

Tunisia: tra Maghreb e Mar Rosso, asse con Italia trasforma posizione geografica in infrastruttura strategica

Il Mediterraneo centrale torna a essere un'area di interesse strategico mentre le tensioni lungo le principali direttrici marittime e le fratture geopolitiche del Nord Africa ridisegnano le catene logistiche tra Europa, Africa e Medio Oriente. In questo scenario, la relazione tra Italia e Tunisia dispone di alcuni strumenti concreti – dai collegamenti marittimi all'interconnessione elettrica Elmed, fino alla cooperazione sulla logistica e alla sicurezza alimentare – che possono contribuire a rafforzare il ruolo dei due Paesi come piattaforma di connessione tra le due sponde del Mediterraneo.

Algeria, Marocco e Sahara occidentale: gli equilibri del Maghreb cambiano

La rivalità tra Algeria e Marocco continua a pesare sull'assetto politico ed economico del Maghreb, mentre l'Algeria ha ulteriormente ampliato il fronte delle proprie tensioni diplomatiche. Il 10 settembre Algeri ha annunciato la rottura delle relazioni diplomatiche con gli Emirati Arabi Uniti, accusando Abu Dhabi di azioni definite "provocatorie e ostili". Alla base della crisi vi sono, secondo fonti diplomatiche e ricostruzioni internazionali, divergenze su dossier che comprendono Sahara occidentale, Israele e Sahel.

Sul dossier sahariano, la frattura tra Algeria e Francia resta uno degli elementi di maggiore rilievo. Parigi ha formalizzato nel luglio 2024 il sostegno al piano marocchino di autonomia per il Sahara occidentale nell'ambito della sovranità del Marocco, provocando una dura reazione algerina. Nel maggio 2026 Francia e Marocco hanno inoltre preparato un nuovo trattato destinato a rafforzare la cooperazione bilaterale, anche nei settori della difesa, dell'aeronautica e della sicurezza.

La dinamica ha conseguenze che vanno oltre il confronto diplomatico. Il Marocco sta consolidando la propria posizione sulle rotte atlantiche e mediterranee attraverso infrastrutture come Tanger Med e i progetti legati a Dakhla, mentre l'Algeria punta a sviluppare una propria rete portuale e infrastrutturale. In questo contesto, la competizione regionale rende ancora più rilevante la ricerca di collegamenti alternativi e complementari nel Mediterraneo centrale.

Mar Rosso e Canale di Suez: le nuove incognite sulle rotte commerciali

A ciò si aggiunge la crescente instabilità del corridoio del Mar Rosso. Gli attacchi alle navi commerciali e le minacce alla navigazione attraverso Bab el Mandeb hanno modificato negli ultimi anni le strategie dei grandi operatori marittimi. Nel settembre 2026, tuttavia, il quadro non è univoco: Maersk e Hapag-Lloyd hanno annunciato la ripresa di quattro ulteriori servizi con transito attraverso il Canale di Suez, dopo precedenti riaperture della rotta. Le compagnie hanno sottolineato che l'evoluzione delle operazioni continuerà a dipendere dalla stabilità della regione.

La vulnerabilità del corridoio resta comunque evidente. Proprio il 17 settembre 2026 il ministro della Difesa italiano Guido Crosetto ha annunciato la preparazione di una missione navale italiana per proteggere il traffico mercantile nel Bab el Mandeb, richiamando i rischi per i costi, i tempi di consegna e le infrastrutture sottomarine strategiche.

La crisi delle rotte orientali si intreccia con la crescente rilevanza del Corno d'Africa. Il porto di Berbera, in Somaliland, è diventato uno degli asset infrastrutturali più importanti dell'area grazie alla sua posizione all'ingresso meridionale del Golfo di Aden e agli investimenti di DP World. L'Etiopia continua inoltre a perseguire l'accesso portuale attraverso il Somaliland, in una partita che coinvolge anche Somalia, Egitto, Eritrea, Turchia ed Emirati Arabi Uniti.

