navale*⁶⁰.

Le risorse navali dispiegate presso le località insulari della Riunione e di Mayotte sono infine di entità più modesta. Per quanto concerne la prima, la base navale di *Port des Galets* è essenzialmente un'area riservata all'interno del bacino portuale di Le Port, avente circa 10 ettari di estensione, dove la *Marine Nationale* dispone di due banchine lunghe rispettivamente 322 e 220 metri. In tale sede sono permanentemente dispiegati due pattugliatori d'altura classe *Floreal* ed un'imbarcazione di supporto multiscopo, il *Champlain*.⁶¹ Sull'isola è inoltre di stanza il 2° Reggimento Paracadutisti della Fanteria di Marina, componente di proiezione anfibia dell'*Armée de Terre*, che in sito organizza e tiene corsi in materia di *Jungle Warfare* per le altre unità delle Forze Armate francesi. Ancora più contenuto il

⁵⁷ Ministère des Armées, *Forces Françaises stationnées à Djibouti*, Maggio 2023. <https://www.defense.gouv.fr/operations/forces-prepositionnees/forces-presence/forces-francaises-stationnees-djibouti>, accesso effettuato il 06/11/2024.

⁵⁸ Air Force Technology, *Camp de La Paix (Peace Camp)*, 16 Agosto 2010. <https://www.airforce-technology.com/projects/campdelapaixpeacecam/?cf-view>, accesso effettuato il 03/11/2024.

⁵⁹ Ministère des Armées, *Forces françaises aux Emirats Arabes Unis*, Maggio 2023. <https://www.defense.gouv.fr/operations/forces-prepositionnees/forces-presence/forces-francaises-aux-emirats-arabes-unis>, accesso effettuato il 03/11/2024.

⁶⁰ Vincent Groizeleau, *Un Hawkeye et un Atlantique 2 de la Marine nationale déployés à Abu Dhabi*, in *Mer et Marine*, 28 Novembre 2023. <https://www.meretmarine.com/fr/defense/un-hawkeye-et-un-atlantique-2-de-la-marine-nationale-deployes-a-abu-dhabi>, accesso effettuato il 23/10/2024.

⁶¹ Ministère des Armées, *Forces armées dans la Zone-sud de l'océan Indien*, Giugno 2023. <https://www.defense.gouv.fr/operations/forces-prepositionnees/forces-souverainete/forces-armees-zone-sud-locean-indien>, accesso effettuato il 29/10/2024.

dispositivo di Mayotte, dove il complesso militare di Dzaoudzi ospita infatti non più di 350 unità tra marinai e personale del 5° Reggimento Fanteria della Legione Straniera francese⁶², mentre la piccola area portuale antistante la caserma accoglie unicamente naviglio minore, tra cui alcune motovedette ed un rimorchiatore. Tali assetti sono principalmente deputati allo svolgimento di compiti tattici secondari, quali la vigilanza pesca, ricerca e soccorso (*Search And Rescue* - SAR), contrasto alla pirateria ed ai traffici illeciti, nonché all'eventuale conduzione di cicli d'addestramento o esercitazioni congiunte con le Forze Armate di altri Stati della regione.

Uno dei Paesi che solo in tempi più recenti ha provveduto a dotarsi di infrastrutture militari nella IOR è la Cina, la quale si è aggiunta alla lunga lista di Stati dispieganti assetti militari a Gibuti. Dopo aver siglato un memorandum con il Governo locale nel 2013, Pechino ha infatti avviato la costruzione di una base navale di dimensioni considerevoli pochi chilometri a est dalla capitale, completando i lavori nel 2017⁶³. A fronte di una spesa stimata di oltre 500 milioni di dollari, il sito militare, ufficialmente denominato *Chinese People's Liberation Army Support Base*, si estende su una superficie di circa 5.000 ettari, di cui meno del 40% ricoperti da edifici. La stessa è inoltre dotata di un eliporto, di una pista di atterraggio lunga 390 metri, nonché di depositi di carburante e di accessi a strutture rinforzate interrate⁶⁴. Le infrastrutture portuali della base dispongono di un molo in cemento lungo circa 320 metri, che si sporge in acque profonde 18 metri e pertanto in grado di accogliere ogni tipo di imbarcazione attualmente in dotazione alla Marina Militare cinese (*People's Liberation Army Navy* - PLAN), incluse navi d'assalto anfibio, portaerei e sottomarini.⁶⁵ L'installazione ha una capacità massima di alloggio e supporto per 8.000 unità di personale ed ospita attualmente un battaglione del Corpo dei Marines della PLAN (*PLAN Marine Corps* - PLANMC), incaricato di garantire la sicurezza della struttura. L'istituzione di una base di tali dimensioni in prossimità di un *chokepoint* di primaria importanza, qual è lo Stretto di Bab el-Mandeb, risponde ad una duplice esigenza operativa: da un lato, assicura sufficiente supporto logistico alle *task forces* della PLAN impegnate, sin dal 2009, nel contrasto alla pirateria al largo del Corno d'Africa, e dall'altro risponde alle ambizioni coltivate da Pechino di sviluppare una completa ed efficiente *blu-water navy*, quale vettore di proiezione di potenza indispensabile per sostenere e garantire gli interessi cinesi verso l'Africa e l'Europa. Sotto

⁶² Philippe Chapleau, *Le DLEM renommé 5e régiment étranger dont il reprend les traditions*, in *Lignes de Défense*, 3 Giugno 2024. <https://lignesdedefense.ouest-france.fr/le-dlem-renomme-5e-regiment-etrange-dont-il-reprend-les-traditions/>, accesso effettuato il 10/11/2024.

⁶³ Ben Blanchard, Michael Perry, *China formally opens first overseas military base in Djibouti*, in *Reuters*, 1 Agosto 2017. <https://www.reuters.com/article/world/china-formally-opens-first-overseas-military-base-in-djibouti-idUSKBN1AH3E1/>, accesso effettuato il 02/11/2024.

⁶⁴ Peter A. Dutton, Isaac B. Kardon, Conor M. Kennedy, *Djibouti: China's First Overseas Strategic Strongpoint*, Newport (RI), U. S. Naval War College, 2020.

⁶⁵ Sam Langrone, *AFRICOM: Chinese Naval Base in Africa Set to Support Aircraft Carriers*, in *USNI News*, 20 Aprile 2021. <https://news.usni.org/2021/04/20/africom-chinese-naval-base-in-africa-set-to-support-aircraft-carriers>, accesso effettuato il 26/10/2024.

questo profilo, la PLAN ha considerevolmente incrementato le sue capacità anfibe, procedendo ad un'espansione significativa degli assetti navali dedicati ed allo sviluppo di un'adeguata componente di Fanteria di Marina, il summenzionato PLANMC, con le relative componenti specialistiche⁶⁶. In quest'ottica, è probabile che quella di Gibuti non rimanga a lungo l'unica base navale cinese nella IOR, con la Cina e le Maldive che già a Marzo 2024, dopo l'elezione del Presidente Muizzu, hanno firmato un accordo in merito ad una non meglio specificata assistenza militare reciproca, favorendo la contemporanea decisione di Malé di non rinnovare gli accordi afferenti alla permanenza del contingente indiano⁶⁷.

Dal canto suo, anche l'India ha gradualmente provveduto a stabilire una presenza militare nella regione, con la già citata costruzione di un molo in acque profonde e di una pista di atterraggio lunga oltre tre chilometri sulla piccola isola di Agalega, nelle Mauritius⁶⁸. Dopo aver già acconsentito ad ospitare una stazione di sorveglianza marittima indiana, lo Stato arcipelagico si appresta quindi a concedere una vera e propria base aeronavale all'India sul proprio territorio. Questa fungerà plausibilmente da struttura di dispiegamento avanzato per assetti da intelligence, sorveglianza e ricognizione (*Intelligence, Surveillance and Reconnaissance - ISR*) e per la condotta di operazioni antisommergibile (*Anti-Submarine Warfare - ASW*), incluso mediante il futuro dispiegamento dei nuovi aerei da pattugliamento marittimo P-8I *Poseidon*, di cui Nuova Dehli attende la consegna nel 2025⁶⁹. Sempre nel contesto dei rapporti tra Nuova Delhi e Port Luis, si segnala come, nel 2021, la prima abbia esteso una linea di credito di 100 milioni di dollari per la sicurezza e le spese militari.

L'India gode inoltre già di alcuni privilegi in Oman, nello specifico presso il porto della capitale Muscat. Nella fattispecie, Nuova Dehli ha ottenuto la concessione del diritto di ormeggio per le imbarcazioni sia della Marina Militare che della Guardia Costiera, che invero vi fanno scalo con notevole frequenza⁷⁰. Parimenti, nel 2018, il Ministero della Difesa indiano ha stipulato un accordo con il Sultanato che prevede la possibilità per la Marina Militare indiana di usufruire delle

⁶⁶ Emmanuele Panero, *Le Forze Armate Cinesi alla Sfida della Proiettabilità*, in *Rivista Italiana di Difesa (RID)*, Dicembre 2023.

⁶⁷ Tiziano Marino, *La competizione strategica tra Cina e India nell'Oceano Indiano*, in *Centro Studi Internazionali (CeSI)*, 14 Febbraio 2023. <https://www.cesi-italia.org/it/articoli/la-competizione-strategica-tra-cina-e-india-nelloceano-indiano>, accesso effettuato il 04/11/2024.

⁶⁸ Gurav Sen, *Will Success in Agalega Compensate for India's Assumption Island Debacle?*, in *The Diplomat*, 13 Marzo 2024. <https://thediplomat.com/2024/03/will-success-in-agalega-compensate-for-indias-assumption-island-debacle/>, accesso effettuato il 27/10/2024.

⁶⁹ Terry Hutson, *Agaléga, India's semi-secret Indian Ocean naval base*, in *DefenceWeb*, 8 Gennaio 2024. <https://www.defenceweb.co.za/sea/sea-sea/agalega-indias-semi-secret-indian-ocean-naval-base/>, accesso effettuato il 14/11/2024.

⁷⁰ The Economic Times, *Indian Navy ships on long-range training deployment arrives in Muscat*, 6 Ottobre 2024. <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/indian-navy-ships-on-long-range-training-deployment-arrives-in-muscat/articleshow/113991172.cms?from=mdr>, accesso effettuato il 21/10/2024.

infrastrutture del porto di Duqm, di cui fa parte anche un bacino di carenaggio (*dry dock*) in grado di accogliere una portaerei, per la riparazione ed il supporto logistico delle sue navi⁷¹.

Per il medesimo motivo di opportunità e convenienza logistica, il porto di Duqm è anche sede di una base navale interforze britannica, denominata *United Kingdom Joint Logistics Support Base* (UKJLSB), aperta nel 2018 e posta sotto il comando della *Royal Navy*⁷². Il sito risulta di particolare rilievo strategico per le Forze Armate britanniche sia nella misura in cui rappresenta un polo per il supporto tecnico ed il rifornimento di assetti navali del Regno Unito impegnati nelle attività di antipirateria e nell'operazione a difesa della libertà di navigazione *Prosperity Guardian*, sia nel ruolo di base operativa avanzata per la condotta di attività di contrasto al terrorismo e missioni di assistenza militare alle Forze Armate locali⁷³. Allo stato attuale, la base ospita circa 1.000 militari, parte dei quali sono tuttavia alloggiati presso altre strutture delle Forze Armate omanite, mentre il bacino portuale, profondo circa 18 metri, dispone di più di 3 chilometri di banchina ad uso esclusivo ed include l'accesso al summenzionato *dry dock*, il quale può essere impiegato per interventi di manutenzione piuttosto invasivi su ogni tipo di imbarcazione, senza la necessità di un rientro in patria della stessa⁷⁴. Un accordo siglato nel 2020 tra il Ministero della Difesa britannico e Muscat ha inoltre sancito l'avvio dei lavori per una massiccia espansione della struttura, al fine di integrare delle aree addestrative attrezzate per il *British Army*, nonché incrementare le risorse tecniche per la cantieristica navale, a fronte di un investimento complessivo di oltre 30 milioni di dollari⁷⁵.

In ultimo, si evidenzia come anche l'Italia si sia dotata di una struttura militare permanente nella regione dell'Oceano Indiano. Specificatamente, nel 2013, a seguito di un accordo concluso con Gibuti, il Ministero della Difesa ha infatti proceduto all'istallazione di una base in seguito denominata ufficialmente Base Militare Italiana di Supporto "Amedeo Guillet", costruita in appena due mesi dal 6° Reggimento Genio Pionieri dell'Esercito, che ha provveduto ad edificare un'area di circa 4 ettari

⁷¹ Shubhajit Roy, *India gets access to strategic Oman port Duqm for military use, Chabahar-Gwadar in sight*, in *The Indian Express*, 13 Febbraio 2018. <https://indianexpress.com/article/india/india-gets-access-to-strategic-oman-port-for-military-use-chabahar-gwadar-in-sight-5061573/>, accesso effettuato il 30/10/2024.

⁷² Ministero della Difesa, *Multi-million Pound Joint Venture Announced Between Britain and Oman*, 30 Marzo 2016. <https://www.gov.uk/government/news/multi-million-pound-joint-venture-announced-between-britain-and-oman>, accesso effettuato il 10/11/2024.

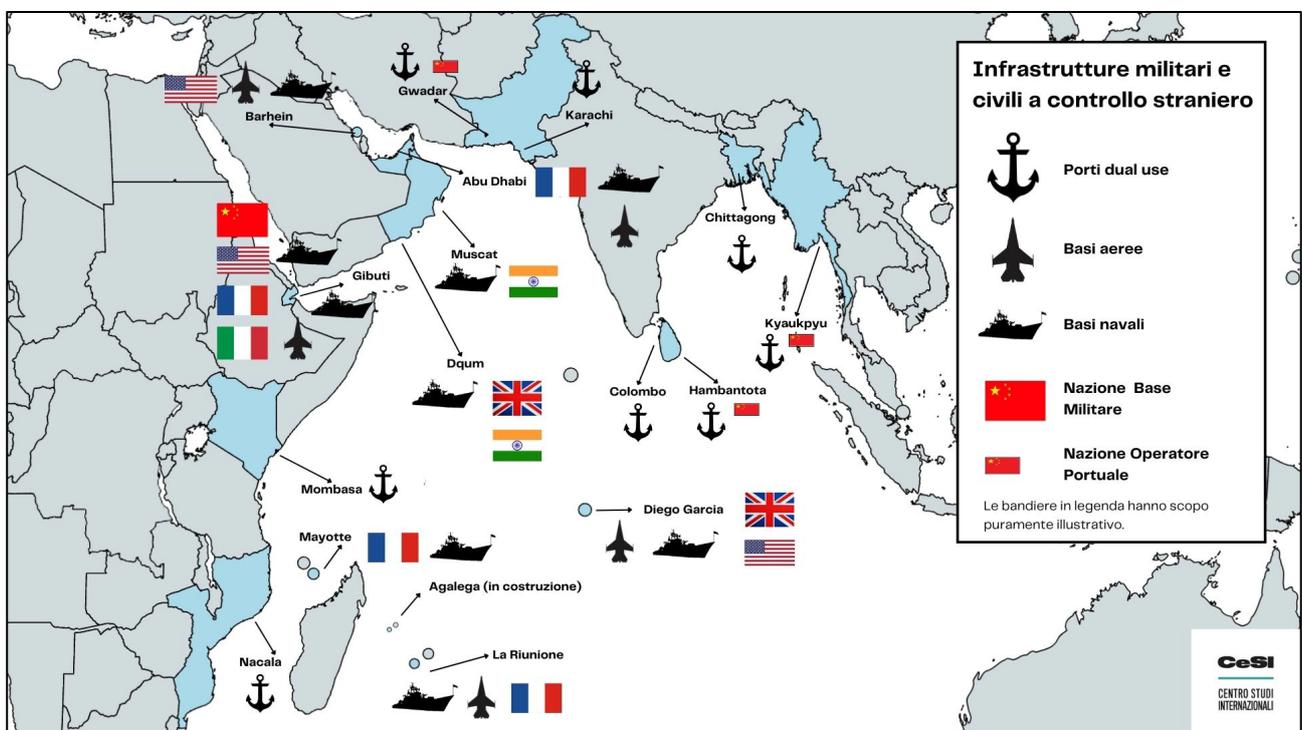
⁷³ Royal Navy News, *Royal Marines at the Centre of Reinvigorated Efforts in the Gulf*, 19 Dicembre 2022. <https://www.royalnavy.mod.uk/news/2022/december/19/221219-royal-marines-in-oman>, accesso effettuato il 28/10/2024.

⁷⁴ Richard Thomas, *Oman becoming lynchpin for UK global military hub network*, in *Army Technology*, 22 Novembre 2022. <https://www.army-technology.com/features/oman-becoming-lynchpin-for-uk-global-military-hub-network/?cf-view>, accesso effettuato il 10/11/2024.

⁷⁵ Jeremy Binnie, *UK to expand base in Oman*, in *Janes*, 14 Settembre 2020. <https://www.janes.com/osint-insights/defence-news/uk-to-expand-base-in-oman>, accesso effettuato il 05/11/2024.

sita a meno di due chilometri a sud di *Camp Lemonnier*⁷⁶. La superficie della stessa è quasi del tutto coperta da strutture, può ospitare fino a 300 militari e solitamente vi sono stanziati sia nuclei di protezione della Brigata Marina “San Marco”, sia alcune aliquote delle forze speciali. La collocazione e le capacità di supporto offerte dalla base “Amedeo Guillet” la rendono in quest’ottica una risorsa strategica abilitante per il sostegno avanzato sia alle attività di contrasto alla pirateria nelle acque del Corno d’Africa, sia alle molteplici iniziative di cooperazione bilaterale nel settore difesa tra l’Italia e numerosi Stati africani (Figura 3).

Figura 3: Basi militari di proiezione e porti *dual use* nella regione



La rilevanza strategica dei porti situati nella IOR è infine sottolineata nell’ultimo quinquennio dal sensibile incremento nel numero di visite (*port calls*) effettuate nel contesto di attività diverse da quelle esercitative da navi militari in porti civili. Dal 2019 al 2024, si sono infatti registrate trenta *port calls*, di cui undici ad opera di imbarcazioni della PLAN, cinque della Marina Militare italiana, quattro di quella indiana, quattro della *US Navy*, quattro della *Royal Navy*, due della Forza Marittima

⁷⁶ Gianandrea Gaiani, *L’Italia Apre una Base Militare a Gibuti*, in *Il Sole 24 Ore*, 25 Ottobre 2013. https://st.ilsole24ore.com/art/notizie/2013-10-25/l-italia-apre-base-militare-gibuti-111135.shtml?uuid=ABnNDIZ&refresh_ce=1, accesso effettuato il 09/11/2024.

di Autodifesa giapponese ed uno della *Marine Nationale*⁷⁷. Tra gli assetti della PLAN che hanno condotto visite, in sei casi si è trattato in particolare di imbarcazioni per ricerca idrografica e che hanno soprattutto coinvolto infrastrutture situate in Bangladesh, Pakistan, Maldive e Sri Lanka.⁷⁸ Se queste attività vengono generalmente realizzate nel contesto di operazioni di *naval diplomacy*, come nello specifico caso della recente proiezione nazionale in Indo-Pacifico, le stesse offrono anche occasioni per accertare l'idoneità dei porti coinvolti al supporto ad imbarcazioni militari, permettendo, in particolare nel caso di assetti specializzati, come quelli della PLAN, la raccolta di informazioni aggiuntive anche sul fondale.

⁷⁷ I dati relativi al numero delle *port calls* effettuate nel periodo temporale di riferimento sono stati raccolti sulla base di una grande quantità di fonti, opportunamente validate ed aggregate, non considerando le visite effettuate nel contesto di attività esercitative.

⁷⁸ Maria Siow, *As China's navy docks in Bangladesh, India watches with 'growing concern'*, in *South China Morning Post*, 20 Ottobre 2024. <https://www.scmp.com/week-asia/politics/article/3282971/chinas-navy-docks-bangladesh-india-watches-growing-concern>, accesso effettuato il 27/10/2024.

CONCLUSIONI

L'evoluzione della competizione per il controllo dei porti strategici dell'Oceano Indiano determinerà gli equilibri geopolitici e geoeconomici futuri della regione e non solo. La centralità della IOR nel commercio marittimo, infatti, eleva gli sviluppi regionali a dinamiche di rilevanza globale. In particolare, la partita in corso definirà il peso politico dell'India nel medio-lungo termine e dunque la sua capacità di ridefinire gli assetti del sistema internazionale. Parallelamente, l'attuale competizione offre al Paese la possibilità di concretizzare l'enorme potenziale economico che rischia di rimanere altrimenti parzialmente inespresso. Gli sviluppi della contesa regionale, inoltre, mostreranno i punti di forza ma anche gli eventuali limiti dell'ascesa cinese. Nell'Oceano Indiano, di fatto, si scriverà il futuro della stessa BRI, viste anche le criticità che il segmento terrestre deve affrontare dopo lo scoppio del conflitto in Ucraina. Ancor più decisive risulteranno le dinamiche della IOR nell'attuale contesto di guerra commerciale, poiché proprio in questa ampia regione si possono sviluppare strategie di diversificazione utili a mitigare l'impatto delle misure protezionistiche introdotte dai vari attori internazionali. In questo contesto, si evidenzia come la competizione nella IOR svolga un ruolo determinante anche per buona parte degli attori mediorientali e per il Continente africano. I Paesi del Golfo, in particolare, hanno la possibilità di strutturare nell'area strategie volte a ridimensionare il peso eccessivo dei settori energetici nelle rispettive economie nazionali. Allo stesso tempo, la costa orientale dell'Africa potrebbe giovare dell'attenzione internazionale sulla regione e attrarre investimenti in infrastrutture e tecnologie utili alla crescita economica. A complicare il quadro, tuttavia, concorrono diversi fattori. Anzitutto, la "guerra dei porti" in corso rischia di generare tensioni ulteriori in un'area già critica dal punto di vista della sicurezza come la IOR. Il potenziale utilizzo di infrastrutture portuali civili per scopi militari, qualora queste presentino i requisiti tecnici, apre ulteriori scenari inesplorati. In secondo luogo, gli Stati minori in termini di estensione e peso politico ed economico, come quelli insulari, rischiano di finire invischiati nello scontro per l'influenza regionale, senza ottenere quanto necessario per favorire crescita economica e prosperità nazionale. Infine, la criticità dei quadri macroeconomici di buona parte degli attori della IOR, ma anche le crisi e i conflitti in corso in alcuni teatri regionali, complicano lo sviluppo di strategie economiche e commerciali. A tal proposito, attori come il Myanmar rischiano di perdere potenziali opportunità di sviluppo a causa della forte instabilità, mentre altri, come il Pakistan, potrebbero non essere in grado di approfittare dei vantaggi offerti dalla situazione attuale a causa dell'eccessiva precarietà economica.

Lungo le vie marittime della IOR si scriverà, verosimilmente, anche il futuro delle relazioni tra India e Stati Uniti, nonché la capacità di questi di limitare la crescente assertività cinese nell'Indo-Pacifico. Allo stesso tempo, l'allineamento tattico tra Russia, Cina e Iran trova proprio nella IOR un contesto

privilegiato per lo sviluppo di rapporti commerciali e politici, oltretutto per la ricerca di partenariati alternativi. In quest'ottica, l'UE rischia di finire marginalizzata e subire, in assenza di un'azione coordinata e tempestiva, gli effetti di quanto avviene nell'area senza poter incidere sull'evoluzione degli eventi. Estrema rilevanza rivestono le dinamiche dell'Oceano Indiano anche per l'Italia. L'incapacità di garantire la sicurezza delle SLOC, ad esempio, potrebbe avere impatti enormi sui traffici in direzione del Mediterraneo, come dimostrato dalla crisi del Mar Rosso. In questo quadro, lo sviluppo di progetti di connettività alternativi a quelli esistenti, come IMEC, consentirebbe di diversificare e rendere maggiormente resistenti le *supply chain* a fronte di *shock*. In conclusione, una presenza maggiore nella regione consentirebbe di rafforzare la posizione dei Paesi partner ed evitare che questi perdano influenza. Di contro, una scarsa attenzione alle dinamiche dell'Oceano Indiano espone il Paese al rischio di dover fare i conti con poco auspicabili mutamenti del contesto regionale.

Osservatorio di Politica internazionale

Un progetto di collaborazione
tra Senato della Repubblica, Camera dei Deputati
e Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale
con autorevoli contributi scientifici.

L'Osservatorio realizza:

Rapporti

Analisi di scenario, a cadenza annuale, su temi di rilievo strategico
per le relazioni internazionali

Focus

Rassegne trimestrali di monitoraggio su aree geografiche
e tematiche di interesse prioritario per la politica estera italiana

Approfondimenti

Studi monografici su temi complessi dell'attualità internazionale

Note

Brevi schede informative su temi legati all'agenda internazionale

www.parlamento.it/osservatoriointernazionale



Senato della Repubblica



Camera dei Deputati



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione
Internazionale

Coordinamento redazionale:

Camera dei deputati

Servizio Studi – Dipartimento Affari esteri

Tel. 06 67604939

Email: st_affari_esteri@camera.it

Le opinioni riportate nel presente dossier
sono riferite esclusivamente all'Istituto autore della ricerca.