



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

Corso di Laurea Magistrale  
in Relazioni Internazionali Comparete

Tesi di Laurea

# **La Politica Marittima di Israele nel Mediterraneo. Una ricostruzione Storico Politica.**

**Relatore**

Prof. Antonio Trampus

**Correlatore**

Prof. Duccio Basosi

**Laureanda**

Sofia Dal Santo

852527

**Anno Accademico**

2020 / 2021

## **Indice:**

Introduzione.....	pag.2
Abstract .....	pag. 6
Capitolo 1: Dal mare, punto fondamentale, alla sua perdita di forza .....	pag. 16
1.1 Il progetto sionista e la funzione del mare durante il Mandato Britannico in Palestina ....	pag. 17
1.2 Il ruolo della marina durante le guerre arabo israeliane .....	pag. 25
1.3 Terrorismo costiero palestinese tra gli anni 50 e 90 .....	pag. 30
Capitolo 2: Il Mediterraneo: un nuovo punto di riferimento per Israele .....	pag. 35
2.1 Israele e l'identificazione del suo territorio marittimo .....	pag. 36
2.2 I giacimenti israeliani nel Mediterraneo: Noah, Mary-B, Tamar e Leviatano .....	pag. 41
2.3 Dispute nel Mediterraneo .....	pag. 45
2.3.1 Il rapporto tra Israele, Cipro e il Libano .....	pag. 46
2.3.2 Israele ed Egitto .....	pag. 52
2.3.3 Israele e Giordania .....	pag. 56
2.3.4 Israele e la striscia di Gaza .....	pag. 59
Capitolo 3: Le sfide di Israele nel Mediterraneo .....	pag. 63
3.1 La sfida del gas nel Mediterraneo .....	pag. 64
3.1.1 Il Progetto EastMed .....	pag. 65
3.1.2 La Triplice Alleanza: Israele, Cipro e Grecia .....	pag. 69
3.1.3 Israele e Turchia .....	pag. 71
3.1.4 East Mediterranean Gas Forum .....	pag. 74
3.2 Il Rinnovato ruolo della marina israeliana e la minaccia nucleare iraniana .....	pag. 75
Conclusione .....	pag. 79
Sigle.....	pag. 84
Bibliografia .....	pag. 85
Sitografia.....	pag. 90

## INTRODUZIONE

A 70 anni dalla nascita dello Stato d'Israele lo scenario nel Mediterraneo orientale è profondamente cambiato.

Quella che sembrava essere una “minoranza”, in pochi anni è riuscita a ritagliarsi un ruolo politico ed economico di rilevanza internazionale in grado di influenzare la politica e l'organizzazione di paesi “amici” e “nemici”, di raggiungere importanti mediazioni, accordi e trattati di pace nelle regioni confinanti e più ampiamente nel mondo arabo, ma soprattutto di aver lavorato alla costruzione di un'identità geografica e politica riconosciuta come autorità effettiva.

A 70 anni dalla sua nascita Israele si trova oggi a giocare una partita strategica nel Mediterraneo.

La forza di questo giovane stato si deve ricercare nella sua origine, perché è proprio lì, nell'urgenza di dare sostanza e forma all'identità di un popolo, che si genera un nuovo sentimento politico da cui avrà inizio la Storia di Israele.

Siamo nell'800, quando un gruppo di intellettuali europei di origine ebraica, tra cui spicca il giornalista e attivista Theodor Herzl, fondano un movimento chiamato *Sionismo*, un nome che attinge al *Monte Sion* e alla città di *Gerusalemme*, a sottolineare una chiara identificazione religiosa e territoriale.

La situazione per gli ebrei in Europa già a fine 800 era insostenibile a causa della crescente conflittualità causata dai *pogrom* in Russia e dall'astio politico sociale scoppiato in Francia nei confronti del capitano alsaziano Alfred Dreyfus, accusato ingiustamente di spionaggio a favore della Germania. Un clima pesante che convinse molti di loro ad immigrare nelle Americhe, dove si organizzarono fondando diverse comunità. Questa situazione spinse il movimento sionista a guardare alla terra del Monte Sion come all'approdo naturale che potesse contribuire a far nascere un nuovo corso, la certezza di un futuro migliore: gli attivisti si riunirono, dunque, a Basilea nel 1897 e fondarono il Congresso Sionista con l'obbiettivo di far spostare il maggior numero possibile di ebrei in Palestina (a quel tempo sotto l'egida Ottomana) e di creare dei piccoli insediamenti di coloni.

I primi movimenti migratori iniziarono tra la fine dell'800 e l'inizio del 900 con il nome di *aliyah* (ascesa in ebraico) e si estesero per tutta la prima metà del 900.

Grazie all'aiuto di ebrei facoltosi, che istituirono dei veri e propri fondi per i meno abbienti, molti poterono emigrare in Palestina dove, comprando le terre dagli arabi, fondarono i *kibbutz*, le comunità agricole che avevano come base un'idea socialista di eguaglianza, lavoro e giustizia sociale.

Fino alla fine della Prima Guerra Mondiale, il fenomeno migratorio si sviluppò con queste caratteristiche, ma con il mutare degli assetti nell'area del Mediterraneo cambiarono anche le sue dinamiche.

Alla conclusione della Grande Guerra, infatti, l'Impero Ottomano si sfaldò, diventando l'attuale Repubblica Turca, e i territori del Mediterraneo orientale furono spartiti tra le potenze vincitrici.

Durante la divisione dei territori, la Palestina divenne un Mandato sotto il dominio dell'Impero britannico e venne promessa sia agli arabi, che erano stati fondamentali per la sconfitta degli ottomani, sia agli ebrei. Nel testo del Mandato presentato alla Società delle Nazioni Unite, infatti, era contenuta anche la Dichiarazione di Balfour con cui la Gran Bretagna si impegnava a creare una nazione per gli ebrei.

Dagli anni 20 l'immigrazione prese una nuova piega.

Con la fondazione dell'Agenzia Ebraica, nel 1922, riconosciuta poi ufficialmente nel 1929, per la prima volta si costituiva un vero e proprio organo istituzionale che, oltre a gestire l'immigrazione e l'acquisto delle terre dagli arabi, fungeva da organizzazione quasi governativa che gestiva le decisioni della leadership sionista. Successivamente, fu proprio l'Agenzia ad amministrare i territori ebraici costruendo scuole e ospedali, istituendo il corpo delle forze speciali dell'Hagana, fino ad essere la fautrice della fondazione dello Stato di Israele.

Un ruolo determinante poi, è stato ricoperto dall'intelligence e dall'esercito via terra che, dagli albori dello stato moderno di Israele fino all'inizio del XXI secolo, hanno rappresentato la colonna portante di questo paese in termini di sicurezza e controllo dei territori, oggi riconosciuta tra le più efficaci istituzioni di difesa al mondo.

Quest'elaborato, tuttavia, si cala in parte nella storia dello Stato di Israele e sfiora la narrativa riservata alla potenza del suo esercito di terra, per concentrarsi sul ruolo del mare che tanta parte ha avuto nella costruzione della storia di questo paese. Bagnato dal Mar Mediterraneo e dal Mar Rosso, Israele ha sfruttato questa sua posizione strategica con obiettivi che nel corso del tempo sono mutati in funzione del suo progressivo come nazione, come forza economica e come forza politica.

Lo scopo di questa tesi è quello di osservare Israele guardandola dal mare, di fare un percorso tra passato, presente e futuro per leggerne l'evoluzione e il peso del Mediterraneo in questa trasformazione.

Il mare, per gli immigrati che giungevano in Palestina è stato fondamentale sia perché via d'accesso ad una nuova vita in patria sia perché fonte di una economia emergente.

La gestione dei flussi migratori e lo sviluppo delle attività portuali e del loro indotto, infatti, costituivano due elementi di grande attrattiva.

Il viaggio via mare era l'unico modo per arrivare nella loro Eretz (terra) e per molti ebrei europei rappresentava una nuova avventura: dal momento che la maggior parte di loro viveva nelle grandi città lontano delle coste o dalle località marittime e svolgevano per lo più attività artigianali e commerciali, il mare sembrava qualcosa di irraggiungibile, era visto come un miraggio.

Una percezione che muta radicalmente, quando diventa l'unica opportunità, la finestra sul futuro, il mezzo che li avrebbe riportati verso una nuova patria piena di speranza, verso quella terra promessa tanto decantata anche dalla letteratura sionista del primo 900.

E così ha inizio il viaggio, il ritorno, la *aliyah* dall'Europa verso due luoghi altrettanto importanti, Giaffa ed Haifa, i due porti della Palestina che durante il Mandato britannico erano già due importanti e fiorenti centri di attività di scambio e di vita.

Si può affermare, quindi, che il fatto di poter toccare con mano uno scenario ricco di opportunità abbia sicuramente influito su alcuni ebrei immigrati al punto che, dopo gli anni 20, anche l'economia subisce importanti trasformazioni: oltre allo sviluppo dell'agricoltura nei Kibbutz, l'interesse si sposta verso il porto che vede la nascita di associazioni marittime finalizzate alla gestione dei flussi migratori, degli scambi commerciali e della difficile convivenza con gli arabi.

La voglia di libertà e di spensieratezza, il patriottismo sionista ed ebraico, un crescente entusiasmo e fiducia nel futuro trovano la loro apoteosi nella grande inaugurazione del porto di Tel Aviv nel 1936, il primo porto interamente ebraico, un vero e proprio ponte tra l'Europa e il Mediterraneo, che rappresentava l'invito agli ebrei a tornare in patria.

La necessità di fondare un apparato di difesa marittima fu meno sentita rispetto alle possibili minacce che potevano arrivare dal suolo terrestre.

Questo elemento si notò fin da subito, anche quando nel pre-stato israeliano venne creata la forza di difesa dell'Hagana, con la Pal-yam. Così battezzate, le forze di difesa marittime ebbero un ruolo sempre marginale: l'aver preso in carico il trasporto illegale degli immigrati durante la Seconda Guerra Mondiale, la difesa delle coste e del territorio marittimo durante le guerre arabo israeliane, la conduzione delle operazioni di intercettazione delle navi dei gruppi terroristici che minacciavano di entrare nel paese sono sempre passate in secondo piano rispetto alle imprese condotte dall'esercito via terra.

Non si cerca qui di oscurare le imprese delle IDF (Israel Defence Forces), ma di far capire quanto il contributo della marina sia stato fondamentale e soprattutto svolto in funzione di questo apparato.

La sicurezza in campo marittimo è sicuramente l'aggancio tra passato, presente e futuro e ci permette di guardare con occhi diversi soprattutto il presente, perché uno dei suoi compiti principali è quello di salvaguardare le risorse energetiche.

Israele si sta concentrando sullo sviluppo dei suoi giacimenti di gas, sta cercando di guadagnare ancora più influenza nel Mediterraneo e questo gli permette di poter concludere alleanze strategiche con paesi che probabilmente fino a 20 anni fa sarebbero risultate improbabili.

Queste alleanze giocano sul futuro del Mediterraneo un ruolo fondamentale e in questo scenario Israele con i suoi giacimenti di gas si trova a giocare una partita strategica anche in funzione di una cooperazione estesa all'Europa e al mondo arabo.

## ABSTRACT

This paper analyzes the figure of the State of Israel as a function of the sea, the Mediterranean, through a logical and temporal path: what meaning did the sea have for Israel in the past, in the present and what meaning could it have in the future?

The first step was historiographical: when at the beginning of the 20th century Zionist thought was spreading in Europe, the Jews dreamed of reaching the Land of Zion and the only way to do it was by sea.

After the First World War this dream was fulfilled thanks to the agreement of the British Mandate between the British and the leading exponents of the Zionist movement: the gates of Zion then opened for the Jews who were able to return to Eretz Israel. The first migratory waves were registered in those years and the ships full of immigrants set sail from the main European ports with final destination Palestine. Here they found, in addition to the English, the Arabs and the Yishuv, the Jews already present in that territory.

The immigrants soon integrated with both the Arabs and the Yishuv and began to discover the possibilities that the Palestinian territory could offer, starting right from the sea: the communities settled both in the hinterland and in the port cities, the main ones being Ashdod, Haifa and Tel Aviv. These centers were the beating heart of Palestine's activities under the British Mandate and immigrants quickly integrated into both the economic and social sectors.

Although most of them came from the main European city centers, they got used to port life, thanks also to the fact that the sea had allowed them to reach the Promised Land and continued to bring other Jews from Europe. The ports of Haifa and Ashdod were the main commercial ports and the arrival point of ships loaded with both goods and people: here many immigrants found work there, thus forming the first workers' associations from which the idea of build their own Jewish state independent of both the British Mandate and the Arab community, with which they immediately clashed.

The real turning point came with the construction of the port of the city of Tel Aviv in the mid-1930s: what made it different from the others was that it was built for the first time by Jews for Jews, because the sea represented both freedom towards the British and the Arabs to Europe, which is now increasingly distant.

During the years of the Second World War the hostilities between the Jewish community, the Arabs and the British grew more and more: with the Arab, they tried a peaceful collaboration from the beginning of the Mandate, but things got worse due to the different management of port affairs that

resulted in Arab riots and boycotts; the British, on the other hand, during the period of the Second World War banned Jewish immigration to Palestine and seized the ships that the Jews had bought or built in order to use them in battle in the Mediterranean. This fact led to the Pal-Yam movement, with which the Yishuv illegally brought numerous immigrants away from Europe.

With the birth of the State of Israel in 1948, the perspective changes: immigration becomes legal and the scene of the clashes moves from the ports, both in the open sea and on land.

With the beginning of the Israeli Arab wars, all possible forces are deployed and the Israeli state, in addition to thinking about a defense strategy on land, must also know how to defend itself both in Mediterranean waters and the Red Sea. Thus was born the Israeli navy, which inherited one of the apparatuses of the old Pal-Yam, the apparatus of the Hagana maritime defense forces, and began to build piece by piece its armaments in order to compete with the enemy Arab forces.

Israel did not have many maritime armaments, as most of the budget it had had been used for the land defense forces, but over the years thanks to the numerous victories, the experience gained in the field especially during the wars between 1948 and 1973, the navy gains more and more confidence and manages to procure and build, sometimes in the wake of used and refurbished ships, real military maritime armaments: destroyers, vessels full of explosives, frigates, missile ships, submarines entered to be part of the Israeli maritime arsenal.

The new technologies that Israel was able to develop and the strategy that the navy was able to follow, alongside the air and land forces, allowed the maritime army to equal the most favored Israeli land defense forces in the battlefield.

The navy during the period of the Arab-Israeli wars played the role of protector of Israel from the Arab threat that faced both the Mediterranean and the Red Sea. Far more serious were the acts of Arab terrorist groups such as Hezbollah (Lebanese), Hamas and the Palestine Liberation Front (Palestinians) who did not recognize Israel's sovereignty over those lands and tried in every way to attack it jointly: during the years of the Arab-Israeli wars even terrorist groups joined in undermining Israeli forces.

The first attacks began during the 70s and, even if they mostly on the land, the most important in that period occurred by sea: these terrorist groups were well structured and somehow managed to organize the attacks by circumventing the navy thanks to the possession of technological means and advanced military.

Among the worst attacks were that of March 5, 1975, when some terrorists managed to land on the shores of Tel Aviv and attacked a hotel by hitting and holding civilians hostage, and the Coastal Road Massacre in 1978 when the terrorists after passing by shores of Tel Aviv beach pushed into the city center taking hostage a bus full of civilians, blowing it up.

To prevent these attacks, Israel deployed all its forces and war experience, maritime forces were increased and coastal surveillance patrols were quadrupled.

In addition to this, he did not hesitate to try to eliminate the terrorist cells on the Arab territories, for example by invading Lebanon to eradicate the Hezbollah forces located in the south of the country.

In the second chapter of this work the sea was analyzed from another point of view, more strategic and geopolitical. After the consolidation of the navy as a defense sector of the Mediterranean Sea, Israel has tried to consolidate itself in another sector: the energetic one.

Compared to the countries that were on the Mediterranean scenario, Israel was poor in natural energy resources and has always depended on the supply of oil and gas from neighboring Arab countries and also from foreign ones such as Russia, Azerbaijan and the United Arab Emirates.

With the birth of the State of Israel, drilling and research works began in the coastal sea area and adjacent to the exploration of gas and oil. About 450 small sites were discovered between the 1950s and 1990s. The largest drilling occurred in the Mediterranean in shallow water, about 10-20 km from the west coast. The results of the first explorations in the Levante basin between the 50s and 90s led to the discovery of the Heletz field, in the south of the country, which did not have a long life given its limited capacity and was unable to meet the needs of the country. The same fate had other small sites in that area. Therefore, it was necessary to resort to the supply of oil sources from other countries.

During the war years of 68, Israel seized the southern part of the Sinai, won by Egypt, where for 12 years it explored and developed the Alma field, the second largest discovery to date. During the 1979 peace treaties with Egypt, the territory of Sinai, as well as the Alma field, had to be returned to Egypt, thus losing the only site that until then could make Israel less dependent on Arab countries and thus allowing Egypt to subsequently become its main oil supplier.

The change of strategy took place in the late 1990s with the discovery of the Noah natural gas field, off the coast of the city Ashkelon, thus representing the first large-scale Israeli natural gas reserve, followed by the discovery of the Mary B.

Both findings immediately produced significant results, supplying the first quantities of natural gas produced in Israel and directed to the domestic market. Compared to Noah, the Mary B field had more potential: all the gas produced by the field was used by Israel General Electric to run part of its power unit, converting it from diesel, coal and mazut (fuel oil) to natural gas.

In the early 2000s, other minor fields were discovered such as Dalit, Tanin and Karish, but the real turning point came with the discovery in 2009 of the Tamar field, a large gas reserve located about 90 km from the coast of Haifa, one of the largest wells in the Levante basin which in a short time together with Leviathan, the other field discovered the following year, would have been able to supply

the Israeli market making it self-sufficient and beyond. Noble Energy, a Texan extraction company, and the Israelis Delek Drilling and Avner Oil & Gas operated on these fields, to which we owe the discoveries of these important fields. Both Tamar and Leviathan will be available for extraction from 2019 and 2021.

Thanks to these discoveries in the field of energy resources, Israel has emerged as a new competitor in the Mediterranean scene. However, this new scenario on the sea has highlighted some economic and geopolitical issues. One of these concerns the law of the sea and more precisely the Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) held in Montego Bay in 1982 during which the division of the coastal maritime territory of a state was established:

- territorial sea: the sovereignty of the coastal state extends beyond the mainland and inland waters to an adjacent sea area. This area can extend up to 12 nautical miles measured from the baseline. For the territorial sea area, the principle of freedom of the seas is applied and therefore all States have an equal right to derive all the utilities it can offer: navigation, fishing, cable laying, exploitation of biological and mineral resources.
- contiguous zone and archaeological zone: it is included within 24 miles from the base line. The coastal state can exercise the power of supervision and control aimed at preventing and repressing violations of its tax, customs, health or immigration regulations against merchant ships flying any flag. This area must be proclaimed by the coastal state.
- exclusive economic zone: it extends up to 200 nautical miles, regardless of the conformation of the coasts. It gives the Coastal State exclusive control over all the economic resources of the area: biological, mineral, soil, subsoil and overlying waters. States other than the coastal one may use the sea included in this area for purposes unrelated to economic exploitation, such as exercising the freedom of navigation, the right to fly over, the laying of pipelines and submarine cables. It is an area of legal status with a debate still ongoing with reference to the military naval maneuvers of third states and the question of the so-called creeping jurisdiction on the sea.
- continental platform: it consists of the seabed and subsoil of the coastal marine areas that extend beyond the territorial waters up to the isobath of 200 meters and then sink into the continental slope. The State of Israel has neither signed nor ratified this Treaty, but has nevertheless adopted the other provisions that bind it to customary international law and to articles concerning the division of the maritime space and its legislatures, such as the Geneva Convention of 1958 and, subsequently, it adhered to other international agreements such as that of the Barcelona Convention, signed in 1995, for the protection of the maritime environment and the coastal region of the Mediterranean, as well as other international agreements on the sea such as MARPOL, the document for the prevention of pollution from ships.

Israel's maritime space represents one of the main economic resources of the country and, consequently, a significant source of wealth that has direct impacts on the development of its social organization: from its powerful energy sources to the production of water for domestic consumption, to natural and patrimonial resources, not to mention the system of infrastructures, commercial and recreational activities along its coasts. With the discovery of oil fields in recent years, the Israeli economic and social scene has been dominated by policies aimed at encouraging the development of the energy sector, various internal laws have been revised and modified to control the EEZ, the sea, the coastal area, the environmental problem, fishing and desalination.

With the discoveries of the largest deposits in the last 10 years, an attempt has been made to advance laws on the control of the EEZ, trying to establish a maritime plan, such as the Marine Bill Act, a bill presented to establish a legal framework in the Mediterranean for Israeli activities conducted in its EEZ, which aimed to define the enforcement powers of the various competent authorities and the application of Israeli laws in maritime areas. The project didn't pass and did not even enter the Israeli parliament twice, due to the difference of views of the parties involved and the mostly environmental problems that the project presented.

The problem of the delimitation of the Israeli exclusive economic zone has also spilled over to neighboring countries: in the eastern Mediterranean area only the State of Israel and Turkey have not adhered to the UNCLOS Convention.

This difficulty has prompted Israel to reach maritime border agreements, not without some difficulties. For example, the question of the division of the exclusive economic zone between Lebanon and Israel is still unresolved, since the southern Lebanese sea borders intersect with the northern Israeli ones.

Both Lebanon, in 2007, and Israel, in 2011, had entered into agreements with the Greek Republic of southern Cyprus to delimit their maritime borders. The dilemma arose during the agreement between Cyprus and Israel: according to the Lebanese state this agreement was void because it went against the principles it had established in the agreement with Cyprus three years earlier, claiming that the area declared by Israel exceeded 860 square kilometers a part of the southern exclusive economic zone of Lebanon, as he indicated in the coordinates sent to the United Nations in 2010, thus depriving the Lebanese state of both a part of the maritime energy resources that would be due to it, both of the economic advantages that the processing of the fields would bring to the economically unstable country.

The recent warlike past between Israel and Lebanon certainly did not favor a fair solution between the parties: since 2011 they have tried to reach compromises in the diplomatic field, first by proposing to turn to the international tribunal that resolved maritime conflicts, then by including in the negotiation a third party, in this case the United States, who could mediate. Solutions were also

proposed in the economic field, for example by putting in the middle the oil and gas extraction companies that could have made arrangements for the division of resources themselves. The lack of collaboration and the diversity of views has led, after several attempts, to stall the negotiations and also the works in the disputed area.

In 2019 Lebanon, given the severe economic situation in which it found itself, reopened negotiations to reach an agreement with Israel and finally take advantage of the proceeds from the exclusive economic zone. Even in the last two years, during which there has been a new stalemate for the COVID 19 pandemic, a consensus has not yet been reached on both sides: the last interview held in the territories of UNIFIL (United Nation Interim Force In Lebanon) ended in a confrontation, as Lebanon demanded in addition to the missing part of its exclusive economic zone of the fields that Israel had recently discovered, meeting Israel's outright rejection that it had already agreed to leave a part of it to Lebanon. greater than the maritime area that belonged to it.

Another unsolved problem is the Palestinian Authority's maritime zone.

The Gaza Strip, unlike Israel, under the government of the Palestinian Authority, joined the Montego Bay Sea Treaty and adopted its principles.

At the end of the 90s, in addition to the Noah and Mary B fields, the "Gaza Marine" field was discovered in the Gaza Strip by the British company British Oil, which had reached an agreement with the Palestinian authorities to be able to operate on the field for 25 years. The major obstacle to the development of the Gaza field has been the dispute between Israel and the Palestinians over the territorial waters for which, according to international law, the area containing the gas field belongs to the Palestinians. The wars between Israel and the Palestinian terrorist movement of Hamas, starting in the 2000s and then intensifying between 2005 and 2008, prevented British Oil from agreeing with Israel for a possible supply of gas, subsequently also stopping the company's work in the exclusive economic area.

Dialogues between Israel and the Palestinian National Authority for a possible collaboration on gas and the resumption of exploration of Gaza Marine resume with the interruption in 2011 of the gas supply by Egypt. The Israeli government has therefore supported the development of Gaza Marine, but in recent years also in this case the agreements between the two sides have stalled due to the continuing tensions between Israel and the Hamas movement.

Unlike Lebanon and the Palestinian Authority, Israel maintains good relations with Egypt and Jordan. In particular, since the 1950s Egypt has played a fundamental role as leader of the Arab countries in the Arab-Israeli wars, thus opposing the birth of the Jewish state. After almost thirty years of war, at the end of the 1970s Egypt turned the page and decided to negotiate peace agreements with Israel, becoming the first country in the Middle East to recognize it as a rule of law and thus starting a series

of bilateral economic agreements, but also of energy supply: the peace treaty established that Israel would have to buy and supply gas and oil directly from Egypt. Subsequently, other agreements on energy sources were ratified, such as the project for the construction of a gas pipeline from Egypt to reach Israel to supply the country, first set aside and then resumed starting from new agreements signed in 2005 for an Egyptian gas supply to start in 2008.

In 2011, with the outbreak of the Arab uprisings and the dismissal of Mubarak as president, due to internal turmoil, Egypt interrupted the supply of gas to Israel, on the one hand putting bilateral relations between the two countries on standby, but from another by allowing the Israeli state to focus on extracting gas from its fields. When the Muslim Brotherhood party came to power two years later, Israel ensured that it maintained the hitherto persistent peace relations and above all that the development of the natural gas agreements continued.

The relationship between Israel and Egypt has been defined as a "cold peace", that is, Israel is still seen by Egypt as a threat and even if some exponents of domestic politics are still hostile towards it, they have nevertheless maintained peaceful and cooperative relations.

Particularly significant was Egypt's support between 2005 and 2008 against Hamas.

Jordan, about fifteen years after Egypt, was the second Arab country to have recognized Israel as a state and power in the Mediterranean.

In 1993, after the peace agreements between Israel and the PLO (Free Organization for Palestine), Jordan represented by King Hussein also agreed to sign a peace agreement and the beginning of bilateral relations with Israel.

Unlike the other countries analyzed so far, Jordan doesn't have an outlet on the Mediterranean Sea but only on the Red Sea, where it has established restrictions with Egypt.

Bilateral relations between Jordan and Israel are mainly based on energy resources.

The definition of the peace treaty and the cooperation relations between the two countries, in fact, have brought positive results to both countries: the Jordanian kingdom has managed to solve the problem concerning water resources, while Israel has had another Arab ally on its side after Egypt, and it is also a new potential for economic investment and collaboration. A series of water and energy agreements were therefore established, sectors in which Jordan was lacking and which Israel could have supplied. With the discoveries of gas fields in the Mediterranean basin of Israel, Jordan, and in particular the electric company Jordan Electric, agreed for a gas supply from 2017 to Jordan for 15 years and for the construction of two connected pipes to transport gas. Although the agreement was signed by two companies in Jordan, the government had tried to keep the news hidden because it would have found opposition from public opinion and citizens, given that a large majority of the Jordanian population is Palestinian.

The update of the agreement did not take long to leak, sparking protests across the country and even within the government itself, which tried to change the law by banning the import of Israeli gas. The fact the law against Israel, if approved, could clash with the legal quibbles of the agreement, made it impossible for the anti-Israel law to come into effect.

Protests against the government over the agreements with Israel have continued since 2016 and intensified in 2021, following the clashes in Jerusalem in support of the Palestinians.

In this second chapter we have therefore dealt with the sea from the point of view of the discovery of energy resources and their impacts on the economy of the country but also on the immediately neighboring regions, thus analyzing the relationship between Israel and some Mediterranean countries on the division of maritime space and energy cooperation agreements.

The third and final chapter is projected on the future and on the strategies that Israel will be able to put into play by exploiting its oil fields. Thanks to the availability of the Tamar and Leviathan fields, it is estimated that in addition to the gas used for domestic revenues, about 40% will remain that can be exported.

Israel is not the only country in the Mediterranean that has oil fields. In addition to that of the Gaza Strip, since 2010 several have also been discovered in the area of the Republic of Southern Cyprus (Aphrodite) and also in Egypt (Zohr). All these plants therefore represent potential suppliers for the Mediterranean countries and also for Europe.

In particular, in the eastern Mediterranean area, probably also given the proximity of the deposits and the borders of the exclusive economic zones, a triangular alliance has been created between the Greek Republic of Cyprus - Israel - Greece.

Since 2010, and especially after the delimitation of the reciprocal exclusive economic zones, cooperation between Israel and Cyprus has been increasingly strengthened: in the military field, for example, policies have been put in place to safeguard the coastal territories and the EEZs of both countries, while in the economic one there is a collaboration for a possible export of gas through the construction of a gas pipeline and the construction of liquefaction plants.

Greece is also added to the Israeli and Cypriot projects. In 2016, the respective ministers of the three states met to give life to a common idea: to distribute gas from their respective fields by building two gas pipelines, onshore and offshore: the first would have connected Israel, Cyprus and then Crete while the second would have crossed the sea. Mediterranean starting from Crete to southern Italy.

The project was named EastMed.

The good intentions for the success of this initiative had to deal with two variables, one technological and one economic, because both Israel and Cyprus lacked gas liquefaction plants, so building them would have been more expensive than the project itself.

Egypt was proposed to join the project, which had discovered the Zohr field and which had two liquefaction plants in the Mediterranean that Israel already used, but was later shelved because Egypt preferred to exploit its own gas.

Another actor took an interest in EastMed: the European Union. This project captured the interest of the EU because it represented what it had long pursued: energy interdependence. Its main gas suppliers are Russia, Norway and Algeria, but since stocks in the Nordic countries are running out, it would have to depend almost exclusively on Russia. To avoid this, or at least limit Russian gas imports, the EU has therefore decided to finance the EastMed project.

The negotiations between Israel, Cyprus and Greece continued until they suffered a stalemate: first Italy pulled out of the project and then the European Union backed down and approved the Green Deal, a plan that goes in a different direction from the EastMed project.

The "Mediterranean triangle" and above all Israel are faced with one: follow the Green Deal and set East Med aside or try to convert the project in a "greener" way.

Of all the states mentioned so far, a major absentee in the Mediterranean stands out: Turkey.

Ankara did not enter the project, because it did not have stable relations with any of the three countries involved in the initiative. Relations between Israel and Turkey have cracked since 2010 during the Mavi Marmara incident and, following Turkish support for the Islamic movement Hamas, diplomatic relations are interrupted for a certain period. However, Israel recognizes Turkey as a powerful ally and tries to mend it in 2016, proposing bilateral gas agreements, also because in that moment the Republic feared that its main supplier, Russia, with which it had had diplomatic problems, could have left it dry. If on the one hand both political realities wished for peace, on the other the old grudges were coming back to light: the proclamation of Jerusalem as the capital of Israel and the move of the American embassy from Tel Aviv by the President of the United States Donald Trump and the continued Turkish support for Palestinian terrorist forces have again driven Israel and Turkey away. Cut off from the EastMed project and the East Mediterranean Gas forum, Turkey has approached Libya, maintaining bilateral relations, defining reciprocal EEZs (Exclusive Economic Zone), guaranteeing the possibility of entering the Libyan maritime radius to seek energy resources and giving, therefore, a clear sign of the Turkish presence in the Mediterranean.

Over the past year, Turkey has risked sanctions from the European Union for approaching Greek waters and exploring its area for natural gas exploration.

The idea of Israel-Cyprus-Greece to develop energy resources in the Mediterranean has also involved other countries in the Mediterranean area such as Egypt, Jordan, the Palestinian Authority, Italy and are in the process of joining the United States and France. A new international organization is thus created which takes the name of East Med Gas Forum whose statute was signed and ratified in Cairo in January 2019.

On the one hand, Israel is concerned with improving its position by focusing on energy resources in its maritime area, on the other it is also thinking about its safety: the Israeli navy is the pivot of the defense of the sea, of the maritime fields and of the Israeli coasts in the Mediterranean. The continuous attacks by the terrorist groups Hamas and Hezbollah threaten the Israeli territories and the action of the navy, which in recent years has improved its technological armaments, has always managed to stop terrorist intimidation. The threats also include the nuclear threat from Iran region, which is a great concern to the Israeli government, and the possible influence that the country could have on other states in the Mediterranean area.

## **CAPITOLO 1:**

### **DAL MARE, PUNTO FONDAMENTALE, ALLA SUA PERDITA DI FORZA**

#### **INTRODUZIONE**

Che ruolo gioca il mare nella costituzione dello Stato Ebraico e dopo la sua proclamazione sino agli anni 90? Questa domanda ci consente di osservare la nascita e l'affermarsi di un'identità politica e sociale nazionale da un punto di vista privilegiato, perché il mare contribuisce senza alcun dubbio a costruire un'idea di appartenenza comunitaria prima e di risorsa strategica poi. Dai coloni ebrei all'ideologia sionista, alla comunità degli Yishuv, durante il Mandato Britannico in Palestina, il mare ha avuto inizialmente un ruolo fondamentale nell'esprimere anche attraverso la costituzione del porto di Tel Aviv, dell'Accademia navale e la capacità di gestire i flussi migratori dall'Europa, l'esistenza di una nazione insediata in un territorio definito, che stava costruendo il proprio posizionamento politico ed economico, difendendosi dalle incursioni di arabi e inglesi con poche risorse a disposizione.

Il mare, per il neo Stato d'Israele, rappresenterà sempre di più un baluardo della difesa dei confini, durante le guerre arabo israeliane dal 1948 ai primi anni 80, periodo in cui la marina israeliana si organizzò per rispondere agli attacchi frontali via mare e per aiutare le forze di difesa israeliane via terra e aeree nella protezione del paese.

## 1.1 Il progetto sionista e la funzione del mare durante il Mandato Britannico

Il fulcro della rivoluzione sionista fu la convergenza di due profonde necessità: il ritorno collettivo all'antica patria ebraica e il rinnovo della cultura ebraica. Il progetto sionista era chiaramente concentrato sulla fondazione di una patria ebraica sulla terra che portava il nome di questo movimento, ovvero il "Monte Sion", dal momento che la maggior parte delle comunità ebraiche si trovavano nell'entroterra, quindi il mare, anche per la letteratura ebraica europea non aveva un'importanza fondamentale.

Costituiva un'eccezione, invece, la città di Odessa, situata sul Mar Nero, dove alla fine del XIX secolo si formò una grande comunità ebraica, i cui protagonisti più illuminati, intellettuali e letterati sionisti iniziarono a vedere il mare come un mezzo per raggiungere la *Eretz Israel*. "The sea was a barrier that had to be crossed before arriving at the shores of the new country. For Jews leaving Europe to go to America or Palestine, the sea was a state of transition and an initiation into a new, and potentially a better, life. The sea was an intermediary experience, a rite of passage. Arriving at the land meant heading inland and turning one's back, literally, on the sea. In a Zionist framework of interpretation, the sea voyage to Eretz Israel was construed in terms of return and homecoming."<sup>1</sup>

Molte navi salparono dai principali porti europei (Odessa, Costanza, Trieste) per raggiungere la Palestina, attraccando nel porto di Giaffa.

Nella logica sionista il mare era solo uno spazio che veniva attraversato per andare nella terra promessa, non aveva nessun altro significato dal momento che anche nei secoli precedenti era visto come una semplice via di trasporto. Quando dall'Europa arrivano i coloni, iniziò a consolidarsi una nuova prospettiva: il mare iniziava ad essere percepito come la nuova "porta" verso lo sviluppo, che guardava all'occidente, all'Europa e alle comunità ebraiche che li erano rimaste. Fu un cambio di prospettiva radicale: il mare non era più un ostacolo ma un ponte. A questo contribuì anche la percezione che le coste potevano esser un luogo di relax e attività ricreativa per le comunità, una destinazione a cui approdare per fuggire dalla routine: in tal senso la più rappresentativa fu la città di Tel Aviv: "The Tel Aviv beach became the quintessence of the new, liberated Jewish existence, the one that was allegedly free of the religious Zionist ideology based on national revival and the building of the land".<sup>2</sup>

Il cambio di atteggiamento verso il mare avvenne verso la metà degli anni 30, quando i leader sionisti si riunirono al diciannovesimo congresso sionista di Lucerna per fondare il dipartimento marittimo e

---

<sup>1</sup> Maoz Azaryahu (2008) *THE FORMATION OF THE "HEBREW SEA" IN PRE-STATE ISRAEL*, Journal of Modern Jewish Studies, 7:3, 251-267, DOI: 10.1080/14725880802405001, p. 153

<sup>2</sup> Ivi pp. 255-256

della pesca dell'agenzia ebraica a cui fecero seguito il primo e unico porto interamente ebraico (quello di Tel Aviv) in risposta al boicottaggio arabo, lo sviluppo di villaggi di pescatori lungo e coste e di zone di pesca, la creazione della prima scuola nautica ad Haifa nel 1938 e la creazione della ZIM dopo la seconda guerra mondiale. Atti concreti finalizzati a gestire i flussi migratori dall'Europa ma soprattutto a definire un'indipendenza e una sovranità in risposta alla crescente ostilità arabo-ebraica, in particolare durante il periodo della quinta *Aliyah*<sup>3</sup>, che le istituzioni *Yishuv* decisero di affermare esercitando un controllo strategico delle vie marittime.

Durante il Mandato Britannico il principale porto della Palestina, sia per la quantità di merci che lo attraversava che per il volume di affari, era quello di Giaffa. Qui lavoravano principalmente marinai arabi che, dopo la Prima Guerra Mondiale, si trovarono in contrasto con gli ebrei. Dopo la guerra furono necessari un paio d'anni di assestamento affinché il flusso dei commerci riprendesse i livelli pre-conflitto fino a raggiungere un'attività molto fiorente nel 1924<sup>4</sup>, grazie all'aumento dell'immigrazione ebraica dall'Europa e degli insediamenti in Palestina. Lo sviluppo dell'economia e dell'agricoltura fecero rifiorire l'attività del porto e molti ebrei iniziano a insediarsi nelle attività portuali come agenti di compagnie di navigazione, come impiegati governativi negli uffici e operai che iniziarono a crearsi un proprio spazio e a costruire cooperative di trasporto merci. La loro crescente attività nel porto determinò feroci scontri con gli arabi, come la rivolta del 1921 che portò al boicottaggio delle compagnie ebraiche, alla chiusura del porto ai flussi migratori che dovettero cercare altri approdi come Haifa, ad esempio.

A metà degli anni 30 vennero fatti dei tentativi di cooperazione tra arabi ed ebrei per la gestione del porto, che purtroppo ebbero breve durata: si cercò di integrare i lavoratori portuali arabi con gli ebrei istituendo la "Jews-Arab Sailors Union" e si tentò di creare una partnership, su iniziativa di David Ben Gurion, per il trasporto di merci sulle barche.

A complicare ulteriormente il rapporto tra ebrei e arabi fu il boicottaggio del 1936, sempre a danno degli ebrei, che determinò la chiusura alle attività ebraiche nel porto e del contrabbando di armi, a cui gli *Yishuv*<sup>5</sup> erano legati tramite alcuni simpatizzanti dell'*Haganah*<sup>6</sup> che vi lavoravano. Con la fine

---

<sup>3</sup> ebr. «ascesa») Termine che ha indicato, dopo la diaspora ebraica, l'immigrazione nei luoghi santi dell'ebraismo a scopi religiosi. Dalla fine del 19° sec. a. indica, nel sionismo, l'immigrazione in Palestina; poi, in Israele, fu codificata come diritto per ogni ebreo dalla cosiddetta «legge del ritorno». Da Dizionario Treccani

<sup>4</sup> Kobi Cohen Attab: *Zionism's Maritime Revolution The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores, 1917–1948*, De Gruyter, 2019, p 59

<sup>5</sup> (ebr. «insediamento») Termine indicante l'insediamento ebraico in Palestina prima della nascita dello Stato di Israele, comprendente sia gli ebrei giunti dall'Europa con la prima aliyah sionista del 1882 (il cd. «nuovo y.») sia quelli presenti in precedenza (il «vecchio y.») Enciclopedia Treccani

<sup>6</sup> Organizzazione militare ebraica in Palestina, sorta dopo la dichiarazione Balfour (1917), come sviluppo dei gruppi armati già esistenti per la "difesa" (ebraico Haganah) degli Ebrei dal terrorismo arabo. Secondo la relazione del comitato angloamericano d'inchiesta (aprile 1946), conta oltre 60.000 unità, ben armate e disciplinate ed ha una

delle rivolte il porto venne chiuso molti presero le distanze dagli arabi e si trasferirono nel nuovo porto interamente ebraico di Tel Aviv, mentre altri preferirono stanziarsi ad Haifa, fiorente città marittima con un porto sotto il controllo degli inglesi: “Haifa was perceived as a key site in the British Empire’s developing transport system, primarily because of its strategic location and its port”<sup>7</sup>. Grazie quindi alla sua posizione strategica, pensarono subito alla costruzione di un porto che fosse un accesso sicuro all’India e alle risorse petrolifere dell’Iraq. Nonostante le attività di costruzione durate 4 anni, il porto continuava la sua attività di trasporto: circa la metà del totale delle merci che passavano attraverso i porti della Palestina. Già durante gli anni 20, prima che venisse costruito, si pensò che di lì a poco il porto di Haifa sarebbe diventato il principale del paese e per questo molti ebrei vi stabilirono le loro fabbriche e le loro attività, così come crebbero i posti di lavoro per gli ebrei, anche se fino alla sua inaugurazione la maggior parte dei lavoratori rimaneva comunque araba: per esempio durante la costruzione del porto le istituzioni ebraiche cercarono in tutti i modi di garantire gli interessi della popolazione ebraica includendola nel piano.

Con la sua inaugurazione, il porto iniziò a crescere sempre di più sia per i volumi di merci in transito sia per il numero di addetti, soprattutto ebrei, che poco prima dello scoppio della Seconda Guerra Mondiale arrivò oltre il 50%:” the relative proportion of Jewish workers more than doubled, from 17 percent in the 1935–1936 working year to 39 percent in 1936–1937. The year 1938–1939 was the first in the history of the port to see a majority of Jewish workers: 1,300 of the total 2,300 workers. In other words, some six years after the port opened, the majority of its workers were Jewish.”<sup>8</sup> Molti di questi lavoratori erano ebrei provenienti da Salonico, in Grecia, che avevano esperienza del settore marittimo e potevano facilmente svolgere ruoli come marinai e stivieri. A questi si aggiunsero poi anche i membri dei *Kibbutz*<sup>9</sup>, vicino a Haifa, comunità principalmente dedite all’agricoltura, per cui il mare diventò fondamentale per la loro economia, arrivando anche a formare un gruppo chiamato *Plugat HaYam*, una compagnia marittima, grazie ai quali venne ampliata la presa del mare da parte degli ebrei.<sup>10</sup>

---

propria radio trasmittente. Le sue squadre mobili (Palmach) sono costituite, in pace, di circa 2000 uomini ed in guerra di circa 6.000. L'azione della Haganah tende: 1) a difendere militarmente la colonia ebraica in Palestina; 2) ad appoggiare l'immigrazione; 3) a reprimere il terrorismo ebraico (v. *irgun zvai leumi*, in questa App.). La cessazione del mandato britannico, con la conseguente proclamazione dello Stato d'Israele (15 maggio 1948) e l'inizio della lotta contro gli Arabi, hanno fatto della Haganah la forza armata ebraica in Palestina. Enciclopedia Treccani

<sup>7</sup> P 65

<sup>8</sup> P 107-108 *ivi*

<sup>9</sup> Comunità agricole a gestione collettiva sorte in Palestina a opera del movimento sionista a partire dal 1909-10 e affermatesi poi nello Stato di Israele. In senso più concreto, il terreno su cui ciascuna comunità è stanziata e l'insieme di beni e strutture che ne fanno parte e che sono proprietà collettiva dei suoi membri.

<sup>10</sup> P 118 *ivi*

Ma nel 1936, così come a Giaffa, ci fu lo sciopero dei lavoratori arabi organizzato dall' Arab Higher Committee<sup>11</sup>, che fece di tutto per mettere in difficoltà gli *Yishuv*, bloccando lo sbocco sul mare e impendendo le attività di import/export fondamentali per la comunità ebraica.

La rivolta non incise molto, dato che i lavoratori ebrei si organizzarono prendendo in mano la situazione nel porto. Dopo la sommossa nel porto di Giaffa pochi mesi dopo le rivolte arabe, molte delle attività commerciali e di trasporto e dei lavoratori ebrei si trasferirono in quello di Haifa, a cui si aggiunsero coloro che simpatizzanti per lo spirito nazionale *Yishuv*, furono una risorsa nell'immigrazione illegale ebraica dall'Europa e per il contrabbando di armi dell'esercito dell'*Hagana*.

Il porto di Tel Aviv, diversamente, venne considerato come un vero e proprio porto ebraico, voluto dagli *Yishuv* e dall'Agenzia Ebraica<sup>12</sup>, che dallo scoppio delle rivolte arabe dichiararono la necessità di costruire un porto che potesse essere uno "sbocco ebraico sul mare". Con il consenso dei britannici, fu approvata la costruzione del molo inaugurato nel 1936, che divenne il simbolo della propaganda patriottica di intellettuali e letterati sionisti, tra cui Ben Avi che enfatizzando il significato geopolitico del mare e del ruolo del porto di Tel Aviv dichiarò: "There is nothing like the sea to symbolize the political independence of a state." In his interpretation, the construction of the port determined "the foundation of our real independence as a people and state ... from which a new period will begin, and it will only be the starting point to the final goal" (Ben-Avi 34)"<sup>13</sup>. La creazione del porto ebbe diverse risonanze: per gli *Yishuv* rappresentava un simbolo di indipendenza dalle forze straniere, in questo caso gli inglesi ma anche gli arabi, e di forte nazionalismo della costruzione di una patria totalmente ebraica; per altri, riferendosi agli ebrei della diaspora, era considerato il "cancello" che avrebbe aperto le porte della speranza.

All'inaugurazione del porto del 19 maggio 1936 ci fu anche l'allora sindaco di Tel Aviv che tenne un discorso trionfante: "Today we wish to conquer the sea. We want a sea of our own, the waters of the Land of Israel, the waters of Tel Aviv. We want large ships with the flag of Zion on their masts, ships that will go and announce to the nation of Israel that there is a land and there is a nation safely on its way....We will not leave the shores of Tel Aviv.We begin slowly, building a pier. Ships will come. There will be a great port here, whence ships will leave to the world and where our youth will have a

---

<sup>11</sup> Organo politico centrale degli arabi palestinesi durante il Mandato Britannico

<sup>12</sup> Organizzazione sionista presente in Palestina durante il periodo del mandato britannico. Riconosciuta ufficialmente nel 1929, l'A.e. aveva come scopo principale quello di favorire l'immigrazione e l'insediamento degli ebrei anche attraverso l'acquisto di terre dagli arabi, ma nel corso del tempo divenne un vero e proprio organo di governo della comunità ebraica in Palestina fino alla fondazione dello stato di Israele nel 1948.

<sup>13</sup> ivi

vibrant new role: a port, shipping, fishing... a new world! Here at the port there will be traffic and life. Immigrants will come, goods will come, the land's produce will be sent. Now we go to the sea and nothing will stop us. It will all materialize if we have the will and the faith!"<sup>14</sup> I britannici, non essendo d'accordo con la soluzione di continuare la costruzione del molo, decisero di imporre tasse e commissioni. Non avendo altri fondi finanziari gli *Yishuv*, l'Agenzia Ebraica e privati cittadini crearono una compagnia, la Marine Trust, emettendo azioni per il pubblico per poter finanziare la costruzione del porto. Fu una campagna che ottenne molto successo: dapprima si iniziò con l'import e l'export delle merci, poi dal 1938 il porto venne aperto sia ai passeggeri che agli immigrati provenienti dall'Europa.



*Figura 1 il molo di Tel Aviv, 1936*

Un'importante svolta al settore marittimo fu favorita dallo sviluppo della navigazione che fiorì grazie agli ebrei tedeschi provenienti da città con importanti sbocchi marittimi, come Amburgo ad esempio, i quali, dopo la presa del potere di Hitler in Germania, si stabilirono in Palestina e decisero di investire nel settore della navigazione. Tra il 1934 e il 1937 ad Haifa vennero aperte circa 9 compagnie marittime, tutte con nomi ebraici, che partivano da porti palestinesi dirette verso l'Europa, ma anche verso l'Egitto e la Siria. La prima nave passeggeri completamente ebraica fu la *Tel Aviv*, una nave da carico poi rimodernizzata, appartenente alla Palestine Shipping Co. Ltd. dell'ebreo tedesco Arnold Bernstein in società con altri immigrati ebrei, che venne registrata nel porto di Haifa e salpò per la prima volta nel 1935 seguendo la tratta Haifa-Trieste-Haifa. Questa nave rappresentò un simbolo per il movimento sionista poiché più volte quando lasciava o giungeva nel porto di Haifa veniva innalzata la bandiera della nave e suonato l'*Hatikva*<sup>15</sup>. Sempre nel 1935, su questa nave diretta a Lucerna per il XIX Congresso Sionista, si riunirono i principali leader per discutere della creazione di una marina israeliana: "It was from this meeting that the call came out for "the creation of a national committee

<sup>14</sup> P 133 ivi

<sup>15</sup> Inno nazionale ebraico

that will support the existing maritime enterprises and create new maritime enterprises, such as the transport of cargo and passengers, fishing, shipping, loading and unloading, education and training of workers for these enterprises,” later the national shipping company Zim, which we will discuss in the book’s fifth chapter. The appearance of the large white steamship on the shores of the Land of Israel, with the words “Tel Aviv” adorning its bow in Hebrew lettering, left an immense impression on the Yishuv and its leadership. Its size, its beauty, the Zionist flag it bore, the name of the first—and still growing—Hebrew city, the Jewish seamen treading the streets of Tel Aviv—all were perceived as the realization of the Zionist dream of maritime sovereignty”.<sup>16</sup> L’entusiasmo creato dalla Tel Aviv non durò molto: si trovò in competizione con la Lloyd Triestino, la nave italiana che portava gli immigrati nella terra di Israele, e dopo appena due anni la compagnia privata Palestine Shipping si trovò al collasso finanziario poiché non trovò sostenitori e fu costretta a vendere la nave. Nemmeno l’Agenzia Ebraica poté intervenire per salvare sia la nave che la compagnia, poiché le conseguenze avrebbero determinato un conflitto con il governo italiano. Altre due importanti compagnie vennero fondate in quegli anni: la Palestine Maritime Loyde, in comproprietà fra alcuni emigrati nella Terra di Israele, che ebbero la possibilità di acquistare navi cargo, che modificarono in navi passeggero ribattezzate in ebraico *Har Zion e Har Carmel*, per creare una linea di navigazione tra Haifa e Costanza sul Mar Nero. Entrambe le navi seguirono la scia della Tel Aviv: essendo navi interamente ebraiche avrebbero dovuto avere la propria bandiera issata, un equipaggio totalmente ebraico e servire la comunità. Inoltre, la *Har Zion* dal 1938 si avvalese sulla nave di un insegnante di ebraico per poter insegnare sia ai passeggeri che al personale di bordo la lingua. Nonostante il grande contributo sia in termini di spostamento merci che di trasferimento passeggeri (ne portavano fino a ventimila),<sup>17</sup> che queste due navi diedero al movimento sionista in Terra d’Israele, non ebbero lunga durata: la *Har Carmel* fu distrutta pochi anni dopo in un incendio, mentre la *Har Zion* fu sequestrata dai britannici durante la Seconda Guerra Mondiale.

Per rendere ancora l’idea di quanto fosse forte la volontà di creare un’istituzione marittima, nello stesso anno dell’inaugurazione del porto di Tel Aviv, l’Agenzia Ebraica comunicò la fondazione del Dipartimento dedito alla pesca e alla navigazione, con l’intento di seminare l’idea di conquista del mare coinvolgendo la comunità, di sviluppare il settore della navigazione della pesca, di rafforzare la forza ebraica nei porti aumentando il numero di lavoratori ebrei e di carico/scarico delle merci.

---

<sup>16</sup> P 142 ivi

<sup>17</sup> P 151 ivi

Il primo tentativo di fondare una compagnia nazionale ebraica fu la Nahshon, sostenuta dall'Agazia e dall'*Histadrut*<sup>18</sup>, fiduciosi del fatto che con l'istituzione del porto di Tel Aviv si potesse davvero pensare ad una sovranità marittima ebraica sia in termini economici che di spirito nazionale.

Su sostegno del Dipartimento Marittimo e di quelli di Haifa e Tel Aviv, venne istituita nel 1936 la Palestine Maritime Legacy, un movimento che incoraggiasse le masse di giovani ebrei a unirsi all'idea di lavorare nei porti ebraici e avvicinarli alle attività marittime, seguendo un piano ben preciso: "The PML's founding resolution determined its goals and working principles:(1) organizing propaganda for developing Jewish seamanship and coordinating all bodies involved; (2) aiding the organization of advanced professional training for Jewish seamen, founding clubs and lectures for them, and publishing scholarly maritime research; (3) providing support to maritime sports leagues; (4) encouraging existing professional academic institutions to open maritime majors; (5) developing the sector of building sailing vessels and training professionals in that field; and (6) helping develop Jewish fishery."<sup>19</sup> Con l'approvazione dei Britannici venne anche aperta una scuola nautica ad Haifa nel 1938, tra cui principali partner figurava la PML, fornendo quindi il materiale necessario ai giovani ebrei per imparare l'arte della navigazione.



*Figura 2 la nave dell' Hagana e alcuni profughi*

---

<sup>18</sup> L'*Histadrut*, la Federazione generale del lavoro israeliana, è stata fondata nel 1920. È la più grande e antica organizzazione sindacale in Israele. L'organizzazione, le cui istituzioni hanno svolto un ruolo guida nella costituzione dello Stato di Israele, continua a svolgere un ruolo fondamentale nella protezione dei diritti dei lavoratori e dei pensionati, con particolare enfasi sulla promozione dell'uguaglianza e sulla riduzione dei divari all'interno della società in Israele. Tradotto da <https://www.histadrut.org.il/eng/History>

<sup>19</sup> P 160 *ivi*

Com'è stato anticipato all'inizio del paragrafo, per il Sionismo il mare era il mezzo fondamentale per raggiungere la Terra d'Israele. Il movimento migratorio, che prese il nome di *Aliyah*, occupò buona parte del 900 e coinvolse molti ebrei europei che speravano di trovare in Palestina una nuova patria. Questo movimento ebbe più fasi migratorie: le prime navi partirono agli inizi del 900 dai principali porti europei come Odessa in Ucraina o Trieste in Italia dirette verso Haifa e Giaffa. Il momento che vide aumentare drasticamente le migrazioni avvenne intorno al 1932-1939 (quarta *aliyah*<sup>20</sup>) e il 1939-48, quando arrivarono in Palestina circa mezzo milione di profughi, anche a causa dei tumulti politici che si stavano verificando in Europa in quel periodo.<sup>21</sup> Il flusso migratorio venne sempre controllato dagli inglesi durante il mandato britannico, che con lo scoppio della Seconda Guerra mondiale posero un freno a questo movimento approvando il Libro Bianco del 1939, una serie di leggi sulla gestione della Palestina, tra cui anche l'immigrazione clandestina, che fu dichiarata illegale. Gli Yishuv cercarono in tutti i modi di continuare di aiutare gli ebrei europei, scontrandosi anche spesso con gli inglesi che durante il periodo della guerra non resero vita facile ai coloni, sequestrando la maggior parte delle navi della marina ebraica, che vennero usate nel Mediterraneo. Quindi durante gli anni della guerra la Palmach, che rappresentava la forza marittima dell'Hagana, le forze di combattimento degli Yishuv, si occupò tra il 1939 e il 45 di aiutare i profughi: si stima circa che 75 mila ebrei riuscirono a raggiungere la terra di Israele durante quel periodo, nonostante le difficoltà imposte dagli inglesi e le poche navi che le forze della Palmach ebbero a disposizione.<sup>22</sup>

---

<sup>20</sup> *aliyah* (ebr. «ascesa») Termine che ha indicatore, dopo la diaspora ebraica, l'immigrazione nei luoghi santi dell'ebraismo a scopi religiosi. Dalla fine del 19° sec. un. indica, nel sionismo, l'immigrazione in Palestina; poi, in Israele, fu codificata come diritto per ogni ebreo dalla cosiddetta «legge del ritorno».

<sup>21</sup> Giovanni Codovini *Geopolitica del Conflitto arabo israeliano palestinese*, Bruno Mondadori, Milano, p 17

<sup>22</sup> Palmach and Illegal Immigration operations. Sito <https://palmach.org.il/en/history/database/?itemId=5028>

## 1.2 Il ruolo della marina durante le guerre arabo israeliane

Le forze di difesa sono state il perno del neo stato di Israele formatosi nel 1948. Appena proclamata la sua nascita i nuovi leader hanno sottolineato l'importanza di creare delle forze di difesa ereditate dalle vecchie guardie dell'Hagana e della Palmach. David Ben Gurion, primo ministro di Israele e ministro della difesa, sottolineò l'importanza della creazione di una forza navale che potesse “proteggere la terra dal mare”<sup>23</sup>. La marina navale, infatti, venne creata dal reparto della Pal-yam, che durante il Mandato Britannico e contro le Leggi del Libro Bianco, portò clandestinamente in Palestina gli immigrati ebrei dall'Europa, da cui poi ereditò anche le prime navi. Il compito della marina era quello di “Protect and defend the State of Israel from maritime threats, secure the vital maritime operations of the State of Israel, assist the rest of the Israeli army in case of conflict, shoot enemy targets, produce and evaluate photographs of maritime space, transport equipment and soldiers, perform search-and-rescue missions at sea ,train the naval forces of the IDF, execute certain ground missions within the framework of the instructions of the army”<sup>24</sup>.

Nonostante secondo i leader sionisti il mare fosse tra le priorità nella costruzione del nuovo Stato, durante gli anni 50 e con l'inizio del conflitto arabo israeliano viene data maggior attenzione all'esercito di terra rispetto a quello via mare, sia in termini economici che di equipaggiamento: poiché il nuovo stato possedeva un budget ridotto da investire nella difesa, queste vennero convogliate soprattutto verso le forze militari di terra, dal momento che l'esercito era impegnato contro la Siria, l'Egitto e la Giordania. Marina ed esercito, infatti, si scontrarono più volte negli anni sulla questione del budget da investire, poiché i primi chiedevano la costruzione di una flotta di imbarcazioni e capacità marittime che consentissero di presidiare l'area del Mediterraneo. quindi l'esercito navale israeliano si trovò spesso in conflitto con le forze di difesa via terra, poiché quest'ultime vedevano il primo solo come un “accessorio” a supporto delle forze aeree a protezione delle coste, considerandolo dunque come un servizio militare di secondo piano.

Durante la Guerra di Indipendenza la marina israeliana ha subito la possibilità di confrontarsi con quella egiziana, uno dei pochi paesi del Medio Oriente che fino a quel momento possedeva una propria flotta, riuscendo ad affondare l'Emiro Farouk, l'ammiraglia egiziana che durante la tregua era ancorata insieme ad altre due navi da guerra egiziane fuori dal porto di Tel Aviv. Tramite uno stratagemma del Comandante Shulman, organizzò la nave Ma'oz per attaccare di notte, lanciando da questa quattro piccoli vascelli pieni di esplosivo che si posizionarono vicino alle navi egiziane

---

<sup>23</sup> Dov S.Zakheim: *The United States Navy and Israeli Navy. Background, current issues, scenarios and prospects*. CNA Analysis & Resolutions, COP D0026727.A1/Final February 2012, p. 51

<sup>24</sup> Israeli navy, da Isarel Defence forces official site <https://www.idf.il/en/minisites/israeli-navy/>

facendole affondare. Questo attacco fu uno dei peggiori per Israele in termini di perdite, poiché quasi 500 egiziani perirono, molti appartenenti alla classe dirigente. Nonostante la vittoria fosse di Israele, fu taciuta sia perché il paese ebraico aveva infranto la tregua sia perché l'Egitto aveva perso credibilità. In seguito alla Dichiarazione Tripartita del maggio 1950, Stati Uniti, Francia e Gran Bretagna coordinarono la fornitura di armi ai paesi del Medio Oriente nel tentativo di prevenire sbilanciamenti sull'arsenale degli armamenti. In quest'occasione fu la Gran Bretagna a garantire ad Israele armamenti navali: prima fornendo dei cacciatorpediniere di tipo Z della seconda Guerra Mondiale, che vennero usati durante la Guerra del Sinai in cui Israele affrontò l'Egitto (a cui l'Inghilterra aveva venduto lo stesso cacciatorpediniere), riuscendo a sconfiggerlo e accaparrandosi la nave nemica; poi acquistò due sottomarini di tipo-S, ribattezzati "Rahav" e "Tanin", con lo scopo di affondare le navi nemiche.

Il graduale processo di professionalizzazione e l'acquisizione di nuove ma non moderne attrezzature hanno portato, negli anni '50, alla ricerca di piattaforme e armi adatte alle particolari condizioni operative e allo specifico compito della marina israeliana. Questo era, ovviamente, lo sviluppo tipico di tutte le filiali dell>IDF<sup>25</sup>. Dopo l'iniziale corsa a reperire armi di ogni tipo, l'emergere dell'alleanza franco-israeliana ha garantito a Israele una fonte affidabile di armi e l>IDF è diventato più selettivo. La marina si rese gradualmente conto che le grandi piattaforme navali come fregate e cacciatorpediniere erano troppo costose, richiedevano molta manodopera e possedevano una dubbia utilità militare per Israele. Questo nuovo approccio fu incoraggiato dal suo nuovo comandante, Yochai Ben Nun (1960-1966), ponendo così le basi per una nuova gestione militare navale.

Nei primi anni 60 i Sovietici vendettero ad Egitto e Siria navi missilistiche veloci tipo Ossa e Komar, armate di missili Stix, che avrebbero messo in grande difficoltà l'arsenale bellico israeliano, il quale decise di puntare su navi piccole e veloci, che vennero prodotte in Francia, la cui arma principale sarebbero stati i missili Gabriel. "The Navy's strategic concept, which was at the bottom of the development of these new missile boats, was that in view of the emerging threat in the arena, the Navy would need to deploy fast, small vessels, operating in small combat 5 formations, wielding precision long-range firepower (the first generation of the "Gabriel" missiles had an effective range of about 20 km) to counteract the advanced Syrian and Egyptian vessels. These boats would also be equipped with guns to be used in fighting small boats."<sup>26</sup>

L>IDF accettò il piano della marina del 63 di acquistare delle navi missilistiche veloci a cui aggiungere i missili "Gabriel" di fabbricazione israeliana, ancora in fase di sviluppo. Nonostante le forze difesa

---

<sup>25</sup> Forze di Difesa Israeliane

<sup>26</sup> Eyal Pinko: *Changes in the Israeli Navy's Strategic Concept: from its Inception to the Present*, Middle Eastern naval History book, May 2009, pp. 4-5

acquistarono 12 vascelli e 3 sottomarini di tipo T, continuavano a sottolineare il fatto che il compito della marina era di difesa delle coste insieme all'aeronautica militare, mettendola quindi al secondo posto: per esempio quando nel 68 ci fu una crisi di budget, le IDF suggerirono di dimezzare il numero di navi missilistiche da acquistare, mentre la marina propose tagli in altre aree perché riteneva quelle navi indispensabili.

La guerra dei Sei Giorni non vide molto la partecipazione della marina, se non per il fatto che fu impegnata in alcune incursioni nei porti nemici, mentre l'esercito di terra otteneva successi. Quattro mesi dopo il conflitto, l'Egitto ebbe modo di far valere la propria superiorità navale affondando la Eliat, che costò la perdita di molte vite e, oltre a ciò, si aggiunse la scomparsa di un sottomarino nella zona ad est del Mediterraneo. La marina, quindi, non ottenne lo stesso successo che riscossero le armate via terra contro le forze nemiche, anche perché i 12 vascelli richiesti arrivarono non più tardi della fine del decennio, anche a causa dell'embargo che era stato posto ai danni di Israele nel 68 per l'assalto all'aeroporto di Beirut.

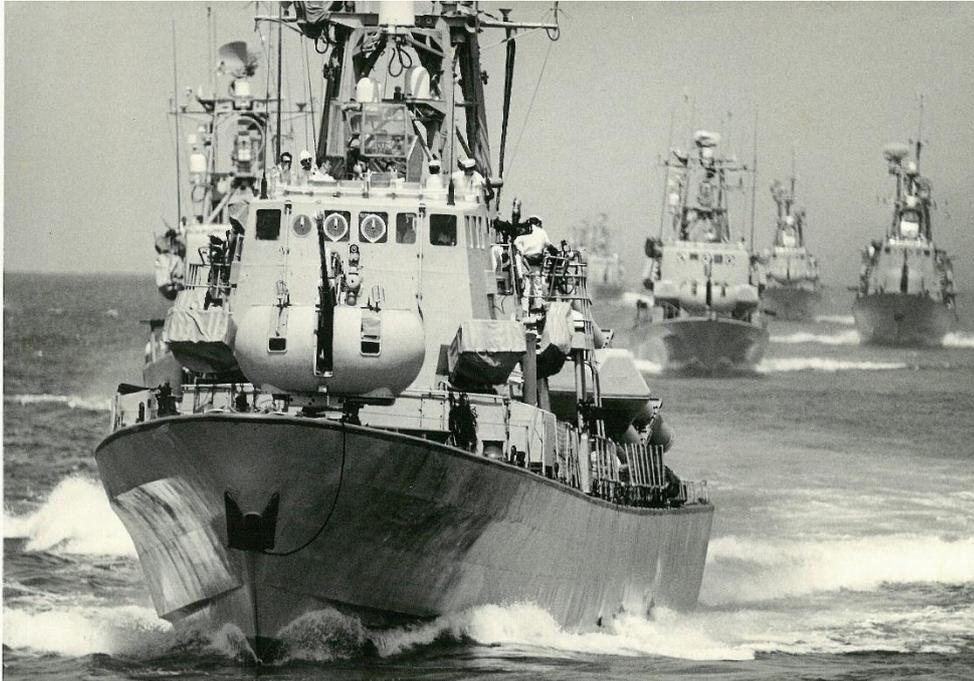
La vittoria nella Guerra dei Sei giorni porta al cambiamento delle prospettive e all'accettazione di nuove sfide per la marina israeliana: con la conquista della penisola del Sinai, si ritrova a difendere, insieme alle forze aeree, le rotte marittime da Bab el Mandeb a Eilat per proteggere le rotte commerciali e assicurare il continuo flusso di petrolio dall'Iran. La marina, dopo il piano approvato dal ministro della difesa Moshe Dayan, riceve sei barche Saar per essere posizionate nel Mar Rosso. Nei primi anni 70 inizia anche la costruzione, nei cantieri di Haifa, di nuove navi veloci missilistiche chiamate "Reshem"(Saar 4). Per la prima volta vengono costruite interamente delle navi in Israele, precisamente nel cantiere navale di Haifa, dove venne spostata la sede centrale della marina e già quartiere generale delle forze di difesa, dimostrando quindi l'autosufficienza di Israele e senza dover ricorrere agli aiuti occidentali.

Usando la strategia della marina, le nuove navi missilistiche Saar vennero messe in prova durante la Guerra dello Yom Kippur nel 1973: anche se l'esercito egiziano era dotato di più navi e usava i missili russi Stix, la marina aggirando le forze nemiche con altri missili, riuscì ad affondare con i Gabriel almeno 15 navi arabe. Solo un obiettivo navale israeliano venne distrutto dalle forze aeree nemiche, contro quarantaquattro navi che sono state distrutte e catturate dalla marina. La marina, per tutto il corso della guerra, subì solo tre perdite: sessanta missili marini furono sparati contro di essa nei due teatri di battaglia navali e fu costretta ad infiltrarsi cinque volte (una a Port Said e l'altra nella parte nord del Mar Rosso) con forze Shayetet 13<sup>27</sup>, l'unità di incursori della marina israeliana, che penetrò nei porti del nemico in aree protette dai missili senza alcuna assistenza aerea e attirò le forze navali

---

<sup>27</sup> Shayetet 13 è un'unità di comando marino che opera in mare, a terra e in aria in una varietà di attività audaci e speciali.

egiziane dal mare aperto per la propria protezione. Fu un successo per la marina israeliana e per Israele stesso, dal momento che per la prima volta non dipendeva dall'estero per la costruzione delle sue navi. Da questo successo, Israele puntò molto sull'aggiornamento dei suoi equipaggiamenti, tanto che le industrie israeliane hanno iniziato a produrre apparecchiature militari elettroniche e tecnologiche sia per le IDF che per la marina.



*Figura 3 Una delle navi Israeliane usate durante la Guerra dello Yom Kippur*

Nonostante, quindi, la marina durante il conflitto arabo israeliano si mostrò a lungo superiore, durante gli anni 80 le marine arabe ebbero un miglioramento sia qualitativo che quantitativo in campo marittimo, mettendo in difficoltà la marina israeliana che per poter competere con le nuove tecnologie e la superiorità numerica araba dovette trovare nuove soluzioni. Un problema a cui contribuiva anche il taglio del budget destinato alle forze militari di visto che per loro “(...) Israel’s national security concept, battles would be decided on land and the prerequisite for victory is overwhelming airpower”.<sup>28</sup> La marina, quindi, per poter ricevere una fetta del budget necessario a evolversi, presentò un piano che puntava sull’innovazione tecnologica, mantenendo il numero esistente di navi, migliorandole e facendo sempre da sfondo alle forze via terra e aeree, riuscendo quindi ad ottenere il budget necessario per rimodernare i propri apparati.

Oltre a ciò, si aggiunse anche il problema dell’invecchiamento dei sottomarini: fino al 74 vennero usati i serie T, che furono smantellati per passare ai Ga-series. Nel frattempo, la marina iniziò a costruire dei nuovi sottomarini negli Stati Uniti e, in collaborazione con l’aeronautica, a realizzare

---

<sup>28</sup> Ivi pp. 7-8

unità di ricognizione navale aerea, prima commissionando la prima nave missilistica veloce, classe missilistica Saar 4.5, che poteva trasportare un elicottero indipendente che facesse da ricognizione e antimissili, mantenendo però la protezione aerea dell'aeronautica.

Durante l'Operazione Pace in Galilea nell'82 la marina ebbe un ruolo fondamentale nell'aiutare le truppe di terra. Impiegò 44 delle sue navi tra lanciamissili, sottomarini, gommoni, navi di rimorchio, gommoni per il trasporto di paracadutisti e per gli incursori, oltre che ad aver sbarcato numerosi mezzi da corazzata di combattimento, rifornendo l'esercito sia di armi che di soldati. Fu protagonista anche del blocco portuale tra Beirut e Tripoli e dell'offensiva a Tripoli nel 1983 quando vennero restituiti dei soldati delle IDF che erano rimasti prigionieri nelle mani dei terroristi.

### 1.3 Terrorismo costiero palestinese tra gli anni 50 e 90

Dalla sua nascita lo Stato di Israele ha sofferto gli attacchi terroristici da parte di gruppi come L'Organizzazione per la Liberazione della Palestina (OPL), il Fronte per la Liberazione della Palestina (FLP), Hamas, la Jihad Islamica della Palestina (JIP) e il libanese Hezbollah, verificatisi durante gli anni del conflitto arabo-israeliano. Questi attacchi, che avvennero via terra e via mare, sono stati spesso rivendicati dai movimenti stessi.

Secondo un generale delle forze israeliane, Israele è riuscito a sventare circa 80 di questi attacchi, il primo di una lunga serie datato il 13 aprile del 1953.<sup>29</sup>

I principali conflitti avvennero nel decennio degli anni 70, quando l'OPL stabilitasi sulle coste della parte sud del Libano, inizia ad organizzarsi anche dal punto di vista marittimo per poter attaccare Israele, dal momento che sulla parte costiera si trovavano i principali porti di trasporto merci e petrolio (Haifa, Ashdod e Eliat sul Mar Rosso) e Tel Aviv, la città più popolosa. Per prima cosa, per testare la controffensiva di Israele, si limitarono ad attaccare via mare.

In quegli anni i terroristi usarono due tattiche: prima cercarono informazioni sulle navi Israeliane per poter condurre operazioni terroristiche marittime utilizzando mine piazzate da subacquei; in un secondo momento si servirono di barche telecomandate e subacquei portati da una nave madre, al fine di attaccare le navi israeliane nei loro porti. Le organizzazioni palestinesi tentarono di far sbarcare i terroristi direttamente dal nord (Libano) con piccole imbarcazioni o da altre direzioni con "navi madre" che trasportano imbarcazioni più piccole in grado di infiltrarsi meglio nelle difese israeliane. A seguito dell'attacco alla nave greca Sanya, diretta ad Haifa con a bordo circa 250 civili americani ed esplosa prematuramente in Libano, Israele rafforzò i controlli sui confini a nord. Dagli anni 70 ebbero a disposizione, sotto la licenza statunitense, le *Dabur*, piccole imbarcazioni progettate e costruite presso i Cantieri Navali Israeliani: dotate di cannoni da 20 mm e armi leggere che avevano servito la marina degli Stati Uniti ed erano state adattate all'uso nel Mediterraneo e sul Mar Rosso, le *Dabur* servivano da motovedette lungo le coste per prevenire eventuali attacchi terroristici.<sup>30</sup>

Dopo la guerra del Kippur, l'OPL cambiò tattica aggirando le forze israeliane attraverso l'utilizzo di navi che si trovavano al di fuori del confine israeliano, da cui poi svincolavano gommoni con a bordo i terroristi pronti ad attaccare il litorale. Questa tattica fu usata anche per l'attacco del 5 marzo 1975, che ebbe come teatro le coste della spiaggia di Tel Aviv, con l'obiettivo di sabotare gli accordi di

---

<sup>29</sup> Akiva J. Lorenz *The Threat of Maritime Terrorism to Israel*, Intelligence and Terrorism Information Center at the Israel Intelligence Heritage & Commemoration Center (IICC), 1 October 2007, p. 3

<sup>30</sup> Eyal Pinko: *Changes in the Israeli Navy's Strategic Concept: from its Inception to the Present*, Middle Eastern naval History book, May 2009, p.6

pace fra Israele e Egitto<sup>31</sup> a cui stava lavorando Kissinger, un atto di guerra destinato non solo agli ebrei ma anche ai non ebrei. La risposta israeliana non si fece attendere e dopo i fatti del '78 il governo decise di intraprendere una campagna per distruggere la cella terroristica dell'OPL radicatasi nel sud del Libano.

Israele continuò a sviluppare e migliorare l'attività navale incrementando l'uso di missili nel mediterraneo e sulla costa libanese: fu potenziata la sorveglianza via area, furono radicati dei presidi di osservazioni costiere stabili e fu consolidato il controllo sulle spiagge verso ovest. Questi attacchi fecero emergere la necessità di rafforzare l'intero sistema militare navale cui furono destinate maggiori risorse al fine di migliorare la difesa costiera di Israele e stabilire nuove norme relative alla sicurezza marittima. Le misure difensive adottate, tra cui la ricognizione aerea al di là delle acque territoriali israeliane, l'acquisto di motovedette moderne e più veloci, stazioni radar tecnologicamente avanzate e maggiore efficienza nei sistemi di comunicazione, insieme a operazioni offensive contro il terrorismo, contribuirono a fortificare la difesa delle coste e a rendere sempre più complicato perpetrare attacchi dal territorio libanese verso Israele. Per proteggere le coste, la marina israeliana adottò altre contromisure che prevedevano il controllo delle navi direttamente in mare aperto oppure imponendo, occasionalmente, blocchi ai porti libanesi per controllare se le navi trasportassero armi o terroristi.

Ma gli esiti della guerra del Kippur, come sopra anticipato, fecero fare un salto di qualità tattico anche all'OLP che, nonostante le misure di difesa adottate dagli israeliani per proteggere le coste, mise a segno, l'11 marzo 1978, uno degli attacchi terroristi marittimi più feroci, ricordato come il "Coastal Road Massacre", in cui persero la vita circa 70 civili. I terroristi della Fatah<sup>32</sup> salpando da Tiro, in Libano, attaccarono via mare con una nave madre per poi dividersi in due gommoni e scendere sulle coste della spiaggia di Maagan Michael, tra Tel Aviv e Haifa: qui uccisero prima sei persone, poi fermarono due bus e caricarono i passeggeri su un unico mezzo in direzione di Tel Aviv. Nonostante le forze di difesa israeliane fossero riuscite a fermare la corsa del veicolo a nord della città, una violenta sparatoria e il lancio di una granata da parte dei terroristi incendiò il bus causando la morte di tutti i civili, per lo più donne e bambini, e degli stessi terroristi.

---

<sup>31</sup> *Operazione Litani*. Dal sito delle forze di difesa israeliane <https://www.idf.il/en/minisites/wars-and-operations/operation-litani/>

<sup>32</sup> Acronimo inverso di Harakat al-Tahrir al-Filistini (Movimento di liberazione palestinese), organizzazione politica della resistenza palestinese. Fondata a opera di esuli palestinesi tra cui Y. 'Arafat (1958), che ne assunse la guida, avviò la guerriglia contro Israele (1965) e dopo il conflitto del 1967 assunse l'egemonia all'interno dell'OLP. Con le elezioni del 1996 passò a controllare il potere esecutivo e legislativo; decisiva nella seconda intifada (2000), perse poi consensi a favor di Hamas, da cui è stata sconfitta alle elezioni del 2006 e con cui nel 2007 si è scontrata anche militarmente. Da Treccani



*Figura 4 I resti dell'autobus di Tel Aviv*

Dopo questa carneficina, l'esercito israeliano si organizzò per smantellare la cellula terroristica che si trovava a sud del Libano, dando il via all' "Operazione Litani", con lo scopo di spingere il gruppo dell'OLP oltre le rive del fiume Leonte: mentre le truppe attraversavano il confine libanese spingendo verso nord, con l'aiuto della marina e dell'aeronautica, le forze militari israeliane riuscirono a raggiungere i villaggi che i terroristi usavano come quartier generale, senza però toccare la città di Tiro. Furono uccisi circa 300 terroristi<sup>33</sup>, ma il movimento non fu completamente sradicato. La parte nord di Israele fu liberata ma l'ONU ricorse alle risoluzioni 425 e 426 per richiamare Israele a cessare le proprie azioni militari e a ritirare le sue forze da tutto il territorio libanese. Il Consiglio di Sicurezza decise ad interim di istituire l'UNIFIL (United Nation Interim Force In Lebanon) per monitorare la situazione e restaurare la pace e la sovranità in Libano.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Ivi <https://www.idf.il/en/minisites/wars-and-operations/operation-litani/>

<sup>34</sup> ONU Security Council resolution 427. Dal sito <http://unscr.com/files/1978/00426.pdf>

**Resolution 425 (1978)**

**of 19 March 1978**

*The Security Council,*

*Taking note* of the letters from the Permanent Representative of Lebanon<sup>19</sup> and from the Permanent Representative of Israel,<sup>20</sup>

*Having heard* the statements of the Permanent Representatives of Lebanon and Israel,<sup>21</sup>

*Gravely concerned* at the deterioration of the situation in the Middle East and its consequences to the maintenance of international peace,

*Convinced* that the present situation impedes the achievement of a just peace in the Middle East,

1. *Calls* for strict respect for the territorial integrity, sovereignty and political independence of Lebanon within its internationally recognized boundaries;

2. *Calls upon* Israel immediately to cease its military action against Lebanese territorial integrity and withdraw forthwith its forces from all Lebanese territory;

3. *Decides*, in the light of the request of the Government of Lebanon, to establish immediately under its authority a United Nations interim force for Southern Lebanon for the purpose of confirming the withdrawal of Israeli forces, restoring international peace and security and assisting the Government of Lebanon in ensuring the return of its effective authority in the area, the force to be composed of personnel drawn from Member States;

4. *Requests* the Secretary-General to report to the Council within twenty-four hours on the implementation of the present resolution.

*Adopted at the 2074th meeting by 12 votes to none, with 2 abstentions (Czechoslovakia, Union of Soviet Socialist Republics).<sup>35</sup>*

35

Nonostante il successo della campagna in Libano, Israele ha continuato a modificare, ampliare e migliorare il proprio assetto navale e difensivo introducendo cambiamenti tecnologici, impiegando la ricognizione aerea al di là delle acque territoriali e nuove motovedette più veloci. L'intervento dell'UNIFIL si rivelò inconcludente poiché le forze palestinesi non cessarono di bombardare dalla parte sud del Libano le zone a nord di Israele, così le forze di difesa nel 1982 invasero di nuovo il Libano perpetrando un attacco che durò dal 6 giugno al 23 agosto conosciuto con il nome di "Operazione pace in Galilea" e costringendo gran parte dei membri dell'OPL a sgomberare da Beirut e dalla parte sud del Libano. Alcuni trovarono rifugio in Tunisia e, nonostante la lontananza dal mare, tra gli anni 80 e 90 riuscirono comunque ad organizzare attentati marittimi, tra cui ricordiamo il dirottamento dell'Achille Lauro, una nave da crociera con bandiera italiana che il 7 agosto 1985 salpò da Genova. Sulla nave si nascosero come turisti alcuni membri del Fronte di Liberazione della

---

<sup>35</sup> Dal sito United National security Council Resolution, risoluzione 426

Palestina che, da Alessandria a Port Said, presero in ostaggio i passeggeri e l'equipaggio della nave per ottenere la liberazione di 50 prigionieri palestinesi da Israele. Non incontrando riscontri sulle loro richieste, i terroristi uccisero un ebreo con passaporto americano costringendo la crew della nave a buttarlo in mare. Dopo vari tentativi di negoziazione che, coinvolsero anche i leader dell'OPL e FLP, gli ostaggi vennero liberati e i terroristi poterono scendere in Tunisia.

## **CAPITOLO 2**

### **IL MEDITERRANEO: NUOVO PUNTO DI RIFERIMENTO PER ISRAELE**

#### **INTRODUZIONE**

Che ruolo ha giocato Israele nel Mediterraneo dagli anni 90 fino ad oggi? Chi sono gli attori con cui si deve relazionare? Se nel capitolo precedente abbiamo sottolineato il ruolo del mare per la comunità ebraica prima e per quella israeliana poi, ora ci soffermeremo sul ruolo che il Mediterraneo ha nel disegno dello Stato d'Israele. Tratteremo in particolare del problema dei confini marittimi, della Zona Economica Esclusiva, delle risorse energetiche, ma soprattutto degli attori con cui Israele deve confrontarsi, non solo dal punto di vista bellico ma anche politico ed economico.

## 2.1 Israele e l'identificazione del suo territorio marittimo.

L'articolo 2 della Convenzione delle Nazioni Unite firmata a Montego Bay, in Giamaica, stabilisce le modalità di classificazione del confine marittimo di uno Stato secondo le seguenti definizioni:

- *mare territoriale*: la sovranità dello stato costiero si estende al di là della terraferma e delle acque interne su una zona di mare adiacente. Tale area può estendersi fino a 12 miglia marine misurate a partire dalla linea di base. Per la zona di *mare territoriale* si applica il principio della libertà dei mari e quindi tutti gli Stati hanno eguale diritto a trarne tutte le utilità che può offrire: navigazione, pesca, posa dei cavi, sfruttamento delle risorse biologiche e minerarie.
- *zona contigua e zona archeologica*: è compresa entro le 24 miglia dalla linea di base. Lo stato costiero può esercitare il potere di vigilanza e controllo volti a prevenire e reprimere le violazioni della propria norma fiscale, doganale, sanitaria o di immigrazione nei confronti delle navi mercantili battenti qualsiasi bandiera. Tale zona deve esser proclamata dallo Stato costiero.
- *zona economica esclusiva*: si estende fino a 200 miglia marine, indipendentemente dalla conformazione delle coste. Attribuisce allo Stato Costiero il controllo esclusivo su tutte le risorse economiche della zona: biologiche, minerali, del suolo, sottosuolo e acque sovrastanti. Gli Stati diversi da quello costiero possono utilizzare il mare compreso in tale zona per scopi estranei allo sfruttamento economico, come per esempio esercitare la libertà di navigazione, il diritto di sorvolo, la posa di condotte e di cavi sottomarini. È una zona di statuto giuridico con un dibattito ancora in corso con riferimento alle manovre navali militari di stati terzi e alla questione della c.d *creeping jurisdiction* sul mare.
- *piattaforma continentale*: è costituita dal fondo e dal sottofondo delle zone marine costiere che si estendono al di là delle acque territoriali sino all'isobata dei 200 metri per poi sprofondare nella scarpata continentale.<sup>36</sup>

Territorialmente parlando, lo spazio marittimo nel Mediterraneo dello Stato di Israele misura circa 26.000 km<sup>2</sup> ed è più lungo della superficie terrestre dello Stato di 20,770 km<sup>2</sup>, le acque territoriali

---

<sup>36</sup> Dominique Carreau, Fabrizio Marella: *Diritto Internazionale*, seconda edizione, Giuffrè Editore, S.p.A. Milano, 2018, pp 349-350

sono 4000 km<sup>2</sup>, mentre lo spazio marittimo nella sua zona economica esclusiva si estende per 70-100 km a ovest della costa.<sup>37</sup>

Israele ha quindi posto le sue acque territoriali entro le 12 miglia nautiche, seguendo le indicazioni della Territorial Water Law del 1956, secondo cui ““territorial waters" means a stretch of open sea along the coast of the State, measuring twelve nautical miles in width from the low-water mark”<sup>38</sup>, con una superficie di 4,000 km<sup>2</sup>.

Come previsto dal *The Submarine Areas Law 1953*, la piattaforma continentale di Israele si distende al di fuori del suo mare territoriale fino al limite massimo in cui può essere sfruttata:

(a) The territory of the State of Israel shall include the sea floor and underground of the submarine areas adjacent to the shores of Israel but outside Israel territorial waters, to the extent that the depth of the superjacent water permits the exploitation of the natural resources situate in such areas.

(b) Nothing in subsection (a) shall affect the character of the water superjacent on the said submarine areas, and outside Israel territorial waters, as waters of the high seas.”<sup>39</sup>

Dalla parte del mar Rosso ha, invece, un litorale lungo 13 km e come unico porto quello di Eilat, di cui controlla le acque territoriali e per il quale ha raggiunto degli accordi di delimitazione con la Giordania, ma non con l’Egitto.

Nonostante non abbia aderito all’UNCLOS (United Nations Convention on the Laws of the Sea), Israele è comunque vincolato al diritto internazionale consuetudinario e agli articoli che riguardano la divisione dello spazio marittimo e le sue legislature, avendo ratificato e firmato la Convenzione di Ginevra del 1958, la prima Convenzione sul diritto del Mare che produsse: la Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua; la Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell’alto mare; la Convenzione sull’alto mare; la Convenzione sulla piattaforma continentale.

Nel 1995 ha anche firmato la Convenzione di Barcellona per la protezione dell’ambiente marittimo e della regione costiera del mediterraneo, oltre ad altri accordi internazionali sul mare come la MARPOL, il documento per la prevenzione dell’inquinamento dalle navi. Tuttavia, secondo un Controllo statale del 2011, di 61 trattati internazionali riguardanti la gestione dello Stato marittimo, lo Stato di Israele avrebbe aderito soltanto a 21 di essi.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup>Christian Bueger, Timothy Edmunds · Robert McCabe *Capacity Building for Maritime Security The Western Indian Ocean Experience*, Palgrave MacMillan, 2019

<sup>38</sup> Seashore Water-Law of 1956 <http://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC031901>

<sup>39</sup> Submarine Areas Law of 10 February 1953, dal sito del FAO, <http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/isr31902.pdf>

<sup>40</sup> Ivi Christian Bueger, Timothy Edmunds , p 54

Per quanto riguarda la Zona Economica Esclusiva, questa si estende oltre le acque costiere fino a 110 miglia nautiche a sud del paese e 70 miglia nautiche a nord, fino alla linea mediana tra Cipro e Israele, come concordato nell'accordo bilaterale firmato tra i due stati (Cipro parte Greca) il 17 dicembre 2010. Nel Mediterraneo, la ZEE e la piattaforma continentale di Israele si sovrappongono alle zone marittime dell'Egitto e del Libano, le cui coste sono adiacenti a quelle di Israele, e di Cipro, la cui costa è opposta a quella di Israele: con quest'ultima ha raggiunto un accordo per delimitare i suoi confini nella ZEE, a differenza degli altri due paesi con cui non ha ratificato nessun tipo di accordo. Nella ZEE, il paese che la governa non ne ha piena sovranità ma gode solo dei seguenti diritti economici esclusivi: il diritto di esplorare, utilizzare e gestire le risorse viventi e minerarie sopra e sotto il fondo marino e nelle acque sopra di esso; il diritto di utilizzare onde, correnti e vento per la produzione di energia; l'autorità per realizzare strutture edilizie e isole artificiali, per esercitare il diritto giudiziario nell'area delle strutture stesse e l'autorità per determinare una zona di sicurezza intorno ad esse; il diritto di navigare, posare cavi e tubi sottomarini. Lo Stato dispone, inoltre, di autorità di vigilanza e di controllo per esercitare i propri diritti sulle risorse biologiche, nonché l'autorità di condurre ricerche scientifiche e di proteggere l'ambiente marino.

Diversamente da altri paesi, Israele non ha ancora dichiarato ufficialmente la sua zona economica esclusiva, come richiesto dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS).

Nel suo insieme, lo spazio marittimo di Israele rappresenta una delle principali risorse economiche del paese e, di conseguenza, una fonte rilevante di ricchezza che ha impatti diretti sullo sviluppo della sua organizzazione sociale: dalle sue potenti fonti energetiche, alla produzione di acqua per il consumo domestico, alle risorse naturali e patrimoniali, per non parlare del sistema di infrastrutture, di attività commerciali e ricreative lungo le sue coste. Ad oggi sono presenti 9 riserve naturali marittime protette, 600 siti archeologici e tre importanti siti dedicati alla pesca: sulle acque territoriali del Mediterraneo, sul mar Rosso e nell'entroterra sul lago Kinnett.

Dagli anni 90 la politica di Israele nel Mar Mediterraneo è mutata: l'attenzione si è concentrata sullo sviluppo, l'estrazione e la produzione di gas, sui piani di desalinizzazione e sulla fortificazione della marina. È stato soprattutto il settore degli idrocarburi a dominare la scena economica e sociale negli ultimi 20 anni in virtù di politiche mirate e fortemente incentivate dai Ministeri dei Trasporti e dell'Energia destinate a cambiare gli asset economici del paese. Un deciso impulso allo sviluppo fu determinato dal superamento di vecchie leggi che non erano più in grado di rispondere all'obiettivo di fare del Mediterraneo una base solida per l'economia del paese e per accrescerne l'influenza politica. Il Governo, dunque, modificò le vecchie leggi che regolavano l'estrazione del petrolio in mare, come ad esempio la legge del 1952 denominata "Legge del gas", che amministrava

l'esplorazione e la produzione di petrolio onshore e offshore in Israele, compresa la piattaforma continentale e le procedure per le attività estrattive. Anche le leggi che disciplinavano le attività sull'area costiera, sulla prevenzione dall'inquinamento e la protezione dell'habitat naturale, risalenti a prima degli anni 70 e ancora vigenti, furono riviste perché inadeguate a regolare lo sviluppo sistemico e strutturale di un'area molto più ampia che doveva comprendere non solo la zona costiera ma anche la Zona Economica Esclusiva e, dunque, consentire la formazione di un vero e proprio piano marittimo.

In questa prospettiva, recentemente sono stati presentati disegni di legge riguardanti la ZEE per favorire l'arrivo degli investitori stranieri e offrire loro certezze sui regolamenti che governano le zone economiche israeliane. Un primo tentativo è stato fatto con la "Marine Areas Bill" nel 2013, una proposta di legge presentata per stabilire un quadro giuridico nel Mediterraneo per le attività israeliane condotte nella sua ZEE, che mirava a definire i poteri di esecuzione delle varie autorità competenti e l'applicazione delle leggi israeliane nelle aree marittime.<sup>41</sup> Questo progetto venne proposto nel Knesset<sup>42</sup> ma non ottenne voti sufficienti e fu congelato.

Nel 2017 fu la volta di un secondo disegno di legge sostenuto da quelle stesse associazioni ambientaliste che si opposero alla "Marine Areas Bill", ritenendo che le politiche ambientali in quell'area erano state prese poco in considerazione e ne suggerivano più sostenibile. Durante una discussione, come riportato nell'articolo del Jerusalem post datato 07/08/17 il Comitato Ministeriale per gli Affari Regolatori ha riprovato a prendere in mano la legge congelata nel 2013 per poter risolvere alcuni nodi normativi che impedivano la sua messa in atto proponendo una possibile regolamentazione che mira a dare agli investitori e alle società straniere certezze riguardo ai regolamenti che devono affrontare quando entrano nelle acque economiche israeliane, oltre ad aver risolto una controversia relativa agli aspetti ambientali e di licenza delle acque profonde del prossimo disegno di legge. Ancora una volta una nuova proposta di legge per modificare le legislazioni marittime viene portata in Parlamento, ma senza riuscire a passare.<sup>43</sup>

In passato Israele era totalmente dipendente dagli approvvigionamenti energetici esteri e contava soprattutto sulla fornitura di petrolio e carbone per produrre elettricità.

Con la scoperta dei giacimenti di gas naturale la prospettiva muta radicalmente: dall'accordo per la fornitura di gas naturale siglato con l'Egitto (2008) si passa alla produzione casalinga proveniente dai

---

<sup>41</sup> *Israel set to regulate sea's legal status*, Sharon Usadin on The Jerusalem Post, 07/08/2017

<sup>42</sup> (ebr. «assemblea») Il Parlamento israeliano, riunitosi per la prima volta nel 1949, a un anno dalla fondazione dello Stato, con sede a Gerusalemme. Si tratta di un organo monocamerale, investito del potere legislativo e con la facoltà di approvare leggi in conflitto con la Costituzione (Basic law) e di eleggere il presidente della Repubblica: è costituito da 120 membri eletti ogni quattro anni, in base al sistema proporzionale.

<sup>43</sup> Ivi *Jerusalem Post Israel set to regulate sea's legal status*, Sharon Usadin on The Jerusalem Post, 07/08/2017

giacimenti e ad una conseguente riduzione del consumo di petrolio e di carbone. Dal 2007 al 2009 il contributo del gas naturale per la produzione di energia elettrica è passato dal 19 al 32% circa, mentre 10 anni più tardi è arrivato al 64%. L'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OCSE) ha stimato che entro il 2022 la quota di gas naturale nel TPES aumenterà al 50% con il petrolio al 34% e il carbone al 12%<sup>44</sup>.

Tra il 2011 e il 2013 il Parlamento Israeliano ha discusso anche sulla quota di gas da destinare al paese (energia, trasporti, consumo interno) e quella da destinare all'esportazione: tramite la risoluzione 422, adottata il 24 maggio 2018 ed entrata in vigore nel 2020, il Governo ha deciso di destinare 540 miliardi di metri cubi al consumo interno e 410 miliardi di metri cubi all'esportazione. Come riporta Hiram Das dal sito del Ministero dell'Energia Israeliano: "The government, after re-evaluating the domestic needs and gas supplies, on 6 January 2019, agreed to reserve domestic consumption at 500 bcm (Israel Ministry of Energy, 2019a). It also concluded that new gas fields that produce up to 50 bcm could be used for exports, and fields between 50 bcm and 200 bcm should be connected to the domestic market by 31 December 2031. The new fields producing gas more than 200 bcm are required to supply 55 per cent to the domestic market for each additional bcm (Israel Ministry of Energy)."<sup>45</sup>

---

<sup>44</sup> Hiram Das: *Israel's Gas Diplomacy with Egypt*, Contemporary Review of the Middle East · February 2020

<sup>45</sup> ivi

## 2.2 I giacimenti israeliani nel Mediterraneo: Noah, Mary-B, Tamar e Leviatano

Come si è precedentemente trattato, negli ultimi 20 anni Israele ha trasformato propria economia nel settore energetico: da paese importatore di combustibili fossili a soggetto autosufficiente nel consumo di gas, in gradi di fornire al paese più del 50% del fabbisogno di energia elettrica. Una situazione diametralmente opposta a quella che si era stabilizzata alla fine degli anni 90, quando Israele era considerata la regione del Mediterraneo con la minor riserva di idrocarburi.

La storia delle esplorazioni di Israele nel Mar Mediterraneo ha inizio ancora ai tempi del Mandato Britannico, quando si gettano le basi di una nuova economia che, tuttavia, non ha avuto immediati riscontri. Bisognerà attendere la creazione dello Stato di Israele e l'emanazione della Legge sul Petrolio del 1952, per vedere la nascita di diverse società di esplorazione petrolifera come il Delek Group nel 1951, a Netanya.

Le esplorazioni nel bacino del Levante iniziano nei primi anni 50 e già nel 1955 viene scoperto il primo pozzo petrolifero dello stato ad Heletz, un *moshav*<sup>46</sup> nel sud del paese, contenente circa 17,2 milioni barili di petrolio, una piccola quantità rispetto al fabbisogno richiesto dal paese.<sup>47</sup> Le perforazioni esplorative tra la città di Ascalona e la striscia di Gaza alla fine degli anni 50, portarono dunque alla scoperta di 33 siti fra cui anche le aree di Brur e Khokvah, poi ribattezzato con il nome Heletz-Brur-Khokvah, che portarono nei primi anni 60 alle prime estrazioni di petrolio.

Con la scoperta del giacimento, il governo israeliano, oltre a costituire un organo all'interno dello stato che si occupasse delle esplorazioni e dell'estrazione del petrolio, istituì il GII (Geophysical Institute of Israel), un fornitore di servizi di geofisica applicata onshore, che avrebbe servito le compagnie private di esplorazione.

Nonostante le scoperte di nuovi siti fossero in continua crescita, anche durante gli anni difficili delle guerre arabo Israeliane, i giacimenti non erano particolarmente significativi e il cosiddetto oro nero non bastava per poter rendere il paese autosufficiente.

Si dovette, pertanto, ricorrere all'approvvigionamento delle fonti petrolifere da altri paesi.



Figura 5 il sito di Heletz nella parte sud di Israele

<sup>46</sup> In ebraico significa villaggio agricolo

<sup>47</sup> *Oil is found in Heletz*, from Center for Israel Education(CIE) <https://israeled.org/oil-is-found-in-heletz/>

È importante ricordare che durante gli accordi di pace con l'Egitto nel 1979, Israele dovette rinunciare al giacimento Alma nella parte sud del Sinai, un sito che era stato sviluppato ed esplorato durante i 12 anni di conquista della penisola del Sinai e che dal 78 aveva iniziato a produrre una media di 32 mila barili di petrolio al giorno. Al tempo, questo giacimento avrebbe rappresentato un'importante opportunità per garantire a Israele l'autosufficienza dal punto di vista energetico poiché sarebbe riuscito a fornire circa la metà del fabbisogno consentendo, secondo alcune stime, l'indipendenza negli approvvigionamenti a partire dagli anni '90.<sup>48</sup>

In una dichiarazione riportata su un articolo de New York Times del 25 novembre 1979, l'allora Ministro dell'Energia Yitzhak Modai esprimeva appieno il rammarico nel dover rinunciare al giacimento: "I'm almost sick," Energy Minister Yitzhak Modai said as he sat in his airconditioned Jerusalem office, puffing on a cigar. "For a Minister of Energy anywhere in the world to give up, for any cause — even the best cause in the world — an oil source of 20 percent of your needs, with the potential for supplying all of your energy needs, that is something that is really beyond my own analysis."<sup>49</sup>

Con il Trattato di pace, l'Egitto diventa poi il principale rifornitore di petrolio di Israele.

Tra gli anni 50 e 90 vennero scoperti circa 450 piccoli siti. Le maggiori perforazioni avvennero nelle acque del Mediterraneo in acque poco profonde, a circa 10-20 km dalla costa ovest.

L'attività di esplorazione nel bacino del Levante ha iniziato a dare i suoi frutti con la scoperta del giacimento Noah a largo di Ascalona, che rappresenta la prima riserva di gas naturale israeliana su larga scala. Successivamente viene scoperto il giacimento Mary B che ha prodotto da subito risultati significativi, fornendo le prime quantità di gas naturale prodotto in Israele e diretto al mercato interno.

Grazie alla partnership delle compagnie Delek Drilling, Delek Group e Noble Energy che hanno scoperto i due giacimenti, è stato istituito il Yam Tethys project con cui si è dato inizio alla produzione di gas totalmente israeliano: da subito il Mary-B conteneva 45 milioni di metri cubi di gas e a partire dal 2004 si è iniziato a estrarre tramite una piattaforma posizionata a 25 km da Ascalona, con un terminale di ricezione delle condotte nel porto di Ashdod. Quasi tutto il gas prodotto dal campo è stato usato dalla Israel General Electric per far funzionare parte della sua unità di potenza, convertendola da diesel, carbone e mazut (olio combustibile) a gas naturale.

---

<sup>48</sup> Israel science and Technology: oil and natural gas. Dal sito Jewish virtual library

<https://www.jewishvirtuallibrary.org/oil-and-natural-gas-in-israel#oil>

<sup>49</sup> David K. Shipler *Israel Gives Up an Oilfield to Egypt In Biggest Sacrifice for Treaty Yet*, from New York Times, riportato da una dichiarazione del Ministro dell'Energia Israeliano

Nel 2012 la piattaforma entra in una fase di esaurimento, dopo aver fornito per anni le case degli israeliani del circa 40% del gas: secondo alcuni dati. “Israel total production volumes in 2012 reached more than 150 Bcf after being as slow as 350 million cubic feet ( MMcf) as recently as 2002. Natural gas consumption in Israel grew in recently years, from an annual average of 350 MMcf between 2000 e 2002 to peak of 129 Bcf in 2010”<sup>50</sup>.

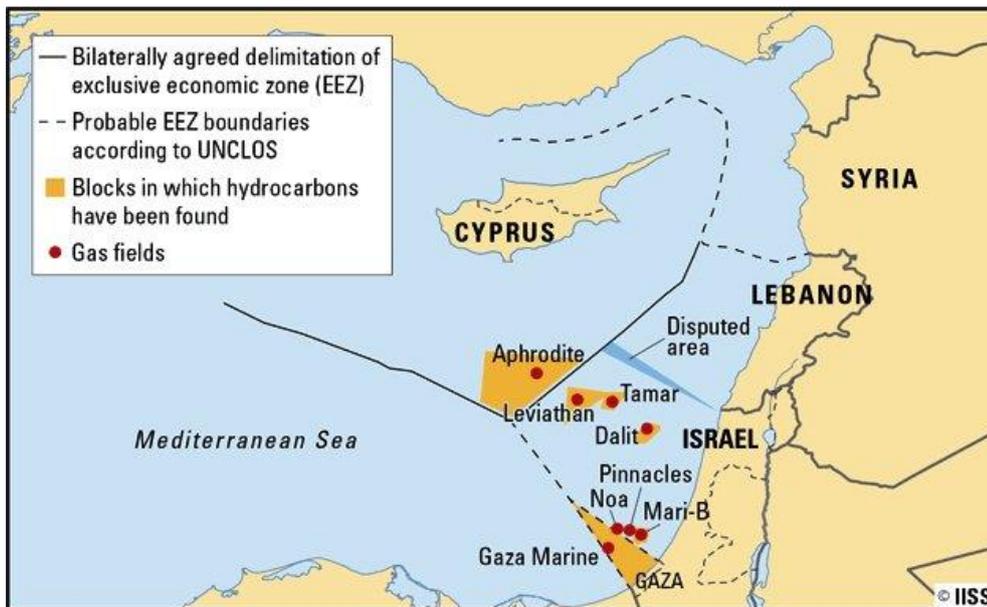


Figure 1 Immagine dei giacimenti di gas e petrolio in Israele

La fornitura di gas del Mary B nel 2012 venne sostituita dal giacimento “Tamar-1”, una grande riserva di gas situata a circa 90 km dalla costa di Haifa e scoperta nel gennaio 2009 dalla Noble Energy (e dai suoi partner Delek Drilling e Avner Oil & Gas Ltd), contenente circa 246 miliardi di metri cubi di gas (65,0 trilioni di galloni). Il pozzo, che si trova circa a 5000 metri sotto il livello del mare e a 1700 metri in acque profonde, è uno dei più grandi del bacino del Levante, insieme al Leviatano, rappresentando uno dei più grandi progetti infrastrutturali realizzati in Israele: in poco più di 3 anni sono riusciti a fornire gas al mercato domestico, grazie anche al finanziamento del settore privato.

Il gas è estratto da cinque pozzi, a varie profondità del mare, per un quantitativo complessivo di circa 8 milioni di metri cubi trasportati tramite due condotte lunghe circa 140 km convogliate nella piattaforma Tamar, a 25 km da Ashdod. Qui viene eseguita la lavorazione della materia prima poi inviata direttamente al terminale di Ashdod, dove è sottoposta ad un trattamento che lo adatta alle

<sup>50</sup> Israel Science & Technology: Oil & Natural Gas, from Jewish Virtual Library <https://www.jewishvirtuallibrary.org/oil-and-natural-gas-in-israel>

esigenze del mercato israeliano, per poi essere mandato al gasdotto nazionale INGL (Israel Natural Gas Lines).

Nei mesi successivi alla scoperta del giacimento “Tamar-1”, fu scoperto un altro importante sito, “Dalit”, a 60 km dalla costa di Hadera, città situata nel distretto sud di Haifa, contenente 7-14 miliardi di metri cubi (1,8-3,7 trilioni di galloni).

Un altro sito importantissimo è il “Leviatano”, situato al largo della costa israeliana della parte orientale del Mediterraneo, a 130 km da Haifa e situato in acque profonde più di 5.000 piedi. Fu scoperto dalla Noble Energy nel 2010, con la partnership di Derek Drilling e Ratio Oil.

Le valutazioni relative alla capacità produttiva del giacimento Leviathan indicano che potrebbero esserci fino a 19 Tcf (unità di misura del gas naturale) di gas naturale recuperabile.

Il governo israeliano ha approvato lo sviluppo di tale giacimento, da circa 622 metri cubi di riserve di gas naturale, il 2 giugno 2016 affinché l’operatività dello stesso fosse garantita entro il 2021.<sup>51</sup>

Secondo un portavoce di Noble Energy, società che possiede una quota del 39,7% nel giacimento petrolifero oltre ad altri partner quali Delek Drilling e Avner Oil Exploration (società collegate dell’israeliana Delek e di Ratio Oil), il costo del progetto si aggira intorno ai 5 miliardi di dollari.

Il 23 febbraio 2017 è stato approvato un investimento iniziale per lo sviluppo del Leviatano, per un importo di 3,75 miliardi di dollari.<sup>52</sup>

Geograficamente il Leviatano si trova in una zona complessa, che tocca la parte sud-orientale di Cipro, quella nord-occidentale di Israele e sud-occidentale del Libano: il sito è, dunque, oggetto di contesa tra Libano e Israele, che ne detiene la maggior parte e che è sostenuto finanziariamente da una partnership commerciale fra compagnie israeliane e americane. Un ulteriore approfondimento del rapporto fra Libano e Israele sarà trattato nel capitolo seguente.

Gli ultimi giacimenti di gas scoperti sono Tanin e Karish.

Nel 2013 la partnership fra Delek Drilling e Avner ha approfondito le ricerche in questi siti, che dal 2016 sono stati acquistati per il 70% dalla inglese Energean, una società di prospezione e produzione di gas e petrolio, mentre il restante 30% lo detiene la Keroen Capital, una società di private equity focalizzata nel settore del gas e del petrolio. Nel 2017 lo Stato israeliano ha approvato un piano di sviluppo del campo, già attivo dal 2018, le cui risorse sono disponibili dai primi mesi del 2021.<sup>53</sup>

---

<sup>51</sup> *Israel approves development of large offshore Leviathan natural gas field*, From Reuters site, 02/06/16

<sup>52</sup> *Oil and gas exploitation in Israel*, Jewish virtual library

<sup>53</sup> NS Energy site, The Karish gas field <https://www.nsenegybusiness.com/projects/karish-gas-field-development/>

### **2.3 Dispute nel Mediterraneo**

Dagli anni 90 la situazione geopolitica di Israele nel Mediterraneo ha subito una svolta radicale.

Abbiamo visto come i vari tentativi di ricerca di risorse naturali nel sottosuolo marino non avessero prodotto risultati significativi costringendo il paese ad acquistare energia dai paesi confinanti, l'Egitto in primis, ma anche da altri come Russia e Azerbaijan, trovandosi in difficoltà nel gestire il suo approvvigionamento di fronte all'ostilità araba.

Le nuove scoperte e la disponibilità di risorse hanno aperto ad Israele una finestra sul Mediterraneo, sia dal punto di vista economico che politico. Nuovi accordi di esportazione con Egitto e Giordania, progetti di esportazione congiunta con Cipro, la Grecia e anche con l'Unione Europea ne hanno profondamente mutato il posizionamento strategico anche nell'ottica di rendersi sempre più indipendenti dai paesi del Medio Oriente e di poter creare un Mediterraneo autonomo nel settore energetico con la potenzialità di essere in grado di fornire tutti i paesi della regione.

La situazione di incertezza causata dai conflitti e dalle contestazioni per le zone di dominio marittimo tra gli attori nel Mediterraneo non ha comunque impedito allo stato di Israele a continuare a lavorare ai suoi giacimenti.

### **2.3.1 Il rapporto tra Israele, Cipro e il Libano**

Il problema delle dispute sui confini marittimi è legato spesso più al prestigio nazionale ed economico che ad una manifestazione di identificazione culturale ed ideologica.

La mancanza di delimitazioni marittime spesso porta a rivendicazioni sovrapposte alla giurisdizione marittima, che alla fine complicano la gestione delle risorse oceaniche. La maggior parte dei paesi mediterranei ha ratificato la Convenzione di Montego Bay del 1982, tranne Israele e la Turchia.

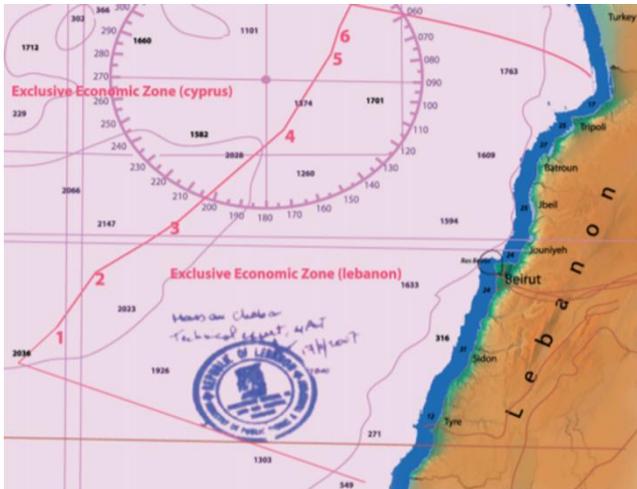
Le direttive espresse dalla convenzione sono molto chiare: per definire i propri confini marittimi si devono applicare legislazioni nazionali o decreti governativi, tramite coordinate che vengono inviate alle Nazioni Unite oppure tramite accordi bilaterali con i paesi adiacenti.

Negli ultimi 20 anni l'area del bacino del Levante si è scoperta ricca di risorse energetiche naturali, facendo gola a molti degli stati intorno ad esse, che per potersene accaparrare una parte ed evitare contestazioni, cercano di stringere accordi tra di essi.

Il principale problema dei conflitti marittimi tra Israele e il Libano riguarda la zona di delimitazione delle rispettive Zone Economiche Esclusive: dal momento che i paesi sono confinanti, le frontiere marittime meridionali libanesi si intersecano con quelle settentrionali israeliane.

Il primo scontro formale tra i due paesi risale al 2011, quando Israele dopo le recenti scoperte dei giacimenti Leviatano e Tamar stabilisce la sua Zona Economica Esclusiva trovandosi però in contrasto con il Libano: quest'ultimo rivendicava che la zona dichiarata da Israele superava di 860 chilometri quadrati una parte della zona economica esclusiva meridionale del Libano così come indicato nelle coordinate inviate alle Nazioni Unite l'anno precedente. Avendo aderito alla Convenzione UNCLOS del 1982, secondo il diritto internazionale dei mari e gli articoli 74 e 83, le parti che si trovano a condividere zone di delimitazione adiacenti devono trovare un accordo per risolvere le controversie. Facendo un passo indietro, oltre che con Israele, il Libano si è trovato a dover delimitare la sua zona marittima anche con Cipro, firmando un accordo bilaterale il 17 gennaio 2007 e definendo quindi i 6 punti equidistanti tra le due parti. Tale intesa però non venne ratificata dal Parlamento Libanese, poiché il Consiglio dei Ministri propose una nuova linea di delimitazione, inviando le coordinate al segretario delle Nazioni Unite e fornendo oltre ai 6 punti altre tre delimitazioni: con Cipro a nord e sud e con la Siria a nord.

Inoltre, nel 2010, il Parlamento libanese approvò la “Law of petroleum resources in the maritime waters”, una legge che regola lo sfruttamento delle risorse petrolifere, menzionando anche la sua ZEE ma senza fornirne la base giuridica e non identificandone correttamente l’area da sfruttare.<sup>54</sup>



Per porvi rimedio, l’anno seguente vennero adottate due leggi sulla delimitazione e sui confini marittimi della zona economica esclusiva del Libano, notificato l’anno seguente all’ONU.

Anche Cipro e Israele, il 17 dicembre 2007, strinsero un accordo per delimitare i loro confini. Secondo il Libano alcune delimitazioni dell’accordo Cipro-Israele erano le stesse che quest’ultimo aveva concordato con il Libano, oltre alla zona di delimitazione che Israele aveva dichiarato e che si estendeva di 17 km su quella libanese. Il Libano sosteneva di non essere stato né consultato né di aver approvato nulla sulla modifica della linea marittima mediana tra Cipro e Israele che causava il cambiamento nella ZEE e nel suo territorio marittimo. Nicosia, capitale di Cipro, dall’altra parte sosteneva che non era obbligata a consultare Beirut, dal momento che il Libano non aveva ratificato il trattato del 2007 e che non era in grado di raggiungere un accordo con Israele. Il gabinetto israeliano, ignorando la protesta libanese, nel 2011 aveva approvato una mappa basata sui suoi confini marittimi e sull’accordo che aveva ratificato con Cipro, inviandola alle Nazioni Unite. Rivolgendosi per ben due volte all’ONU durante quell’anno e dichiarando che i punti dell’accordo tra Israele e Cipro erano incompatibili con i suoi confini marittimi, il Libano sottolineò le incongruenze con Israele e soprattutto come la sovrapposizione delle rispettive zone economiche esclusive ha portato le parti in conflitto fra loro: “According to Lebanon’s submission to the UN, its southern EEZ, maritime boundaries with Israel, extends from Ras AlNaqurah (coastal borders), indicated as Point 18

<sup>54</sup> Daniel Meier: *Lebanon’s Maritime Boundaries: Between Economic Opportunities and Military Confrontation*, St. Anthony’s College, University of Oxford, June 2013

(coordinates 33° 5' 38.94" N Latitude and 35° 6' 11.84" E Longitude), to Point 23 (coordinates 33° 31' 51.17" N Latitude and 35° 46' 8.78" E Longitude).<sup>34</sup> Also, according to Lebanon's submission, Point 23 reflects the maritime "equidistant tripoint" between Lebanon, Israel and Cyprus. On the other hand, in 2011 Israel submitted a list of geographical coordinates to the UN, proclaiming its EEZ's northern boundaries.<sup>35</sup> Based upon Israel's submission to the UN, Israel delimited its EEZ's northern boundaries to extend from Ras Al-Naqurah, indicated as Point 31 (coordinates 33° 5' 39.5" N Latitude and 35° 35' 6" E Longitude) to Point 1 (coordinates 33° 38' 40" N Latitude and 35° 35' 40" E Longitude).<sup>36</sup> The Israeli position recognizes Point 1 to represent the tripoint between the three countries: Lebanon, Cyprus and Israel".<sup>55</sup>

Dal punto di vista del Libano, le risorse energetiche situate nell'area della ZEE contesa fanno parte delle acque territoriali e della ZEE del Libano. Di conseguenza, il Libano ha dichiarato che non rimarrà in silenzio in caso di aggressione alle sue risorse di petrolio e gas, mentre da parte sua Israele rivendica diritti sovrani esclusivi sulle risorse di gas e petrolio all'interno dell'area contesa della ZEE. L'approvvigionamento di gas per il Libano avrebbe rappresentato un vantaggio economico, data la crisi che il paese stava affrontando: un accordo sul gas avrebbe alleviato le tensioni economiche sulla popolazione e fornito nuovi accordi economici, ma dal punto di vista della politica interna sembrava che i partiti non volessero raggiungere un accordo con Israele.

Su questa base Israele ha annunciato espressamente la sua disponibilità ad utilizzare la forza militare per proteggere le risorse energetiche da qualsiasi attacco.

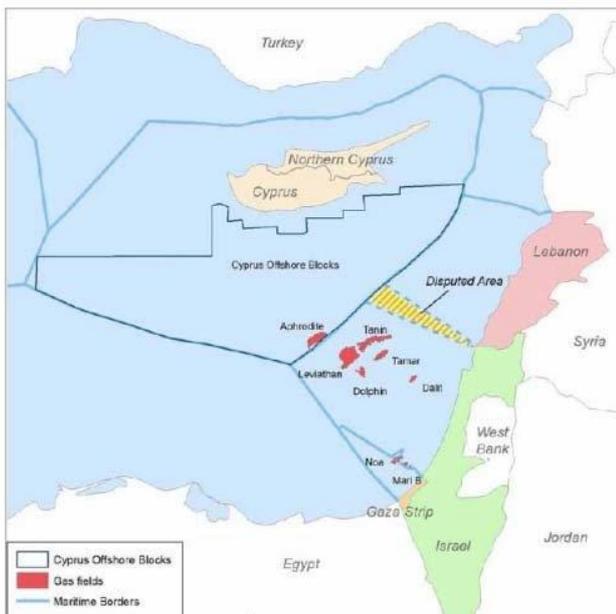


Figura 6 Linea gialla che indica la contestazione dei due paesi

<sup>55</sup> E.S. Abu Gosh and R. Leal-Arcas : *Gas and Oil Explorations in the Levant Basin: The Case of Lebanon and Israel*, OGEL Oil, Gas & Energy Law Intelligence, Aprile 2013, p.9.

See The Lebanese List of Geographical Coordinates submitted to the UN; see the lists of geographical coordinates in Figures 4 and 5

L'indipendenza energetica è infatti l'obiettivo primario di Israele essendo riuscita a soddisfare il fabbisogno energetico del territorio oltre a quello destinato all'esportazione.

Il Libano, per poter risolvere la controversia, aveva chiesto alle Nazioni Unite di mediare la situazione tramite l'UNIFIL (United Nations Interim Force in Lebanon), ma il rifiuto fu categorico in quanto non era compito di quel mandato.

I fattori principali che impediscono la buona riuscita dei negoziati di pace sono determinati dall'intervento degli Stati Uniti, che agiscono "pigramente" come mediatori,<sup>56</sup> dal conflitto terrestre sul territorio conteso delle fattorie Shebbaa<sup>57</sup>, dalla linea di demarcazione terrestre denominata "Linea blu"<sup>58</sup> e dal problema di Hezbollah, dal momento che figure di spicco come il Presidente del Parlamento Nabih Berri, capo del Partito sciita Amal, e molti dei seggi parlamentari in Libano sono sostenitori del movimento terrorista.

Dal 2010, infatti, sono scoppiate proteste all'interno dei territori libanesi affiancate alle rivendicazioni di Hezbollah, che avrebbe difeso le risorse libanesi, portando dunque a pensare ad attacchi terroristici nelle piattaforme di gas e petrolio israeliane.

Per trovare una soluzione sono intervenuti come terzo paese gli Stati Uniti hanno facendo da mediatore: già nel 2012 con l'ambasciatore americano Frederick Hof sono iniziati i primi tentativi di trattative. Gli USA promisero che si sarebbe trovata una soluzione senza compromettere le due zone e soprattutto le esplorazioni di gas e petrolio. Venne avanzata la "Hof line" come proposta di compromesso, secondo i codici dell'UNCLOS, dando circa due terzi di territorio al Libano (500 km di 850) e il restante un terzo a Israele (360), senza revocare il diritto del Libano all'auto-delimitazione, che prevede che l'intera area contesa di 850 kmq sia sotto la sovranità libanese. I libanesi avevano accettato i due terzi ma non volevano rinunciare ai 360km restanti, così congelarono l'accordo.<sup>59</sup>

Nel 2013 venne fatto un nuovo tentativo da Amos J. Hochstein, Inviato Speciale degli Stati Uniti e Coordinatore per gli Affari Energetici Internazionali sotto il governo Obama, per provare a restringere un nuovo accordo sull'area offshore contesa: ripropose prima la Linea Hof con gli stessi standard della precedente, riscontrando un nuovo rifiuto da parte libanese di tracciare una linea di mare blu, che prevedeva che l'area contesa lungo la linea sia dal lato libanese che da quello israeliano rimanesse

---

<sup>56</sup> Leah Pedro: *Lebano, Israel and failure gas negotiations*, Foreign Policy Research Institute, 11/12/19

<sup>57</sup>si trovano a un'area agricola di quattordici fattorie che si trovano a sud di Sheb'ā, villaggio libanese sulle pendici occidentali del monte Hermon, punto d'incontro tra i territori di Siria, Libano e Israele. L'area è lunga circa 14 km e larga 2, con altimetria che spazia tra i 400 e i 2.000 metri. Si tratta di un'area molto fertile, dove vengono coltivati frumento, alberi da frutto e ortaggi. Il villaggio di Sheb'ā, nel territorio libanese, non fa parte tuttavia dell'area agricola. La regione è rimasta sotto controllo israeliano anche dopo il ritiro, effettuato nel 2000, delle forze armate israeliane dal Libano meridionale. Attualmente viene amministrata come parte delle alture del Golan

<sup>58</sup> Linea che divide il confine terrestre tra Israele e Libano dal 2000

<sup>59</sup> Najia Houssari *What is the proposal of former American mediator Frederic Hof?*, Arab News World online site, February 2018

fuori dalle operazioni di esplorazione fino a che non si fosse trovato un accordo, impedendo quindi alle compagnie che effettuavano esplorazioni in quell'area di continuare con loro attività.

Nonostante l'intervento di Stati Uniti e Nazioni Unite, nel corso degli anni sono state proposte anche altre forme di possibile soluzione alla controversia tra Israele e Libano: senza dover ricorrere a relazioni diplomatiche, le società coinvolte nell'estrazione di gas e petrolio avrebbero potuto indirettamente prendere accordi di condivisione delle risorse. Sono chiamati modelli di sviluppo congiunto, come avvenne nel caso dell'Egitto e di Cipro, che tramite un accordo firmato ma non ratificato obbligarono le imprese appaltatrici di ogni Stato a raggiungere accordi per lo sviluppo e lo sfruttamento congiunto di risorse; un altro esempio è quello usato da Australia e Timor Est nella Timor Sea Joint Development Area, che consente ad alcune società di sviluppare le riserve e poi di ripartire i proventi secondo una formula concordata.<sup>60</sup>

Un altro modo per risolvere le controversie, secondo la Convenzione dell'UNCLOS (Parte XV), valido sia per gli Stati che hanno partecipato al trattato sia per i paesi che non ne fanno parte, sarebbe rivolgersi a tre organi competenti in materia: il Tribunale Internazionale per il diritto del mare, la Corte Internazionale di Giustizia (in questo caso tramite la presenza di un arbitro di competenza) e un tribunale arbitrale speciale costituito conformemente per una o più delle categorie di controversie ivi specificate. Nonostante l'arbitrariato internazionale si mostri equo in ogni caso in entrambe le parti, sia il Libano che Israele non ha accettato questa forma di decisione di reprimere le controversie per questo caso specifico: per esempio secondo alcuni funzionari israeliani questa soluzione avrebbe potuto avvantaggiare di più l'altro paese, dal momento che si sarebbe agito secondo il concetto di "equità"<sup>61</sup>

La mancanza di collaborazione tra Israele e Libano ha quindi portato ad una sospensione della risoluzione delle controversie tra le parti. Se si trovasse una soluzione, tutti e due i paesi ne otterrebbero dei vantaggi: con gli sviluppi degli ultimi anni sul progetto EastMed anche il Libano potrebbe aggiungersi alla cooperazione al fianco di Israele, Cipro ed Egitto.

Dopo alcuni anni dai mancati tentativi di risoluzione, sia Israele che il Libano avrebbero consensualmente scelto di provare a risolvere la controversia sulla zona economica esclusiva, dato che un compromesso abbastanza equo avrebbe portato profitto ad entrambi i paesi.

Da parte libanese, questo cambio di rotta nello scegliere la cooperazione con Israele ha avuto come fattore scatenante la crisi economica, che stava indebolendo sempre di più il paese, portando quindi

---

<sup>60</sup> James Stocker: *No EEZ Solution: The Politics of Oil and Gas in the Eastern Mediterranean*, Middle East Journal, Autumn 2012, Vol. 66, No. 4 (Autumn 2012), pp. 579-597

<sup>61</sup> Ivi p. 596 James Stocker

l'amministrazione libanese con il consenso di Hezbollah a cercare il dialogo. Il fatto che il gruppo terroristico si sia ammorbidito su questo fronte era perché il movimento, come lo stesso Libano, si trovava a corto di risorse economiche e la ripresa dei lavori di ricerca e produzione di risorse energetiche nella zona economica esclusiva sarebbe stata una risposta positiva sia al problema economico libanese che a quello del movimento terroristico.

I rapporti tra Libano e Israele sono stati riallacciati nel 2019 tramite una nuova mediazione degli Stati Uniti e dell'assistente al segretario di stato David Satterfield. I negoziati si sono tenuti presso Naqoura, una struttura delle Nazioni Unite in Libano, dove è stato richiesto espressamente che gli USA partecipassero ai colloqui come facilitatori. Un altro round di colloqui si è tenuto sempre a Naqoura, nella sede dell'UNIFIL (United Nations Interim Force in Lebanon), il 28 ottobre 2020. Nonostante sia passato un anno da un primo riavvicinamento, anche a causa del fattore COVID, le trattative sono andate a rilento: dopo un'ora di dialogo entrambe le parti hanno insistito sul fatto che la serie di colloqui è puramente tecnica e non è un segno di alcuna normalizzazione dei legami. Come riporta l'articolo di A-Jazeera del 14 ottobre 2020: "The talks mark a "first step in the thousand-mile march towards the demarcation" of the maritime frontier, Brigadier General Bassam Yassin was quoted as saying in a statement issued after the session."<sup>62</sup>

L'ultimo approccio tra Israele e Libano risale al 4 maggio 2021, a distanza di quasi 6 mesi dall'ultimo di ottobre: in quest'occasione il Libano ha chiesto gli sia concessa un'area più ampia, inclusa parte del giacimento di gas Karish. Secondo il Libano i dati della mappa presentati nel 2011 con i famosi 860 km di territori contesi sono più ampi poiché i calcoli sono sbagliati. Quest'area più vasta comprenderebbe anche il giacimento Karish e il Libano avrebbe chiesto a Israele di interrompere le esplorazioni in quella zona fino ad una risoluzione, cosa che Israele ha rifiutato.

Ancora una volta sembra che i colloqui tra Israele e Libano si siano interrotti con uno scontro e senza ancora un vincitore, ma soprattutto sono rimasti ancora in sospeso.

---

<sup>62</sup>Al Jazeera and news agencies *Lebanon, Israel launch talks over maritime border dispute*. 14/10/20

### 2.3.2 Israele ed Egitto

Dalla nascita dello stato d'Israele, l'Egitto ha giocato un ruolo fondamentale nelle guerre arabo israeliane: è stato il primo a schierarsi in difesa della Palestina e dei diritti dei palestinesi nelle terre occupate, ad essere il leader dei paesi arabi, oltre che ad essere sempre in prima linea nelle quattro guerre arabo israeliane.

Dopo la Guerra dello Yom Kippur del 1973 iniziarono una serie di accordi segreti tra Sadat, presidente egiziano e Yitzak Rabin, primo ministro israeliano, che si concluderanno sotto la mediazione degli Stati Uniti al raggiungimento della firma degli accordi di Camp David tra Sadat e il nuovo Primo Ministro israeliano Menachem Begin nel 1978<sup>63</sup>.

Secondo questo trattato, Israele e l'Egitto avrebbero iniziato ad avere rapporti diplomatici dopo che il primo avesse liberato le terre del deserto del Sinai, cioè dal 1982, e si sarebbe cercato di mediare entro i seguenti 5 anni per una stabilità tra i paesi del Medio Oriente, fatto che non accadde.

L'Egitto, comunque, fu di fatto il primo paese arabo a riconoscere lo Stato di Israele e da quell'anno venne bandito dalla Lega Araba rientrando successivamente a farne parte all'inizio degli anni 90.

Dal trattato di pace Arabo Israeliano venne stabilito che Israele avrebbe dovuto comprare e rifornirsi direttamente dall'Egitto di gas e petrolio: dal 1994 al 2000 vennero esportati circa 181 milioni di dollari tra prodotti petroliferi e chimici, a cui si aggiunsero poi altri prodotti agricoli e fertilizzanti.

A partire dal 2005 venne firmato un contratto tra i due paesi per l'esportazione di gas egiziano a Israele tramite la fornitura di circa 1,7 miliardi di metri cubi di gas naturale per un periodo di 15 anni, del valore di 2,5 miliardi di dollari, tramite il progetto di costruzione di un gasdotto che sarebbe partito dalla città egiziana di el-Arish collegato con la città israeliana di Ascalona. L'entusiasmo per il progetto ci fu da entrambe le parti, come ricorda il ministro per le infrastrutture internazionali israeliano: "Ben-Eliezer called the agreement "historic," saying it would "show everyone that the peace between Israel and Egypt is solid."<sup>64</sup>

Quella in atto tra Israele ed Egitto dal 1979 è stata definita una "pace fredda"<sup>65</sup>: dal punto di vista egiziano, Israele rappresenta ancora una minaccia per il suo apparato militare logisticamente ben organizzato e preparato, per la sua forza nucleare e per lo stretto rapporto con gli Stati Uniti.

---

<sup>63</sup> Si indicano così gli accordi conclusi al termine dei negoziati segreti svoltisi a Camp David (Maryland), sottoscritti poi alla Casa Bianca dal presidente egiziano Anwar Sadat e dal primo ministro israeliano Menachem Begin il 17 settembre 1978, sotto l'auspicio dell'allora presidente degli Stati Uniti Jimmy Carter. Gli accordi condussero al trattato di pace israelo-egiziano del 1979 e al ritiro delle truppe israeliane dal Sinai. In seguito agli accordi, l'Egitto fu sospeso dalla Lega araba dal 1979 al 1989. Treccani

<sup>64</sup> *Egypt and Israel sign 15-year natural gas deal*, The New York Times, 01/07/2005

<sup>65</sup> È uno stato di relativa pace tra due paesi che è caratterizzato dall'applicazione di un trattato di pace che pone fine allo stato di guerra mentre il governo o la popolazione di almeno una delle parti del trattato continua a trattare il trattato con vocale disgusto a livello nazionale

Nonostante ciò, durante l'assedio di Gaza del 2007, l'Egitto è stato dalla parte di Israele contribuendo a chiudere i suoi confini con la striscia e costruendo un muro nella città di Rafah, al confine con Gaza, impendo quindi che entrasse qualsiasi tipo di aiuto.

Con la caduta di Mubarak nel 2011 e l'inizio delle rivolte in Egitto, le cosiddette Primavere arabe<sup>66</sup>, Israele era preoccupato per la fragile situazione nel paese e per il futuro nelle relazioni mediterranee. Prima salì al potere il partito dei Fratelli Musulmani<sup>67</sup> con al comando il Presidente Morsi, che ha più volte promesso di continuare a rispettare gli accordi di pace del Trattato del 1979, e ora con il Presidente Al-Sisi (proveniente dall'apparato militare e già Ministro della Difesa sotto il governo di Morsi) con cui le relazioni sembrano più che buone se si analizzano alcuni segnali significativi: la riapertura dell'Ambasciata Israeliana al Cairo, che era stata chiusa per ben quattro anni a seguito delle proteste della popolazione egiziana contro Israele e la conseguente reintegrazione dell'Ambasciatore Egiziano al Cairo, e il voto dell'Egitto nel 2015 a favore di Israele alle Nazioni Unite, per la prima volta dalla creazione dello Stato nel 48.

Per quanto riguarda i suoi interessi marittimi nel Mediterraneo, l'Egitto ha aderito all'UNCLOS nel 1982, adottandone quindi le direttive e depositando una ratifica in cui affermava il limite esterno della sua zona economia esclusiva, mentre negli anni 90 aveva depositato la lista delle sue coordinate geografiche, ovvero dei punti base sulla costa mediterranea: la costa orientale egiziana è una delle più estese nel mediterraneo orientale, sviluppandosi dai confini libici orientali a quelli Palestinesi occidentali.

A proposito della sua Zona Economica Esclusiva, l'Egitto ha rapporti e accordi con quasi tutti gli stati del Mediterraneo, in particolare con Grecia, Cipro e Turchia. Diversamente, il processo di delineamento di una linea marittima tra Egitto, Israele e Palestina è particolarmente insidioso: dato il fatto che non c'è nemmeno un accordo tra Israele ed Egitto, la prevista linea di confine di equidistanza tra Egitto e Israele può essere intesa come una linea di equidistanza provvisoria costruita nella prima fase del processo di delimitazione tra Egitto e Israele, che soddisfa i requisiti di una soluzione equa. Si era anche pensato ad una seconda fase, basata su fattori geografici e non, come la concavità della

---

<sup>66</sup> Espressione generica con la quale si fa riferimento alle rivoluzioni e all'ondata di proteste che hanno attraversato i regimi arabi nel corso del 2011. Definizione da "Enciclopedia Treccani"

<sup>67</sup> Organizzazione fondata nel 1928 in Egitto da Hasan al-Banna, mirante a ricondurre l'islam al centro della vita politica e sociale della comunità musulmana. Strutturati come un movimento di base, influenzato dallo scoutismo e dalle confraternite mistiche, i F.m. presero parte alla lotta per l'indipendenza egiziana fino al colpo di Stato del 1952. Perseguitati e banditi da G.A. Nasser, essi si diffusero nei Paesi arabi vicini, dove fondarono movimenti analoghi o affiliati all'organizzazione. A. Sadat li riammise gradualmente nella vita pubblica; dal 1984, con H. Mubarak, i F.m. entrarono nel Parlamento egiziano, mediando fra l'islamismo moderato e quello più radicale

costa, la disparità nelle lunghezze costiere tra i due Stati e le loro attività economiche, ipotesi che è caduta per il fatto che non costituiscono circostanze rilevanti.

L'Egitto è stato il primo paese nel Mediterraneo a iniziare con le estrazioni di gas naturale nelle acque a largo delle sue coste, iniziando quindi i lavori onshore e offshore nella Penisola del Sinai. Durante la guerra dei sei giorni del 1967 questo territorio passò nelle mani di Israele, che approfittò della situazione e continuò le estrazioni, usufruendo quindi del petrolio estratto. Nel corso dei trattati di pace tra Israele ed Egitto, dieci anni più tardi, la Penisola venne restituita all'Egitto e venne stabilito un rapporto di cooperazione per lo sfruttamento delle risorse energetiche, accordandosi su un'offerta per l'acquisto del petrolio egiziano da parte israeliana.

Data la scarsità del petrolio in quella zona, dalla metà degli anni 90, grazie anche alle nuove tecnologie avanzate è stato possibile approfondire le campagne di esplorazione energetiche nel Mar Mediterraneo: l'Egitto si scoprì ricco di gas naturale nel sottosuolo.

Ciò diede inizio alla ricerca di partner per l'esportazione, tra cui anche Israele.

Nel 1993 i rispettivi ministri dell'energia firmarono un accordo per la collocazione di un possibile gasdotto tra i due stati, ma il progetto venne tralasciato a causa di alcune discordie regionali e di un mancato accordo sul prezzo della piattaforma. Nonostante ciò, l'Egitto creò con alcuni paesi arabi adiacenti (Giordania, Siria e Libano) la Arab Gas Pipeline, in grado di poterli rifornire di gas.

Per quanto riguarda gli accordi in sospeso con Israele, il progetto per la creazione di una fornitura di gas naturale si raggiunse nel 2005. Grazie agli accordi di cooperazione tra le città di al-Arish e Ascalona è stato costruito un gasdotto, entrato in funzione dal 2008, che si sviluppa in un percorso ad anello intorno alle acque al largo della costa della striscia di Gaza.

Nel 2011 iniziarono una serie di problemi con la fornitura del gas: a causa sia delle rivolte per la situazione politica in Egitto e per una serie di attacchi probabilmente da parte dei beduini nelle zone

## **A New Middle East?**

### **gas pipelines between Israel, Jordan and Egypt**

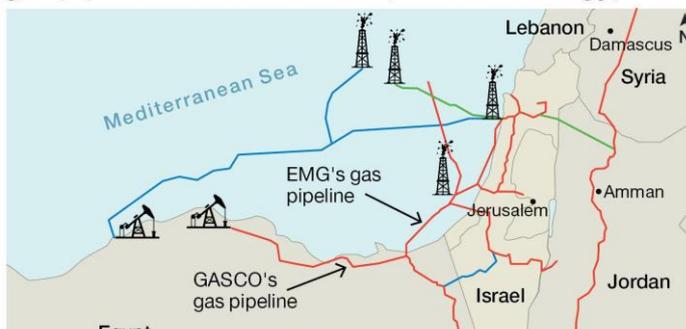


Figura 7 I gasdotti tra Egitto e Israele da Haaretz.com

limitrofe, le compagnie di estrazione di gas decisero di interrompere la fornitura di gas sia con Israele che con i paesi del gasdotto arabo.

Per Israele la diminuzione della distribuzione di gas fu un duro colpo per le sue relazioni con l'Egitto, dati i positivi rapporti bilaterali tra i due paesi: “The cutoff in gas supplies from Egypt led to drop in Israel’s gas usage from 5.34 bcm in 2010 to 2.55 bcm in 2012, and the state incurred a loss worth NIS 20 billion (Reis, 2014). The coal plants in Ashkelon and Hadera were instructed to perform to their maximum capacity, and some natural gas plants were converted to produce power using heavy fuel oil and diesel at the cost of US\$1.5–2 million per day. The government, at the same time, was concerned about the environmental costs of exploiting coal and oil”<sup>68</sup>. Nonostante ciò, questo episodio spinse lo Stato di Israele a continuare a lavorare sulle estrazioni e le esplorazioni nel suo territorio, grazie anche alla scoperta dei giacimenti Tamar e Leviatano: il primo, scoperto nel 2009, ha iniziato a fornire il paese di gas dal 2013, mentre il secondo, scoperto qualche mese dopo e di più grande portata, comincia ad approvvigionare Israele dal 2019.

Come si è precedentemente affermato, le rivolte delle Primavere Arabe hanno gettato l'Egitto nel caos politico ed economico: il cambio della leadership, con obiettivi diversi rispetto all'ex presidente Mubarak, ma soprattutto la ancor più aggravata situazione economica, hanno inciso anche nel settore energetico. Se la domanda interna di gas aumentava, quella esterna diminuiva perché a causa dell'instabilità politica molti investitori, con cui poi il paese si trovò a sopportare un debito di circa 7,5 milioni e mezzo di dollari, si ritirarono. Non solo, le riserve erano in esaurimento e conseguentemente la produzione era calata.

Lo Stato di Israele, dopo essersi accertato che anche i Fratelli Musulmani al governo continuassero a seguire la politica dell'accordo bilaterale del 1979, capovolge la situazione a suo favore e penetrando nel settore energetico del paese: nel 2013 iniziano nuovi accordi di cooperazione energetica.

Le due principali compagnie energetiche che operavano anche in Israele, la Delek Drilling (partnership israeliana) e la Noble Energy, riuscirono a rifornire l'Egitto trasferendo il gas negli impianti GNL (gas naturale liquido) nelle città egiziane Damietta e Idku, che per l'Egitto rappresentano una piattaforma cruciale per la ricezione del gas destinato alle forniture domestiche e alla produzione di GNL per le riesportazioni negli anni successivi. Tramite questo metodo, anche altri paesi del Mediterraneo che avevano impianti di gas, Cipro per esempio, poterono usufruire dell'Egitto, facendo quindi convogliare il gas negli impianti a gas naturale liquido egiziani per poi poterlo esportare, per esempio in Europa, portando benefici economici a tutti gli attori presenti sul campo.

---

<sup>68</sup> Hiram Das: *Israel's Gas Diplomacy with Egypt*, Contemporary Review of the Middle East · February 2020

### 2.3.3 Israele e Giordania

L'allora Transgiordania (diventata in seguito Giordania) si unì agli altri paesi arabi nella lotta contro il neonato Stato di Israele: partecipò quindi all'invasione del 1948, alla Guerra dei Sei Giorni e a quella dello Yom Kippur, venendo ripetutamente sconfitta da Israele e perdendo alcuni territori come la Cisgiordania, che cercò invano di riconquistare, e la città di Gerusalemme e la parte est di Gerusalemme (Guerra dei Sei Giorni). Nel 1991 la Giordania partecipa alla Conferenza di Madrid insieme ad israeliani e palestinesi e tre anni più tardi il 26 ottobre 1994 il presidente israeliano Yitzak Rabin e il re giordano Husayn firmano un accordo di pace.

Nel trattato di pace vennero discussi tre temi fondamentali: la definizione di un confine, la spartizione dell'acqua del giordano e l'energia. Quello tra Israele e Giordania è uno degli accordi sulla gestione delle risorse dell'acqua più famosi, poiché la Giordania soffriva per la mancanza di acqua e la siccità nel paese. Secondo l'accordo: "Water is dealt with rather extensively in the Israeli-Jordanian Peace Agreement. The agreement outlines the water allocations that both countries are entitled to from the Jordan River, including its tributary Yarmouk, and the shared groundwater in Wadi Araba/Arava. The agreement also provides for the storing of Jordanian "winter water" in the Lake Tiberias inside of Israel when they do have a relative surplus of water flow. Israel subsequently releases the water in the dry summer period when Jordan needs it in its urban centres, such as Amman. The agreement stipulates that a Joint Water Committee (JWC) should be established, which is responsible for the implementation of the water clauses of the Peace Treaty."<sup>69</sup>

La firma del trattato ha portato risultati positivi sia per la Giordania che per Israele: la prima ha sicuramente risolto il problema riguardante le risorse idriche mentre Israele ha avuto dalla sua parte un altro Stato arabo dopo l'Egitto e anche un nuovo potenziale di investimenti economici e di collaborazione. Nel 1997 il re giordano ha dato il via al secondo accordo di cooperazione idrica israelo-giordana, con una fornitura di circa 3000 metri cubi di acqua all'ora da parte di Israele: il re Hussein ha elogiato il primo ministro israeliano, il ministro delle infrastrutture nazionali e il commissario per l'acqua, per le loro azioni e la loro comprensione dei problemi idrici giordani, esprimendo anche un maggior avvaloramento nelle relazioni giordano-israeliane e un significativo miglioramento delle capacità di cooperazione tra i rappresentanti dei due paesi.<sup>70</sup>

---

<sup>69</sup> Israeli-Jordanian water cooperation. From United Nations Department of Economic and Social Affairs (UNDESA). Site

<sup>70</sup> Maya Manna: "Water and the Treaty of Peace between Israel and Jordan", Roger Williams University, 01/04/2006

Dal punto di vista politico, nonostante l'aiuto di Israele nel rifornimento d'acqua, molti rimangono ostili all'accordo di pace dal momento che in Giordania ci sono rifugiati molti palestinesi che sono ostili alla causa israeliana.

Con le scoperte di gas naturale nelle zone economiche esclusive in Israele, la Giordania firma un accordo separato per una prima fornitura già nel 2014 di 500 milioni di dollari dal giacimento Tamar. In seguito, due anni dopo un secondo accordo venne firmato e questa volta entrarono in gioco le società dei due paesi: così la Delek Drilling e la partner americana Noble Energy, la società che gestiva il giacimento di gas Leviatano, insieme alla Jordan Electric Power Company si accordano per fornire al regno hashemita <sup>71</sup> 45 bilioni di metri cubici di gas in 15 anni. I tubi necessari per la costruzione di un gasdotto erano già stati posati su entrambi i lati del confine nel 2016 e il trasferimento del gas da Israele alla Giordania era iniziato a partire dal 2017. Il fatto che le società di ambedue gli stati siano state direttamente coinvolte per trovare un accordo e che questa volta i governi siano stati lasciati da parte è un fatto puramente politico: l'opinione pubblica giordana si proponeva in disaccordo riguardo agli accordi con Israele, la Giordania si è astenuta da un accordo da governo a governo e ha scelto di concludere l'accordo, almeno ufficialmente, tra una società giordana, NBL Jordan Marketing, e la partnership israeliana con il Leviatano. Il Governo giordano ha inoltre cercato di impedire che i dettagli dell'accordo venissero alla luce, cercando quindi di tenerlo nascosto all'interno del proprio paese, ma invano.

Infatti, nel 2016 per settimane il governo giordano ha dovuto fare i conti con le proteste e tumulti dei cittadini nella capitale Amman che non accettavano l'accordo sostenendo che il paese sarebbe diventato dipendente da Israele. Queste proteste sono state indette dalla "National Campaign to Overturn the Gas Deal with the Zionist Entity", composta da una coalizione di gruppi della società civile, attivisti, avvocati e gruppi politici., secondo cui il 56% dell'accordo (5,6 miliardi di dollari) e circa il 40% delle bollette dell'elettricità pagate dalle famiglie giordane andranno direttamente nelle casse del governo israeliano. Il governo giordano dall'altra parte ha difeso la sua decisione dicendo che taglierà la bolletta energetica dello stato e diversificherà le loro fonti di approvvigionamento di gas.<sup>72</sup>

Man mano che uscivano pubblicamente i resoconti dell'accordo, le proteste in Giordania guidate dal movimento contro il gas israeliano sono continuate: ad inizio 2020, quando la produzione del

---

<sup>71</sup> (o hashimita; anche hascimita o hascemita) agg. e s. m. e f. (pl. m. -i). – Termine con cui furono dapprima indicati discendenti di Hāshim ibn 'Abd Manāf, antenato di Maometto, e i parenti di questo, e in età moderna i membri di una dinastia (dinastia h.) fondata nel 1916 dallo sceriffo della Mecca al-Ḥusain, la quale dominò prima nel Ḥijāz in Arabia, poi in Iraq e Transgiordania confederate, e da ultimo (con Abdullah, Hussein e, dal 1999, Abdallah), nel Regno h. di Giordania.

<sup>72</sup> *Jordanians protest against Israel gas deal for third week in a row* from The Middle East Eye, 14/10/16

Leviatano ha iniziato a fornire il primo gas folle di manifestanti hanno iniziato a marciare nella capitale Amman, sostenendo che l'accordo non fosse voluto dal popolo giordano ed esprimendo solidarietà per la causa palestinese. Anche i parlamentari giordani si sarebbero uniti alla causa esprimendo il loro dissenso per le decisioni del governo: "'The government has not listened to the MPs," Ahmad Raqa, a member of the Islamist Islah party told MEE. "We did our duty as a parliament, and the government should have carried out our decision. But the government is deaf and mute and is unable to listen to the parliamentarian's calls or the aspiration of the people, who are unanimous in their rejection of this shameful deal." <sup>73</sup> Il Parlamento giordano, qualche settimana dopo le proteste, successivamente ha approvato un progetto di legge per vietare le importazioni di gas israeliano pochi giorni dopo l'inizio di un accordo multimiliardario concluso nel 2016 a cui si oppone gran parte della popolazione. La mozione è stata approvata all'unanimità domenica dai 130 legislatori giordani e sarà deferita al governo per diventare legge, anche se ostacoli legali potrebbero impedirne l'entrata in vigore. Il governo aveva difeso l'accordo affermando che si trattava di un accordo tra aziende piuttosto che di una questione politica e che l'accordo avrebbe salvato il paese, pertanto il governo decise di non cambiare nulla.<sup>74</sup>

Ancora oggi le proteste contro la fornitura di gas israeliano non si sono fermate. Le più recenti risalgono al giugno del 2021 quando il movimento giordano pro-Palestina, a seguito dei tumulti che sono successi a Gerusalemme nel maggio precedente tra israeliani e palestinesi, ha organizzato una protesta invitando le persone a spegnere la loro corrente elettrica per ribellarsi contro le importazioni di gas da Israele. La campagna si è svolta tramite i Social Network e ha richiamato i giordani a spegnere le luci fare pressione sul governo affinché rescinda l'accordo sul gas.

Anche in Giordania, come in Egitto, sebbene ci sia un accordo di pace e buone relazioni formali con Israele, l'opinione pubblica non ha ancora accettato questa risoluzione continuando ad essere ostile ad ogni possibile accordo con lo stato d'Israele.

---

<sup>73</sup> Mohammed Ersan: *Black day': Hundreds rally in Jordan over 'treasonous' gas deal with Israel* from Middle East eye, 3/01/20

<sup>74</sup> Al-Jazeera: *Jordan Parliament passes draft law to ban gas imports from Israel*, 19/01/20

### 2.3.4 Israele e la striscia di Gaza

Il territorio di Gaza si estende per 363 km lungo il mar Mediterraneo e si trova a nord est della penisola del Sinai ed è situata su un'ampia pianura costiera. Non è riconosciuta *de jure*<sup>75</sup> come parte di un paese esistente.

La storia della striscia di Gaza ebbe inizio con la dominazione prima degli Ottomani, poi dei britannici sotto il Mandato della Palestina. Con la fine del mandato e la spartizione del territorio palestinese tra ebrei e arabi nel 1948 la allora città di Gaza e il territorio circostante vennero assegnati agli arabi. Già durante il primo scontro tra il neo Stato israeliano e i paesi arabi gli egiziani entrarono nella città di Gaza, usandola come quartier generale del corpo di spedizione egiziano in Palestina. Con la fine della guerra del 48 e secondo l'accordo di armistizio egiziano-israeliano del 49, la città di Gaza e l'area circostante vennero delimitate e ridotte ad una striscia di territorio con una lunghezza circa 25 miglia e larghezza di 4/5 miglia, da cui poi prese il nome di Striscia di Gaza. Il controllo egiziano su questo territorio durò dal 49 al 56 e dal 57 al 67, che non considerò mai come parte dell'Egitto, così come fece con i suoi abitanti, per lo più rifugiati arabi palestinesi che vivevano in condizioni di estrema povertà. Dal 1967 la striscia di Gaza passò sotto il controllo di Israele sotto cui iniziò un'escalation di contrasti: la confisca delle terre, l'impedimento o riduzione dell'accesso alle risorse idriche del territorio si aggiunsero alla comparsa delle prime colonie ebraiche, che crebbero di numero con l'inizio degli anni Ottanta. Il malcontento e la forte situazione di disagio dei palestinesi, nonché la grave situazione economica e le tensioni tra la popolazione, scoppiarono nel 1987 con la prima Intifada.<sup>76</sup>

Nel 1994 con gli Accordi di Oslo Israele si impegna a riconoscere l'Organizzazione Libera della Palestina che rivendica la striscia di Gaza come parte di uno Stato palestinese indipendente e quindi posta sotto il controllo dell'Autorità nazionale palestinese in base al principio della restituzione dei territori occupati in cambio della pace, il territorio della striscia continuò comunque ad essere controllato dai militari israeliani. Questi accordi di pace di Oslo non hanno messo in luce la risoluzione di problemi altrettanto importanti: lo status di Gerusalemme, i rifugiati e gli insediamenti

---

<sup>75</sup> Espressione usata nel linguaggio giur., per lo più contrapp. a *de facto* («di fatto»), per indicare conformità all'ordinamento giuridico; in partic., nel diritto internazionale, è usata per indicare il riconoscimento di un nuovo stato o di un nuovo governo in modo pieno e definitivo, che implica la volontà di stabilire normali rapporti diplomatici.

Da dizionario Treccani

<sup>76</sup> [dall'arabo *intifā'ḍah*, propr. «scuotimento» e per estens. «sollevazione»]. – Termine che designa la rivolta degli arabi palestinesi contro lo stato d'Israele: l'insurrezione ebbe inizio nel dicembre 1987 sviluppandosi, oltre che all'interno dello stato ebraico, anche nei territori della Cisgiordania e della striscia costiera di Gaza (occupati da Israele dal 1967 al 1994) e fu caratterizzata da episodi di resistenza passiva, per es. serrate dei commercianti, scioperi bianchi, ecc. e da forme di guerriglia urbana (da cui il nome di «guerra delle pietre» poiché gli insorti, quasi totalmente privi di armi, lanciavano sassi contro i soldati israeliani).

ebraici che portarono allo scoppio di tensioni più profonde che sfociarono con la seconda Intifada il 27 settembre del 2000. Le tensioni tra palestinesi e israeliani sfociarono in gravi scontri, violenze e attacchi terroristici rompendo i negoziati tra Israele e Palestina. Nel tentativo di porre fine ai combattimenti, il primo ministro israeliano Ariel Sharon ha annunciato alla fine del 2003 un piano incentrato sul ritiro dei soldati e dei coloni israeliani dalla Striscia di Gaza mettendo fine all'amministrazione militare, lasciando quindi il territorio in mano ai palestinesi. Dopo il ritiro, avvenuto nel 2005, Israele si riservò comunque il controllo dello spazio aereo e delle acque territoriali, il diritto di vietare l'ingresso nella Striscia a coloro che non risultavano residenti, il controllo totale dei movimenti di persone e merci tra Gaza e la Cisgiordania e di tutte le merci in entrata nella Striscia, con conseguente facoltà di chiudere i relativi varchi.

L'accordo Gaza-Gericho del 1994 ha ceduto la maggior parte del controllo dei territori della Striscia di Gaza e della città di Gericho in Cisgiordania alle Autorità Palestinesi. Insieme all'accordo interinale del 1995 impongono una zona palestinese per le attività di pesca, ricreazione ed economiche: infatti la Striscia, che si affacciava sul Mar Mediterraneo, possedeva dei confini e una zona marittima chiamata Gaza Marine Activity, un'area che si trova al largo delle coste e si estende a 20 miglia nautiche (37 km dalla costa), le cui dimensioni e diritti sono cambiati più volte da quando è stato firmato l'accordo. Viene inoltre stabilito, in conformità con l'UNCLOS e il diritto del mare, che le navi straniere possono entrare in queste zone fino a 12 miglia nautiche dalla costa. A fine degli anni 90 si intensificano le ricerche di esplorazioni in quest'area del Mediterraneo e nel 1999 la British Gas scopre il Gaza Marine, nello stesso anno in cui anche Israele scopriva il suo primo giacimento Noah.<sup>77</sup> Viene quindi firmato un accordo della durata di 25 anni tra la British Gas e le Autorità palestinesi per esplorare le acque al largo della costa di Gaza, rimanendo sempre entro le 20 miglia di zona economica, entro cui erano chiaramente comprese le riserve di gas e petrolio, di esplorazione riconosciute dagli israeliani e dal diritto del mare. Le riserve totali di gas nelle acque palestinesi sono state stimate a 1,4 tscf e comprendeva due pozzi, Gaza Marine 1 e Gaza Marine 2<sup>78</sup>. Durante l'estate del 2000 il primo Ministro israeliano concede alla British Gas l'autorizzazione di mettere in sicurezza il pozzo Gaza Marine 1 e più tardi verso la fine dell'anno inizia l'esplorazione anche del secondo pozzo Gaza Marine 2.

Dopo lo scoppio della seconda intifada nel 2000 e dopo che Hamas ha iniziato ad affermare il suo potere sulla Striscia, Israele ha sia ridotto i diritti di pesca, consentendoli solo entro le 12 miglia

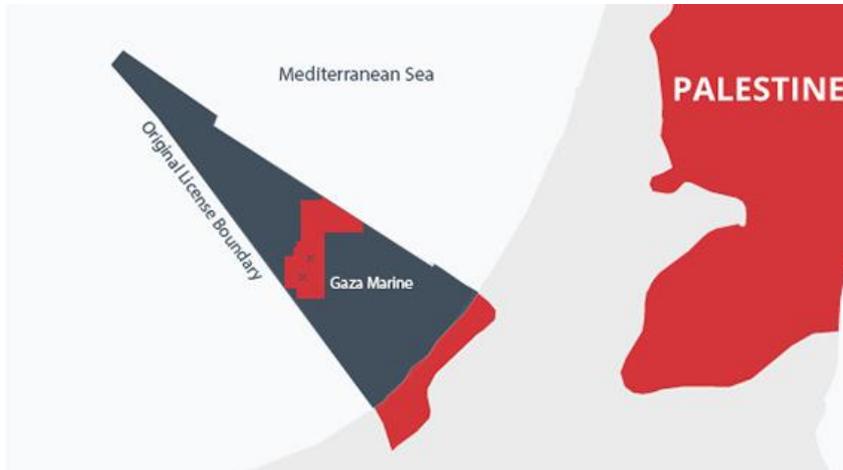
---

<sup>77</sup> Dania Akkad: "Timeline: Why Gaza Marine hasn't produced gas?". Articolo del Middle East Eye, 27/04/15

<sup>78</sup> James Stocker "No EEZ Solution: The Politics of Oil and Gas in the Eastern Mediterranean", Middle East Journal, Autumn 2012, Vol. 66, No. 4 (Autumn 2012) p 588

nautiche(22km) a largo dalla costa per un fattore di sicurezza e dal 2006 limitandoli ulteriormente: 10 nm (19 km) nell'agosto 2006, poi a 6 nm (11 km) a dicembre e fino a 3 nm (6 km) nel 2009.<sup>79</sup>

L'ostacolo maggiore per lo sviluppo del giacimento di Gaza è stata la disputa tra Israele e i palestinesi riguardanti le acque territoriali, secondo il diritto internazionale, l'area che contiene il giacimento di gas appartiene ai palestinesi. Quando la concessione è stata assegnata a BG (British Gas) nel 1999, la condizione preliminare era che il gas in eccesso fosse fornito a Israele. Le trattative tra Israele e la BG, che erano iniziate dai primi anni del XXI secolo, arrivano ad un punto cruciale nel 2007, quando la British Gas stava per accordarsi con Israele su una possibile fornitura di gas a partire dal 2009: il gas sarebbe passato da Ascalona per essere liquefatto e quindi disponibile al mercato israeliano. Nello stesso anno, la British Gas interrompe le ricerche nel territorio di Gaza per mancanza di patti chiari fra Israele e l'ANP (Autorità Nazionale Palestinese), per la vittoria di Hamas nella striscia di Gaza, che avrebbe reso difficili le negoziazioni tra British Gas, ANP e Israele, per la garanzia di forniture di gas ininterrotte da Gaza e il flusso ininterrotto di fondi all'Autorità nazionale palestinese. Israele così, grazie all'accordo stipulato nel 2005, si affida alla fornitura di gas da parte dell'Egitto.



Nel 2011 l'Egitto interrompe la fornitura di gas verso Israele. A gennaio dello stesso anno erano iniziati i colloqui per trattare una nuova pace tra Israele e Autorità Palestinesi, mediati da Tony Blair, rappresentante del Quartetto del Medio Oriente<sup>80</sup>, che riaprono la discussione sulla ripresa

<sup>79</sup> Yale Teff Seker and Ehud *Israel Turns to the sea*, Middle East Journal, from Middle East Institute, November 2018

<sup>80</sup> a volte chiamato Quartetto diplomatico o Quartetto di Madrid (o semplicemente il Quartetto) è un gruppo di quattro nazioni e organizzazioni internazionali il cui scopo è favorire una soluzione pacifica al conflitto israelo-palestinese. Il Quartetto comprende le Nazioni Unite, gli Stati Uniti, l'Unione europea e la Russia. Il gruppo fu creato a Madrid nel 2002 dal Primo Ministro spagnolo José Maria Aznar, richiamando la Conferenza di Madrid del 1991, come risultato delle escalation in Medio Oriente. L'attuale inviato speciale è il canadese John Clarke, che ha assunto l'incarico dopo Tony Blair e Kito de Boer.

dello sviluppo del giacimento di gas nella zona economica di Gaza. Nel 2013 la Palestinian Power Generation Company è la prima società ad acquistare 4,75 miliardi di metri cubi (bcm) di gas israeliano dal giacimento del Leviatano con un contratto della durata di 20 da 1,2 milioni di dollari<sup>81</sup>. Il governo israeliano ha anche sostenuto lo sviluppo di Gaza Marine, come parte di un piano da 4 miliardi di dollari proposto dal Segretario di Stato americano John Kerry per rilanciare l'economia palestinese. L'amministrazione credeva che il progetto avrebbe contribuito a ridurre la dipendenza palestinese dagli aiuti esteri, contribuire alla sicurezza energetica israeliana e contribuire a far rivivere un processo di pace moribondo. Pertanto, lo sviluppo di Gaza Marine è stato discusso attivamente mentre erano in corso i negoziati di pace nel 2013-2014, ma non è stato raggiunto alcun accordo prima del crollo dei colloqui nell'aprile 2014<sup>82</sup>. Questa cooperazione avrebbe potuto essere il primo passo per una stabilità dei rapporti tra Israele e Palestina, ma la situazione è peggiorata in seguito al fallimento di pace nella primavera del 2014 e al seguente scontro nella striscia di Gaza.

Tutt'ora oggi la situazione di tensione tra israeliani e palestinesi rende difficili le trattative sia per una pace che per progetti come quello dello sviluppo del Gaza Marine, che insieme a Leviatano e Tamar potrebbe essere una svolta fondamentale per la cooperazione nel Mediterraneo.

---

<sup>81</sup> Eran Azran: *Palestinians become first customer of Israel's Leviathan Gas field*, Haaretz, 6/04/14

<sup>82</sup> Tim Boersma, Nathan Sachs: *"Gaza Marine: Natural Gas Extraction in tumultuous times?"*, Foreign Policy at Brookings, Policy Paper number 36, February 2015.

## **CAPITOLO TRE**

### **LE SFIDE DI ISRAELE NEL MEDITERRANEO**

#### **INTRODUZIONE**

Questo ultimo capitolo verte sulle sfide che Israele sta affrontando e affronterà in materia di risorse energetiche, strategiche e di difesa.

Vedremo la cooperazione tra Israele - Repubblica Greca di Cipro - Grecia e il progetto Eastmed, il rapporto e la posizione nel Mediterraneo con la Turchia, l'Euromed, il rinnovato ruolo della marina israeliana e la minaccia del nucleare iraniana, ma soprattutto il posizionamento di Israele quale protagonista del nuovo scenario nel Mediterraneo.

### **3.1 LA SFIDA DEL GAS NEL MEDITERRANEO**

Negli ultimi 10 anni il mar Mediterraneo orientale ha raggiunto un grande obiettivo strategico: diventare un competitor rilevante della scena mondiale nell'ambito delle risorse energetiche, un grande cambiamento, determinato dalle scoperte di siti altamente produttivi nelle zone economiche esclusive, che ha coinvolto tutti i paesi della zona orientale da Israele a Cipro, Egitto, Libano, Grecia, Palestina e Turchia. Da vent'anni è ormai in corso una vera e propria caccia al tesoro che, più di qualsiasi altro paese, ha reso protagonista Israele con una delle più importanti scoperte dell'ultimo decennio: il giacimento del Leviatano. In quest'ottica anche gli altri paesi dell'area hanno moltiplicato sforzi e messo a disposizione risorse alla ricerca di nuove fonti energetiche.

Nel 2011 Cipro, con la collaborazione della texana Noble Energy (la stessa compagnia che insieme all'israeliana Delek Drilling aveva collaborato per il Leviatano) scopre "Afrodite", nella parte sud della sua zona economica esclusiva; nel 2018, invece, avendo concesso i diritti di esplorazione delle sue acque a diverse società, l'italiana ENI scopre una struttura a gas nel pozzo "Calypso", al confine con l'Egitto.

### 3.1.1 Il Progetto EastMed

I volumi di gas estratto nei giacimenti Leviatano, Tamar, Afrodite e Calipso consentono di rifornire sia il mercato interno che quello internazionale. Questo vantaggio ha consentito a Cipro, Israele e Grecia di potenziare la propria influenza strategica ed economica spingendosi oltre il Mediterraneo e bussando alla porta dell'Europa. I rispettivi Primi Ministri, Netanyahu (Israele), Nicos Anastasiades (Repubblica di Cipro) e Alexis Tsipras (Grecia), infatti, dal 2016 hanno promosso summit trilaterali e gettato le basi di un'alleanza che aveva l'obiettivo di sondare una possibile collaborazione finalizzata alla realizzazione di un grandioso progetto noto come EastMed, che prevede la costruzione di due gasdotti, uno offshore (lungo 1300 km) e uno onshore (600 km). Il gasdotto avrebbe poi collegato Cipro e Creta e successivamente, coinvolgendo l'Italia, la città di Otranto, realizzando dunque un'infrastruttura offshore di 1900 km, con una portata complessiva da 15 miliardi di metri cubi di gas<sup>83</sup>. Un progetto ambizioso che ha dovuto fare i conti con la sostenibilità economica dell'intera operazione, oltre a fattori tecnici non secondari: alla complessità progettuale, infatti si affiancava anche il problema dei costi di realizzazione dell'infrastruttura. Tuttavia si dovette tener anche conto di alcuni fattori tecnici ed economici, a cui si devono aggiungere i costi proibitivi per la realizzazione delle infrastrutture dedicate alla lavorazione del Gas Naturale Liquido (GNL) sia a Cipro che in Israele. Furono così proposte due soluzioni: la prima era includere nel progetto anche l'Egitto (dove l'ENI nel 2015 aveva scoperto il giacimento Zohr) che già possedeva due strutture di trasformazione di GNL negli impianti di Idku e Darmietta e che già trasformavano il gas israeliano; la seconda soluzione riguardava un possibile coinvolgimento della Turchia, anche nell'ottica di scongelare i rapporti sia con Israele che con Cipro. Sul fronte economico, invece, è entrata in gioco l'Unione Europea. Le nuove riserve di gas, infatti, oltre che per i paesi del Mediterraneo, possono avere un effetto importante e positivo anche sulla strategia europea di diversificazione del gas, consentendo ai paesi UE di realizzare un obiettivo a lungo perseguito, ovvero ridurre le importazioni di gas dalla Russia, da cui dipende per circa più di un terzo del gas importato, seguita da Norvegia (i cui giacimenti di gas si stanno esaurendo) e l'Algeria. L'Unione Europea ha definito la sicurezza energetica e l'approvvigionamento energetico come: "ensuring that future essential energy needs are satisfied by means of a sharing of internal energy sources and strategic reserves under acceptable economic conditions and by making use of diversified and stable, externally accessible sources"<sup>84</sup>.

---

<sup>83</sup> George N. Tzogopoulos *The EastMed Pipeline Could Be a Giant Step Towards Enhancing Regional Security*,

<sup>84</sup> Markos Troulis *The East Med pipeline project: Europe's fourth energy artery*, *Civitas Gentium* - 7:2 (2019) 153-168, p. 154

Le prospettive di una sempre maggiore dipendenza di gas dalla Russia e dall'altra il ruolo marginale che acquisirebbe il gas dei paesi nordici preoccupa l'UE: il fatto che possa avere le porte aperte sul gas del Mediterraneo rappresenterebbe un primo passo verso la diversificazione pur restando la Russia il principale produttore e attore delle importazioni di energia europee. Secondo alcune stime la Russia rimarrà la principale fonte di approvvigionamento fino al 2025 e la quota della Russia nel consumo di gas dell'UE salirà al 40%<sup>85</sup>. “The Eastern Mediterranean has already been integrated into the EU’s strategy. Regulation 347/2013 incorporates it within the SGC and cites it as a source for diversifying central eastern, and south-eastern Europe’s supplies”<sup>86</sup>.

Il gasdotto EastMed, in generale, soddisfa una serie di criteri dell'UE: contribuisce alla concorrenza, facilita l'accesso alle fonti di approvvigionamento tenendo conto della diversificazione di fonti, controparti e rotte, promuove l'integrazione e l'interoperabilità del mercato consentendo un collegamento di Cipro all'Europa, ha potenzialmente un impatto positivo sulla sicurezza dell'approvvigionamento.

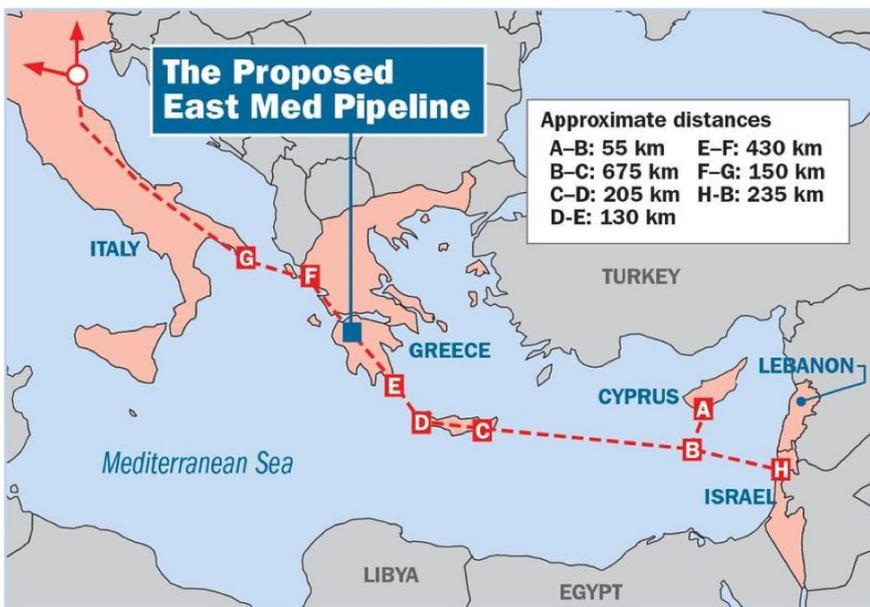


Figura 8 la linea del gasdotto eastmed

<sup>85</sup> Zenonan Tziarras *The new geopolitics of the eastern Mediterranean trilateral partnership and regional security*, report del 03/19 p 17/18

<sup>86</sup> Dimitri Manolis and Elsa Loverdos: *The Eastmed pipeline*, Oxford Energy Forum, Agosto 2013

Per Israele, l'EastMed rappresenta un'opportunità per avvicinarsi ancor di più all'Europa e attrarre nuovi investitori nel mercato del gas. Per cercare di risolvere il problema del GNL, era stato proposto di collocare dei nuovi impianti in Israele, così che il governo avesse più controllo sulle infrastrutture, ma il progetto venne accantonato per paura delle reazioni dell'opinione pubblica e degli ambientalisti, che già avevano fermato l'approvazione di diverse leggi sul mare per opporsi agli interventi che potessero minarne l'equilibrio.<sup>87</sup>

Nonostante la rilevanza dei problemi economici e tecnici, i paesi del Mediterraneo spingono affinché il progetto vada in porto. In particolare, all'inizio del 2020, Israele, Cipro e Grecia firmano un accordo per procedere con la realizzazione, senza tener conto di due fattori determinanti: l'Italia che fa marcia indietro poiché il governo appare dubbioso sulla fattibilità economica e ambientale dell'intera operazione; l'Unione Europea che resta alla finestra incapace di attrarre grandi investitori e concentrata principalmente sul Green Deal<sup>88</sup>. È, tuttavia, importante fare una precisazione su questo nuovo patto europeo relativo alle risorse rinnovabili che copre anche l'area del Mediterraneo.

Lo stato di Israele è stato definito da molte realtà europee una "start-up nation" per la sua innovazione ed esperienza con le tecnologie rinnovabili, in particolare quelle agricole sostenibili.

Concetti come l'energia pulita, la mobilità elettrica e, più in generale, la sostenibilità sono asset fortemente sviluppati nel Green Deal e, in quest'ottica, Israele potrebbe cogliere opportunità importanti per sviluppare le sue capacità di ricerca e innovazione<sup>89</sup>. Anche dal punto di vista della cooperazione regionale, Israele potrebbe svolgere un ruolo strategico nella gestione delle fonti energetiche (gas naturale, elettricità e acqua) coinvolgendo anche Egitto, Giordania, Cisgiordania e Gaza.

Tuttavia, se l'obiettivo principale del Green Deal è mettere in atto la transizione energetica, ovvero il processo che consenta all'economia europea di attivare la trasformazione verso le fonti rinnovabili a scapito di quelle fossili, anche il progetto EastMed dovrà tenere conto di questa nuova tendenza energetica e individuare soluzioni per diversificare l'economia dei paesi che lo rappresentano per alimentare un dialogo costruttivo con l'Europa. Israele si trova, quindi, ad un bivio: "However, Israel

---

<sup>87</sup> Tolga Demiroglu: *Between security and prosperity: Turkey and the prospect of energy cooperation in the Eastern Mediterranean* TURKISH STUDIES 2019, VOL. 20, NO. 3, 442–464

<sup>88</sup> Il Green Deal europeo (EGD) è la nuova strategia di crescita dell'Unione europea per trasformare l'UE in un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva. Entro il 2050, l'Unione europea mira a essere libera dalle emissioni nette di gas serra, a svincolare la crescita economica dall'uso delle risorse e a "non lasciare indietro nessuno". Il budget significativo stanziato per le soluzioni climatiche riflette l'importanza del Green Deal nell'agenda europea. Israele, da parte sua, dovrebbe stabilire una più ampia collaborazione nell'innovazione delle tecnologie verdi e utilizzarla come canale diplomatico per promuovere la stabilità e la sicurezza nella regione. In questo contesto, l'EastMed Gas Forum consente il dialogo e l'impegno multilaterali in cui Israele potrebbe promuovere questo ruolo.

<sup>89</sup> Tiziana della Ragione: *The European Green Deal: Challenges and Opportunities for Israel*, Institute for National Security Studies (2021), 22/03/21

as a gas producer is caught between the desire to benefit as long as possible from gas revenues and the ticking clock of the climate agenda. (...)Increasing its gas exports remains a priority for Israel and aligning energy policy to meet climate objectives, as stated in the Paris Agreement, could be difficult and costly”<sup>90</sup>

---

<sup>90</sup> Ivi

### 3.1.2 La Triplice Alleanza: Israele, Cipro e Grecia

Le condizioni di mercato, i limiti tecnici, le questioni legali e la geopolitica determinano lo sviluppo e l'esportazione del gas mediterraneo e richiedono un ampio coordinamento e cooperazione tra più attori regionali.

E' sufficiente analizzare la relazione triangolare tra Israele-Repubblica di Cipro-Grecia, denominata anche "triangolo della nuova energia", per coglierne tutta la complessità.

Israele e Cipro sono in buoni rapporti, le rispettive zone economiche esclusive sono delimitate dal trattato che hanno firmato nel 2010 e possiedono i giacimenti più grandi nel Mediterraneo (Levitano e Afrodite) dove operano le stesse compagnie energetiche.

Le relazioni tra i due paesi hanno, dunque, una tradizione di stabilità: già dal 1994 l'ambasciata della Repubblica di Cipro è presente a Tel Aviv, mentre quella israeliana è stata fondata a Nicosia nel 1961. Nel corso degli anni sono stati raggiunti diversi accordi bilaterali di cooperazione tra i due paesi e anche diverse visite tra i Capi di Stato.

Nel 2011, sono stati sottoscritti vari accordi su "development and search fields, renewable sources of energy, archaeology, and telecommunication."<sup>91</sup>. Successivamente, nel 2013, il Presidente della Camera dei Rappresentanti Greco-Cipriota Yannakis Omirou e il Presidente della Knesset firmano un protocollo di cooperazione tra i due Parlamenti dei rispettivi paesi in cui si possano scambiare informazioni e delegazioni nel campo della cultura, dell'economia e del settore delle risorse naturali. Quest'alleanza include elementi anche nel campo della sicurezza, visto che sia la Grecia che la Repubblica di Cipro nel 2012 hanno firmato degli accordi di difesa con Israele, che includevano anche il permesso alla marina e all'aeronautica israeliana di penetrare nelle loro zone.

Già nel 2011 Israele aveva chiesto alla Repubblica di Cipro di poter far stazionare i propri aerei nella base aerea Andreas Papandreous, creando così la prima stazione militare israeliana al di fuori dello Stato Ebraico. Nel 2013 con la scoperta dei giacimenti di gas da parte di Cipro, i rispettivi ministri della difesa si incontrano per discutere dell'espansione, della reciproca cooperazione energetica e della difesa, compito affidato alla marina israeliana nel Mediterraneo, che poi porteranno agli esercizi militari "Onisilos-Gideon", operazioni di simulazione sia in campo navale che aereo.

Nel 2012 dopo un incontro fra i rispettivi primi Ministri Netanyahu(Israele) e Christofias(Cipro)viene discusso un progetto sulla creazione di un gasdotto che colleghi i rispettivi giacimenti di gas, vengono trattati argomenti su come il gas naturale potrebbe essere esportato, sia tramite il collegamento di un condotto sottomarino, sia mediante la costruzione di impianti di liquefazione. Un altro possibile che

---

<sup>91</sup> A. Murat AĞDEMİR: *Relations Between Israel and the South Cyprus Greek Administration: A New Alignment in the Eastern Mediterranean?*, PERCEPTIONS, Summer 2016, Volume XXI, Number 2, pp. 103-126

schema proposto, che favorisce l'utilizzo delle forniture di gas in eccesso, è quello di generare energia elettrica che verrebbe esportata in Europa da un condotto sottomarino. Quindi le discussioni tra i governi greco-cipriota, greco e israeliano si sono concentrate sulla fattibilità economica e tecnica di un tale progetto. Viene inoltre stretto un accordo sulla protezione dei rispettivi giacimenti, accordo secondo cui Israele potrebbe entrare nei territori ciprioti sia via mare che area.

Questa collaborazione potrebbe aver avuto anche un secondo fine: quello di minimizzare l'influenza della Turchia nel Mediterraneo, con cui sia Israele che Cipro hanno relazioni conflittuali.

La Turchia ha infatti disapprovato gli accordi tra la Repubblica greca di Cipro e Israele, affermando che Cipro del sud doveva interrompere le esplorazioni marittime nel Mediterraneo e che non aveva nemmeno il diritto di fare accordi con Israele, opponendosi quindi alla cooperazione tra i due paesi per lo sviluppo delle risorse.

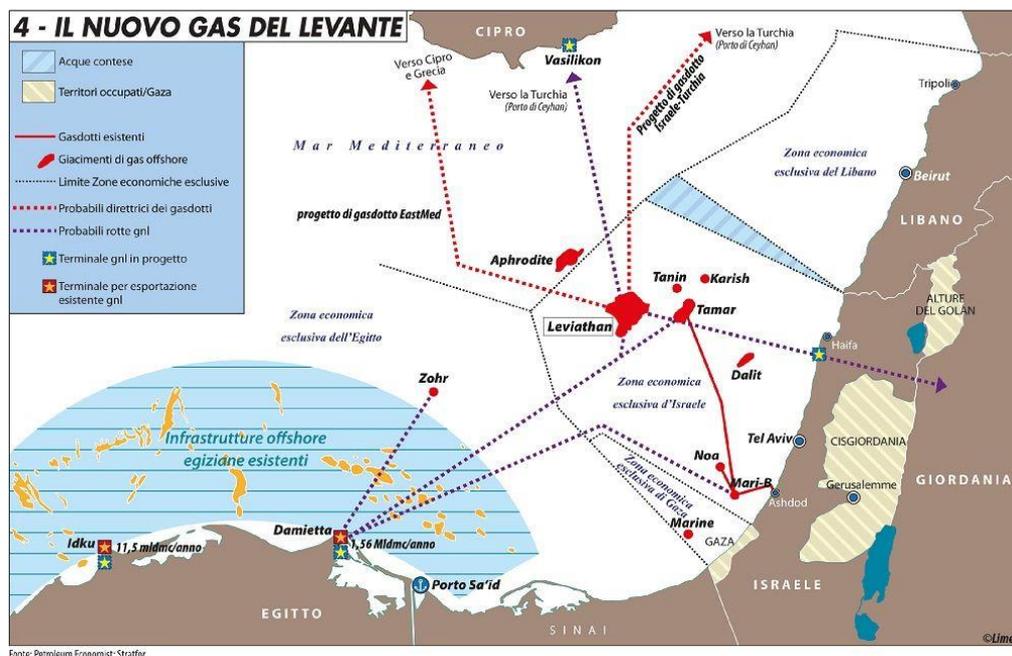


Figura 9 il nuovo gas del levante

### 3.1.3 Israele e Turchia

La relazione tra Turchia e Israele ha alternato momenti di grande cooperazione dai primi anni 90 ai primi 2000, a periodi di conflittualità in particolare a seguito dell'incidente della nave Mavi Marvara, in cui nove cittadini turchi furono uccisi, che ha determinato la sospensione dei contratti di difesa.

La Turchia, anche per l'interesse verso il partito dei Fratelli Musulmani in Egitto, ha richiamato il suo ambasciatore da Tel Aviv, bloccato le iniziative israeliane nella NATO, sostenuto le procedure legali contro i decisori e i soldati israeliani coinvolti nell'incidente, annullato le esercitazioni militari congiunte.

L'interesse energetico mostrato da entrambi i paesi ha spinto Israele a cercare una riconciliazione con la Turchia. Un primo incontro si è tenuto nel 2016 tra il presidente turco Erdoğan e il Ministro dell'energia israeliano Yuval Steinitz su due argomenti di reciproco interesse per la zona del Mediterraneo: sancire un accordo energetico bilaterale, dal momento che dopo l'incidente diplomatico tra Ankara e Mosca avvenuto l'anno precedente, la Turchia temeva che la Russia potesse tagliare i rifornimenti di gas da cui dipendeva, pertanto decise di accelerare la proposta della costruzione di un gasdotto tra Israele e Turchia; affrontare il tema della sicurezza regionale strettamente connessa al nucleare iraniano, dal momento che entrambi erano interessati a frenare le ambizioni della Repubblica Islamica Iraniana. Parlando del ricongiungimento con Israele, il presidente Erdoğan ha dichiarato quanto fosse importante normalizzare i rapporti nella regione del Mediterraneo, riferendosi anche alla Palestina <sup>92</sup>.

Nonostante i buoni propositi, le relazioni Turchia e Israele sono rimaste fragili a causa di alcune divergenze sulla questione palestinese, per cui spesso i due paesi sono entrati in conflitto anche nel passato e che ancora oggi continua ad essere un freno alla cooperazione fra Israele e Turchia. A tal proposito si può ricordare, per esempio, il gesto dell'ex Presidente statunitense Trump che, nel 2016, aveva spostato l'ambasciata americana a Gerusalemme, considerando la città come capitale dello Stato Ebraico e scatenando varie reazioni nel mondo diplomatico, tra cui quelle della Turchia che si oppose fermamente, arrivando anche a ritirare l'ambasciatore turco a Tel Aviv (in seguito reintegrato). Oltre a ciò, anche l'asse triangolare che Israele ha creato con la Grecia e la Repubblica di Cipro, tagliando fuori la Turchia, contribuisce a acuire le tensioni isolando sempre di più quest'ultima in questa fetta di Mediterraneo.

---

<sup>92</sup> Tolga Demiryol *Between security and prosperity: Turkey and the prospect of energy cooperation in the Eastern Mediterranean*, Department of Political Science and Public Administration, Altınbaş University, İstanbul, Turkey, *TURKISH STUDIES* 2019, VOL. 20, NO. 3, 442–464

Dall'altra parte anche la Turchia ha messo davanti i propri interessi nel bacino marittimo, scavalcando Israele, Cipro e Grecia. L'emergere di un blocco trilaterale fra queste ultime è diventato una preoccupazione primaria per la sicurezza della Turchia. Angosciata per essere stata aggirata dalle potenze regionali, Ankara ricorse al bilanciamento interno e aumentò la sua presenza militare nel Mediterraneo, alzando ulteriormente la posta in gioco nel conflitto.

Negli ultimi anni sono aumentate le mire espansionistiche turche nella ricerca di gas naturale ed energia, arrivando nel novembre 2019 a firmare un accordo bilaterale con il Governo di Accordo Nazionale della Libia, consentendo alla Turchia di definire e sfruttare alcune aree della ZEE libica al confine con la Grecia, che rivendica sotto la sua influenza, per poter accedere a maggiori risorse. L'accordo ha aperto una prospettiva strategica, grazie alla quale la Turchia potrebbe porsi come ostacolo alla costruzione del gasdotto EastMed che attraverserebbe l'Italia (dato che il progetto avviato nel 2013 per la realizzazione di un gasdotto tra Israele e Turchia è stato naufragata per paura di un possibile arricchimento delle esportazioni turche nel Mediterraneo occidentale), per mantenere il suo ruolo di hub logistico nel Mar Baltico. Un altro punto su cui Libia e Turchia si sono accordati è l'aiuto militare che quest'ultima presterebbe al governo nazionale libico in caso di necessità.

In questo senso, come sottolinea uno studio dell'ISPI "l'accordo raggiunto sulla ZEE con il GNA è altamente funzionale ad Ankara, perché le consente di estendere la sua influenza geopolitica a tutto il settore orientale del Mediterraneo, fungendo da freno sulle iniziative dell'EMGF e sui processi in corso (in questo caso quelli relativi al gasdotto EastMed).

In sintesi, la strategia di Ankara potrebbe essere quella di aumentare le opzioni a sua disposizione per ostacolare lo sfruttamento commerciale dell'area al fine di spingere altri Paesi ad accettare il suo ruolo politico ed economico nel Mediterraneo orientale."<sup>93</sup> Il diritto del mare è ancora oggi una delle più grandi sfide del diritto internazionale perché, nonostante la Convenzione del Mare di Montego Bay, molte acque territoriali sono oggetto di controversie e sovranità internazionali. Una di queste riguarda Grecia e Turchia, che da anni si contendono le zone marittime vicine all'isola di Cipro, ovvero le acque di Kastellorizzo. Nonostante le varie sanzioni, navi turche si sono avvicinate nell'area rivendicata dalla Grecia per le ricerche di gas lo scorso agosto, provocando una reazione negativa da parte dell'Europa, che ha chiesto il ritiro delle navi e cercato un patto di mediazione attraverso la Germania. Ad ottobre sembra che le ricerche siano riprese e, questa volta, l'UE ha adottato una linea più dura, guidata principalmente dalla Francia.

---

<sup>93</sup> Matteo Colombo, Giuseppe Dentice *Approfondimento: l'accordo Turchia-GNA sui confini marittimi*, Focus Mediterraneo Allargato n.12, ISPI(Istituto per gli studi di Geopolitica Internazionale, 21/02/2020



Figura 10 zone Libiche e Turche

Le mosse della Turchia sono determinate anche dal fatto che si è sentita esclusa dal Forum del Mediterraneo, un'organizzazione internazionale nata in Egitto e cui partecipano più paesi, con lo scopo anche di portare avanti le trattative per la costruzione dell'EastMed. Per Israele: “Turkey remains an important trade partner for Israel and the two countries continue to share intelligence information. Israeli officials have reiterated that the EMGF is not an anti-Turkish forum, and that the organisation remains open to all (though Turkish officials argue otherwise). But even if Jerusalem and Ankara find a way to normalise diplomatic ties, the relationship will still require heavy maintenance”<sup>94</sup>.

<sup>94</sup> Valeria Talbot *THE SCRAMBLE FOR THE EASTERN MEDITERRANEAN ENERGY AND GEOPOLITICS*, 2021 Le edizioni LediPublishing, Agosto 2021

### 3.1.4 East Mediterranean Gas Forum

Nel 2018 i colloqui per una possibile collaborazione regionale in ambito energetico si sono estesi oltre che a Israele e Repubblica di Cipro, anche all'Egitto, alla Giordania, all'Italia e alle Autorità Palestinesi, i cui rispettivi ministri si sono incontrati al Cairo per discutere della creazione di un Forum incentrato sul gas nell'area del Mediterraneo orientale, con lo scopo di fungere da ombrello di dialogo per lo sviluppo delle ricerche energetiche in quest'area. Questa è stata una mossa con cui gli attori della regione del Mediterraneo mostrano la volontà politica di trasformare la questione delle risorse di gas in possibili partnership nel mediterraneo orientale.<sup>95</sup>

Successivamente durante la riunione del gennaio 2019 gli stati fondatori hanno approvato e parafato lo statuto della EMGF (East Mediterranean Gas Forum) e sottoscritto nella riunione ministeriale il 22 settembre 2020: Lo Statuto trasforma il Forum in un'organizzazione internazionale regionale con sede al Cairo, finalizzato a facilitare la creazione di un mercato del gas regionale nel Mediterraneo orientale e ad approfondire la collaborazione e il dialogo strategico tra i paesi produttori, di transito e consumatori di gas naturale, in una zona che si conferma ricca di grandi opportunità.<sup>96</sup> Non hanno partecipato al Forum Turchia e Libano per le tensioni politiche con Grecia, Cipro e Israele, mentre intendono aderire prossimamente Francia e Stati Uniti. Dal punto di vista israeliano, l'EMGF è un tassello essenziale di una politica regionale più ampia che cerca una maggiore cooperazione economica, diplomatica e strategica con i suoi vicini europei e mediorientali

Negli ultimi due anni i processi di cooperazione nel campo dell'energia mediterranea sono rallentati: prima i cambiamenti globali e regionali, poi la pandemia del COVID 19 ha congelato alcuni progetti offshore, il prezzo del gas naturale che si trovava ai minimi storici, le compagnie petrolifere che hanno ridotto le loro spese e l'area Turca che ha messo insieme una serie di forze per sfidare i membri della coalizione da cui era stata tagliata fuori.

---

<sup>95</sup> Zenonan Tziarras *The new geopolitics of the eastern Mediterranean trilateral partnership and regional security*, report del 03/19, p 17

<sup>96</sup> Statuto dell'East Mediterranean Gas Forum (EMGF), fatto al Cairo il 22 settembre 2020, Dossier n° 400 - Schede di lettura 19 gennaio 2021

### 3.2 Il Rinnovato ruolo della marina israeliana e la minaccia nucleare iraniana

Il secondo paragrafo del primo capitolo è stato interamente dedicato al ruolo della marina israeliana durante le guerre arabo israeliane fino agli anni 80.

Sebbene sia un reparto fondamentale dell'esercito israeliano, la marina ha avuto sempre un ruolo marginale rispetto alle operazioni delle forze via terra: ha contribuito a rafforzare la difesa e la protezione del paese, difendendo le coste, ed ha regolato il commercio in entrata ed in uscita durante le guerre.

Dagli anni 90, la marina si è dotata di strumenti e tecnologie avanzate che le hanno consentito di diventare sempre più un attore significativo nell'apparato di sicurezza nazionale in termini di missioni, aree di operazioni e piattaforme utilizzate, riuscendo così a muoversi su diversi fronti, strategici e operativi.

Nel corso degli anni 80 la marina ha acquisito sempre più forza con l'acquisto di nuovi arsenali navali, come per esempio le tre corvette Sa'ar 5 classe da 1.300 tonnellate, prodotte negli Stati Uniti e molto più grandi delle classi 1, 2 e 3 da 250 tonnellate e delle classi 4 e 4,5 da 450 tonnellate.

Le navi Sa'ar 5 costituivano un plus significativo: erano versatili e offrivano capacità di comando e controllo migliorate a lunga distanza, pensate per una possibile battaglia contro gli avversari arabi in mare aperto piuttosto che per la protezione delle coste.<sup>97</sup>

Dopo la guerra in Libano dell'82, molti affiliati di Hezbollah che erano riusciti a rimanere in Libano avevano cercato più volte di attaccare le coste israeliane, venendo sempre fermati dalle barche missilistiche Sa'ar israeliane. Queste ultime erano riuscite anche a intercettare navi nemiche cariche di munizioni e armi per i combattenti del movimento lontani dal Libano, come per esempio la nave Enoda, su cui c'erano esponenti di alto rango dell'OLP (Organizzazione per la Liberazione della Palestina) che segretamente volevano tornare in Libano, un carico di armi leggere, munizioni, armi anticarro e anche due carri armati.

Durante la prima intifada (1987-1993), la marina israeliana, in un attacco congiunto con le forze aeree e via terra, ha agito sulle coste tunisine in un attentato ai danni Abu Jihad, il comandante di Arafat<sup>98</sup>.

La sera del 15 aprile 1988 la marina aveva preparato le sue navi che, salpate dalla costa israeliana

---

<sup>97</sup> Ehud Eiran, Yael Teff Seker: *Israel Turns to the sea*, The Middle East Journal, Middle east institute, November 2018

<sup>98</sup> Pseudonimo dell'uomo politico palestinese Mohammed 'Abd ar-Ra'uf (Gerusalemme 1929 - Clamart, Parigi, 2004). Leader di al-Fatàh, la principale organizzazione della resistenza armata palestinese, e presidente dal 1969 del Comitato esecutivo dell'OLP, nel 1994 presidente e ministro dell'Interno dell'Autorità nazionale palestinese, nata dagli accordi di Oslo, per i quali, insieme a Y. Rabin e S. Peres, ricevette il premio Nobel per la pace (1994). Portavoce e rappresentante della causa palestinese nel difficile processo negoziale con Israele, 'A. continuò sulla via del dialogo per tutta la seconda metà degli anni Novanta. In, il fallimento dei negoziati di Camp David (2000), l'esplosione di violenze e i numerosi attacchi terroristici compiuti dai gruppetti portarono a una progressiva emarginazione di A. come interlocutore nei processi di pace da parte del governo israeliano.

verso la Tunisia (mentre i sottomarini missilistici già da giorni controllavano le coste tunisine) avevano aperto la strada alle SA'AR, consentendo poi alle forze speciali della Sayeret Marktal<sup>99</sup> di arrivare liberamente sulla spiaggia di Tunisi dove, insieme agli agenti del Mossad<sup>100</sup>, hanno colpito il comandante Abu Jihad.

Dal 2000 la marina è stata sempre più integrata nell'esercito israeliano: ha partecipato all'operazione "Change Direction" in Libano nel luglio 2006, durante la quale le corvette e i pattugliatori israeliani sono stati impiegati al largo della costa libanese, rafforzando il blocco marittimo e portando quindi il commercio libanese a subire una battuta d'arresto. Nel porto di Beirut la sera del 13 luglio non c'era nessuna nave attraccata e molti mercantili erano ancorati alla rada. Più tardi, i SA'AR israeliani attaccano un porto a sud di Beirut dove Hezbollah aveva basato le sue risorse marittime, distruggendo edifici, siti di stoccaggio, una postazione di comando e una barca, oltre ad uccidere molti affiliati del gruppo terroristico.<sup>101</sup>

A causa dei continui scontri nella Striscia di Gaza, nel 2009 Israele mise in atto un blocco navale lungo la Striscia per impedire che entrassero armi e rifornimenti per Hamas. Nel 2010, con il blocco ancora in corso, alcune navi umanitarie entrarono nel territorio marittimo di Gaza con l'intento di violare il blocco e portare aiuti alla Striscia. Israele aveva cercato di fermare le navi quando erano ancora in mare aperto, tranne la Mavi Marmara che era riuscita a resistere alla cattura delle forze speciali israeliane e aveva continuato la sua rotta verso Gaza. Le forze israeliane riuscirono comunque a raggiungere la nave, incontrando l'opposizione degli attivisti trasformatasi poi in scontri violentissimi che avrebbero coinvolto sia gli attivisti (per la maggior parte turchi) che i soldati israeliani, che riuscirono a prendere il controllo della nave. Nell'ambito delle relazioni internazionali questo incidente provocò molte reazioni, sopra tutte quella turca che interruppe immediatamente i rapporti diplomatici con Israele.<sup>102</sup>

---

<sup>99</sup> L'Unità di ricognizione dello stato maggiore, comunemente nota come Sayeret Matkal (in ebraico: סיירת מטכ"ל) è un'unità di forze speciali dell'IDF. Prima di tutto un'unità di raccolta di informazioni sul campo, che conduce ricognizioni profonde dietro le linee nemiche per ottenere informazioni strategiche, Sayeret Matkal ha anche il compito di contrastare il terrorismo e il salvataggio di ostaggi oltre i confini israeliani.

<sup>100</sup> Servizio segreto israeliano istituito ufficialmente nel 1949 con funzioni di spionaggio e controspionaggio e attivo soprattutto all'estero (lo Shin Beth si occupa della sicurezza interna). I vertici del M., che è noto per la sua efficienza informativa e operativa, rispondono direttamente al primo ministro

<sup>101</sup> Klaus Mommsen: *60 years Israeli navy: Chel Ha'Yam Ha'Yisraeli*, first published in German Language "60 YAHRE ISRAELISCHE MARINE, Bernard & Graefe, Bonn, 2009

<sup>102</sup> Russell Buchan: *THE PALMER REPORT AND THE LEGALITY OF ISRAEL'S NAVAL BLOCKADE OF GAZA*, Published by: Cambridge University Press on behalf of the British Institute of International and Comparative Law, The International and Comparative Law Quarterly, JANUARY 2012, Vol. 61, No. 1 (JANUARY 2012), pp. 264-273

Un altro fronte caldo che coinvolgeva la marina era sicuramente rappresentato dalla minaccia nucleare.

I funzionari della sicurezza israeliani erano profondamente preoccupati dai potenziali aspetti militari del programma nucleare iraniano e, fino al 2003, dal programma iracheno.

La risposta israeliana alle minacce fu l'acquisto di sei nuovi sottomarini dalla Germania.

Sebbene Israele non l'abbia mai ammesso pubblicamente, molti rapporti indicavano che i sottomarini, oltre a garantire il controllo vicino alla costa iraniana, erano destinati a trasportare testate nucleari e fornire a Israele una capacità di "secondo attacco", nel caso in cui uno dei suoi nemici acquisisse una capacità nucleare militare. Se dovessimo riportare le potenzialità d'attacco nucleare d'Israele al timore dello stesso che un attore della regione MENA (Middle East Nord Africa) possa acquisire armi nucleari, certamente quest'ultimo rappresenta nella logica di Israele un evento che ha molte più probabilità di presentarsi rispetto alla possibilità che sia Israele stessa a fare la prima mossa. Secondo quest'ultimo, infatti, se uno di questi paesi si dotasse di un'arma nucleare potrebbe incoraggiare i gruppi terroristici come Hezbollah, alleato dell'Iran, a sfidare Israele e destabilizzare la regione portando altri attori come Turchia, Arabia Saudita ed Egitto a cercare armi nucleari.

Vista da Israele, tale capacità aumenterebbe l'influenza e il potere regionale dell'Iran e potrebbe limitare quello di Israele e dei suoi partner globali e regionali.

“Israel’s fear of an Iran armed with a nuclear weapon takes at least four distinct forms, with a diverse set of sources: fear of annihilation, fear of a more difficult security environment, socioeconomic fears, and fear of a challenge to Israel’s founding ideological principles. Israelis generally frame these distinct fears as cumulative, not separate. The four layers of threat perception explain why most Israelis are willing to support their leaders’ harsh line towards Iran. However, as we show below, the various fears also hold contradictions that explain internal Israeli divisions over the required response to Iran, such as the tension between Prime Minister Netanyahu and his security establishment”<sup>103</sup>.

Nel luglio 2015 l'Iran aveva firmato un accordo sul nucleare chiamato Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) raggiunto insieme ai P5+1 (Cina, Francia, Germania, Russia, Regno Unito e Stati Uniti). L'accordo sul nucleare, che pone dei limiti per la creazione di una bomba atomica iraniana, è stato approvato dalla risoluzione 2231 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite, adottata il 20 luglio 2015. La conformità dell'Iran alle disposizioni relative al nucleare del JCPOA è verificata dall'Agenzia internazionale per l'energia atomica (AIEA) in base a determinati requisiti stabiliti nell'accordo.<sup>104</sup> Israele ha cercato di frenare il progetto nucleare iraniano, per esempio con il piano

---

<sup>103</sup> Ehud Eiran and Martin B. Malin, *The Sum of all Fears: Israel's Perception of a Nuclear-Armed Iran*, in *The Washington Quarterly*, Vol. 36, No. 3 (Summer 2013), p. 77-89, <https://www.csis.org/node/27293>

<sup>104</sup> *The Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) at a Glance*, Arms Control Association, Last Reviewed: July 2021

annunciato da Netanyahu nel 2018 che mostrava come l'Iran cercava di costruire il suo arsenale nucleare, ma senza ottenere buoni risultati.<sup>105</sup> Nel 2019, la decisione dell'Iran di riavviare le attività nucleari sospese ai sensi del JCPOA in seguito al ritiro degli Stati Uniti dall'accordo, insieme alla volontà di Israele di affrontare con forza l'Iran nella regione, suggerisce che potrebbe presto verificarsi un'ulteriore instabilità, incluso forse uno scontro israelo-iraniano più aperto.<sup>106</sup>

La marina israeliana esercita anche un ruolo strategico nella protezione delle risorse energetiche dei siti israeliani nel mediterraneo.

Nel 2011, ad esempio, tra Israele e la Repubblica di Cipro, che precedentemente avevano siglato degli accordi militari congiunti, viene proposto un piano per la sicurezza dei loro idrocarburi, un'azione congiunta per proteggere interessi reciproci nelle ZEE che era stata sancita con l'invio di navi da guerra per condurre esercitazioni militari congiunte.

Il gas naturale scoperto nel Mediterraneo orientale al largo delle coste israeliane offre opportunità e incentivi per una maggiore cooperazione militare ed economica tra Israele e la Repubblica di Cipro.

---

<sup>105</sup> *PM Netanyahu presents conclusive proof of Iranian secret nuclear weapons program*, Israel Ministry of Foreign Affairs Site, 30 aprile 2018

<sup>106</sup> Ehud Eiran: *Structural Shifts and Regional Security: A View from Israel*, Istituto Affari Internazionali (IAI) (2020)

## CONCLUSIONE

L'ultimo capitolo di questo elaborato mette in risalto tre temi fondamentali per il futuro dello Stato Ebraico: i progetti per lo sviluppo delle risorse energetiche, la sicurezza nel Mar Mediterraneo e la minaccia nucleare iraniana.

Il percorso sin qui esplorato ha inteso mettere in evidenza come il Mediterraneo abbia acquisito un ruolo sempre più significativo e con prospettive diverse a seconda degli eventi dettati dalla Storia ed oggi forse, osservando Israele dal mare, possiamo individuare i punti di forza che potrebbero giocare un ruolo significativo nel prossimo futuro.

Se dovessimo individuare tre parole chiave per comprendere il peso del Mediterraneo nella storia di Israele, *identità*, *sicurezza* e *cooperazione* sarebbero concetti utili allo scopo.

E', infatti, il mare il primo vero scenario in cui prendono forma e si alimentano gli ideali sionisti e il concetto di Patria e Nazione; il luogo in cui la "cenerentola delle forze di difesa" ha saputo costruire un argine di sicurezza per la stabilità del paese; il teatro in cui si sono sperimentate con successo architetture diplomatiche foriere non solo di accordi commerciali vantaggiosi ma anche di controllo delle conflittualità. Il mare, in questa prospettiva, pur con la sua placida potenza è sembrato essere uno strumento silenzioso, un "attore non protagonista" che ha dato un contributo fondamentale al corso della Storia di Israele.

Il termine *identità* ci riporta agli albori, ai coloni e ai sionisti che dall'Europa sono giunti in Palestina. Ma perché identità? La maggior parte degli ebrei provenienti dal vecchio continente non conosceva il mare, le sue dinamiche ed i suoi riti, trovandosi a mettere radici in una terra in cui chi già vi risiedeva sfruttava a pieno le sue risorse idriche e marittime.

Incognite che gradualmente avrebbero fatto spazio ad una piena consapevolezza delle potenzialità del Mediterraneo, quale strumento che poteva concorrere utilmente alla costruzione dello stato di Israele. I coloni, dunque, si rimboccano le maniche, imparano le regole della vita portuale e ne fanno un'economia fiorente che dall'immigrazione al commercio, dalla creazione di compagnie marittime alla navigazione porta un marchio di fabbrica preciso.

Da grande sconosciuto il mare diventa, dunque, un alleato prezioso. L'apice della gloria marittima e portuale viene raggiunto con la costruzione e l'apertura del porto di Tel Aviv, che contribuisce a compiere quel processo di identificazione con un'identità nazionale precisa: gli ebrei vogliono differenziarsi dagli arabi e dai britannici, vogliono mostrare la loro indipendenza partendo dalla costruzione di un porto espressione della loro abilità e capacità di affermarsi in una terra nuova, un

nuovo faro di speranza che avrebbe mostrato a chi scappava dall'Europa che avrebbe potuto finalmente raggiungere un porto sicuro.

*Sicurezza* è un'altra parola chiave che ci racconta nuovamente il ruolo del mare.

Già nel periodo che precede la costituzione dello Stato Ebraico, Pal-yam, l'apparato marittimo delle forze di difesa, svolge un'azione di protezione e di laboriosa tessitura anche nei momenti più difficili, come quello del blocco navale britannico durante la Seconda Guerra Mondiale, in cui si continuò a supportare l'immigrazione illegale dall'Europa.

Pur svolgendo un ruolo secondario, la marina israeliana ha sempre gestito la difesa del territorio affiancando le forze di difesa via terra e via aerea nel corso delle guerre, ma non si sottolinea come, pur essendo destinataria di scarsi investimenti, tecniche navali quasi sconosciute e un arsenale marittimo carente, sia sempre riuscita a garantire una protezione solida difendendo le coste del paese da numerosi attacchi terroristici.

Dalla nascita di Israele, tuttavia, progressivamente le scelte politiche convergono su questioni interne che lasciano lo sviluppo delle aree marittime in secondo piano. Ne è un chiaro esempio la mancata firma e ratifica della Convenzione sul diritto del mare del 1982, che non ha portato alla definizione ufficiale delle delimitazioni marittime costiere, aderendo solamente ai principi generali della suddetta convenzione.

Se il Mediterraneo ha rappresentato una fonte di identità e di sicurezza, oggi rappresenta una sfida.

Uno degli obiettivi primari di Israele, infatti, è sempre stato quello di raggiungere l'indipendenza energetica alla stregua dei vicini arabi.

Dopo anni di vane ricerche sui territori costieri, la scoperta dei primi giacimenti di gas naturale all'inizio del XXI secolo, a cui ha fatto seguito una politica di forte incentivazione negli ultimi 20 anni, ha cambiato la "faccia" di Israele nel Mediterraneo che, da paese con meno risorse energetiche naturali, è diventato quello che possiede i giacimenti più grandi, il Tamar e il Leviatano.

Se il mare rappresenta una sfida, allora alle parole *identità* e *sicurezza* dobbiamo affiancare quella di *cooperazione*, un termine che non solo sta caratterizzando la storia recente ma che condiziona gli eventi futuri

Le scoperte energetiche hanno sicuramente aperto la porta di Israele nel Mar Mediterraneo dal punto di vista tattico e delle relazioni, perché il possesso di risorse marittime significative ha consentito al paese di relazionarsi in maniera diversa con gli stati del Mediterraneo orientale, sia dal punto di vista giuridico, equilibrando i rapporti di forza sulle dispute relative alle zone economiche esclusive, sia dal punto di vista economico, generando profittevoli accordi commerciali.

C'è, dunque, un nuovo competitor nel Mar Mediterraneo e a questo competitor guardano non solo i paesi confinanti, ma anche l'Europa, gli Stati Uniti e i paesi del Medio Oriente come Iran ed Emirati Arabi Uniti.

Israele ha avviato diversi progetti di collaborazione e cooperazione che si sono evoluti nel corso degli anni. Il rapporto con l'Egitto, ad esempio, definito come una "pace fredda", ha permesso ad Israele di contare su un alleato strategico e importante nella regione, nonostante non siano mancati episodi di conflittualità che ne hanno minato la stabilità. Le primavere arabe e il susseguirsi di cambi al governo negli ultimi hanno rallentato lo sviluppo della cooperazione, sia nel campo della sicurezza che in quello energetico, da sempre i pilastri alla base degli accordi di pace tra questi due paesi.

Ma nonostante le turbolenze politiche, gli interessi reciproci sono prevalsi su dispute ataviche, privilegiando una sorta di più utile *do ut des*: in principio l'Egitto riforniva Israele di gas, poi quando Israele aveva bisogno di liquefare il suo prodotto utilizzava gli impianti egiziani di Idku e Damietta. Una cooperazione che poi si è allargata anche al progetto EastMed, promosso da Israele, e alla successiva creazione East Mediterranean Gas Forum, a sancire un approccio nuovo finalizzato a presentare un progetto di sviluppo delle risorse energetiche nell'area mediterranea, che non aveva più le caratteristiche di un evento estemporaneo ma iniziava ad essere un *modus operandi* che vedremo applicato anche in altre occasioni.

La normalizzazione dei rapporti tra Egitto e Israele sembra essere sempre più vicina. Il recente incontro nel settembre 2021 tra il nuovo primo ministro Bennet e l'egiziano Al-Sisi a Sharm el Sheik ha messo in primo piano temi di primaria importanza: dal contenimento del radicalismo ed estremismo islamico, alle rotte del gas e dell'energia, oltre alle questioni che più preoccupano come la minaccia iraniana, la stabilità dell'area mediterranea e il governo di Hamas nella striscia di Gaza. Sembra quindi che durante il recente cambio di leadership israeliana, l'amministrazione di Tel Aviv abbia le idee chiare di come perseguire le relazioni politiche portate avanti durante gli ultimi 20 anni. Tra i paesi con cui Israele sta portando avanti progetti di collaborazione in campo energetico, elettrico ed idrico non resta che nominare la Giordania, il secondo paese arabo dopo l'Egitto che l'ha riconosciuto e con cui ha stretto rapporti di pace. È noto quanto importante Israele sia strategicamente per il regno di Giordania, ma è altrettanto vero che nell'opinione interna giordana la questione palestinese complica sicuramente i rapporti di collaborazione, dal momento che una buona parte della popolazione è rappresentata da rifugiati palestinesi che difficilmente accettano una collaborazione tra i due governi.

Negli ultimi 10 anni, poi, lo Stato Israeliano si è avvicinato sempre di più alla Repubblica greca di Cipro e alla Grecia. Con entrambi gli stati, ma soprattutto con Cipro, ha delimitato le proprie zone economiche esclusive, ha stretto accordi di cooperazione nel campo della sicurezza e dell'energia.

In particolare, l'intesa fra i tre paesi ha portato ad un'importante collaborazione relativa alla creazione del Gasdotto EastMed. Nonostante in questi ultimi anni ci siano stati dei rallentamenti di tipo tecnico ed economico, l'alleanza ha continuato a lavorare sul progetto che, nel caso fosse realizzato, determinerebbe una svolta nel Mediterraneo orientale sia di tipo economico che strategico.

Tutto sommato, Israele nel Mediterraneo può vantare importanti rapporti diplomatici e scambi relazionali con una buona parte dei paesi del Mediterraneo, pur mancando all'appello quelli più significativi.

Turchia, Libano, Autorità Palestinese sono il risultato di anni di relazioni lasciate inconcluse, di tentativi di pacificazione falliti di fronte a disuguaglianze politiche, diplomatiche, economiche e sociali. Sicuramente l'azione dei gruppi terroristici ha avuto un ruolo determinante nella definizione di questo scenario: Hezbollah in Libano, sostenuto anche dall'Iran, e Hamas nella Striscia di Gaza, sostenuto anche dalla Turchia, rappresentano il muro che impedisce la convivenza pacifica nel Mediterraneo tra questi paesi.

La Turchia sicuramente rappresenterebbe un alleato ideale per Israele, ma le politiche dell'ultimo decennio promosse da entrambe i paesi hanno sicuramente voltato le spalle alla pace. Tre elementi frenano i colloqui tra Israele e la Turchia: il sostegno turco ad Hamas e alla Palestina; il rapporto di stretta cooperazione tra Israele e gli Stati Uniti; l'alleanza che Israele ha consolidato con Grecia e Cipro, entrambi ai ferri corti con la Turchia: la Grecia per il problema dei migranti e delle relazioni con l'Unione Europea e la Repubblica sud cipriota per il caos creatosi dopo la divisione tra Repubblica di Cipro del sud (sotto influenza greca, riconosciuta dalle Nazioni Unite e membro dell'Unione Europea) e la Repubblica turca di Cipro del nord, che rappresenta una questione tutt'ora irrisolta.

La questione del settore energetico è sicuramente delicata, Israele ha più volte cercato un dialogo con la Turchia servendosi, ad esempio, delle collaborazioni sia in campo energetico, come la possibile cooperazione per la costruzione di un gasdotto tra Turchia e Israele, sia in quello della sicurezza, ma in tutto ciò il governo di Ankara sembra aver sempre fatto marcia indietro, isolandosi sempre di più. I recenti episodi accaduti nel Mediterraneo, come gli accordi energetici e di sicurezza presi da Erdogan con il governo libico e l'infiltrazione illegale nelle acque greche per la ricerca di giacimenti, hanno sicuramente allontanato la Turchia sia da Israele che dalla nuova organizzazione del Mediterraneo a cui vorrebbe ambire.

Il tema della cooperazione riguarda anche Libano e Autorità Palestinese, uno scenario fortemente condizionato dai gruppi terroristici di Hamas nella striscia di Gaza e dagli Hezbollah libanesi che influenzano la maggior parte delle politiche dei rispettivi stati.

Il caso della Zona Economica Esclusiva contesa tra Libano ed Israele esaminato in questo elaborato, ad esempio, dà un'idea di come sia difficile venire a patti con uno stato in cui la presenza di un forte gruppo estremista e pronto a scatenare la guerriglia sia praticamente impossibile. Negli ultimi 10 anni abbiamo visto il susseguirsi di colloqui per risolvere la questione della delimitazione marittima, con Israele disposto a rinunciare ad una parte della zona richiesta e il Libano disposto a tutto pur di riprendere le esplorazioni ed i lavori nella sua zona economica esclusiva per poterne beneficiare economicamente. Dopo un periodo di stallo durato circa 5 anni, nel 2019 Libano e Israele, con il consenso del partito di Hezbollah, hanno ripreso il dialogo ma la diversità di vedute che caratterizza i due paesi mette in difficoltà la possibilità di trovare una risoluzione formale equa e pacifica.

Caso simile lo si riscontra nella Striscia di Gaza, con l'Autorità palestinese.

Dal 2006, con la vittoria delle elezioni a Gaza da parte del partito di Hamas si è creata una spaccatura all'interno del governo palestinese, lasciando la Cisgiordania nelle mani dell'Autorità Palestinese e rendendo così impossibili i colloqui di pace con Israele. Un esempio concreto è rappresentato dal giacimento Gaza Marine 1, per il quale Israele era disposto a scendere a patti con le Autorità Palestinesi, ma l'intromissione di Hamas ha complicato le cose lasciando il giacimento inesplorato.

Per Israele e anche per le Autorità Palestinesi Gaza Marine 1 potrebbe essere la chiave di svolta nel rapporto di cooperazione economica tra i due paesi soprattutto in funzione della ripresa dei colloqui di pace. Questa suggestione ha a che fare anche con il fatto che l'inclusione dell'Autorità Nazionale Palestinese nell'East Mediterranean Gas Forum potrebbe essere il primo passo per un possibile dialogo di riavvicinamento in termini economici ed energetici.

Un altro tassello in termini di cooperazione, che si affianca all'EastMed Project e all'East Mediterranean Gas Forum Stato, è rappresentato dagli Accordi di Abramo traguardo più che rilevante nella storia delle relazioni internazionali del Medio Oriente.

Israele trova un nuovo potente alleato che può capovolgere la situazione nel Mediterraneo, anche a fronte delle minacce che compromettono la posizione israeliana rispetto all'Iran, sempre più ostile e sempre più messo alle strette dall'Asse creatosi fra Israele-Stati Uniti-Emirati Arabi.

*Identità, sicurezza e cooperazione: i tre volti del Mediterraneo che hanno accompagnato la nascita e lo sviluppo di Israele e che oggi gli indicano la strada del futuro.*

## SIGLE

ANP	Autorità Nazionale Palestinese
IDF	Israel Defence Force
ONU	Organizzazione delle Nazioni Unite
OLP	Organizzazione per la Liberazione della Palestina
UNIFIL	United Nations Interim Forces in Lebanon
UNCLOS	United Nation Convention on the Laws on the Sea
ZEE	Zona Economica Esclusiva

## BIBLIOGRAFIA

Zena AL TAHHAN, *Egypt-Israel relations 'at highest level' in history*, Al Jazeera, 20/09/17

Dania AKKAD, *Timeline: Why Gaza Marine hasn't produced gas*, The Middle East Eye, 27/04/15

A. Murat AĞDEMİR: *Relations Between Israel and the South Cyprus Greek Administration: A New Alignment in the Eastern Mediterranean*, PERCEPTIONS, Summer 2016, Volume XXI, Number 2, pp. 103-126

Zeev ALMOG: *Israeli Naval Power: An Essential Factor in the Operational Battlefield, Military and Strategic Affairs*, Volume 3, No 1, May 2011

Maoz AZARYHAU (2008) *THE FORMATION OF THE "HEBREW SEA" IN PRE-STATE ISRAEL*, Journal of Modern Jewish Studies, 7:3, 251-267, November 2008

Eran AZRAN: "Palestinians become first consumer of Israel's Leviathan Gas field", Haaretz, 6/04/14

Yehuda BAUER: "From Cooperation to Resistance: The Haganah 1938-1946", Published by: Taylor & Francis, Ltd Middle Eastern Studies, Apr., 1966, Vol. 2, No. 3 (Apr., 1966), pp. 182-210

Tim BOERSMA, Nathan SACHS: *Gaza Marine: Natural Gas Extraction in tumultuous times*, Foreign Policy at Brookings, Policy Paper number 36, February 2015

Russell BUCHAM: *THE PALMER REPORT AND THE LEGALITY OF ISRAEL'S NAVAL BLOCKADE OF GAZA*, Source: The International and Comparative Law Quarterly, JANUARY 2012, Vol. 61, No. 1 (JANUARY 2012), pp. 264-273, Published by: Cambridge University Press on behalf of the British Institute of International and Comparative Law.

Christian BUEGER, Timothy Edmunds · Robert McCabe *Capacity Building for Maritime Security The Western Indian Ocean Experience*, Palgrave McMillan, 2021, pp 49-73

Dominique CARREAU, Fabrizio MARRELLA: *Diritto Internazionale*, seconda edizione, Giuffrè Editore, S.p.A. Milano, 2018, pp 349-350.

Giovanni CODOVINI: *Geopolitica del conflitto arabo israeliano palestinese*, Bruno Mondadori, Milano, 2009.

Kobi COHEN ATTAB: *Zionism's Maritime Revolution The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores, 1917–1948*, Chapters 3 (pp. 105-199), De Gruyter, 2019.

Matteo COLOMBO, Giuseppe DENTICE *Approfondimento: l'accordo Turchia-GNA sui confini marittimi*, Focus Mediterraneo Allargato n.12, ISPI(Istituto per gli studi di Geopolitica Internazionale, 21/02/2020

Tiziana DELLA RAGIONE: *The European Green Deal: Challenges and Opportunities for Israel*, Institute for National Security Studies (2021), 22/03/21

Tolga DEMIROL: *Between security and prosperity: Turkey and the prospect of energy cooperation in the Eastern Mediterranean* TURKISH STUDIES 2019, VOL. 20, NO. 3, 442–464

Hirak DAS: *Israel's Gas Diplomacy with Egypt*, published on Contemporary Review of the Middle East · February 2020

Ehud EIRAN, Yael Teff SEKER, *Israel Turns to the sea*, The Middle East Journal, November 2018.

Ehud EIRAN and Martin B. MALIN, *The Sum of all Fears: Israel's Perception of a Nuclear-Armed Iran*, in The Washington Quarterly, Vol. 36, No. 3 (Summer 2013), p. 77-89.

Ehud EIRAN: *“Structural Shifts and Regional Security: A View from Israel”*, Istituto Affari Internazionali (IAI) (2020).

Ehud EIRAN, Aviad RUBIN, *What the Mediterranean Means for Israeli Geopolitics*, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, 17/07/2020

Ibrahim Ahmed EL DIWANY: *Legal Rules Applicable to the Equitable Maritime Boundaries Delimitation in the Eastern Mediterranean Sea: An Egyptian Perspective*. United Nations – The Nippon Foundation of Japan Fellowship Program 2018.

Mohammed ERSAN, *Black day': Hundreds rally in Jordan over 'treasonous' gas deal with Israel*, The Middle East eye, 3/01/20

Abu-GOSH and Leal-ARCAS, *Gas and Oil Explorations in the Levant Basin: The Case of Lebanon and Israel*, OGEL special issue on "Eastern Mediterranean Oil and Gas", Issue: Vol. 11 - issue 3, Published : April 2013. Preso da Lebanese List of Geographical Coordinates submitted to the UN; see the lists of geographical coordinates in Figures 4 and 5

Malvina HALBERSTAM: *Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety*, Source: The American Journal of International Law, Apr., 1988, Vol. 82, No. 2 (Apr., 1988), pp. 269-310, Published by: Cambridge University Press.

Andrew HOLLAND, *Energy and geopolitics of the Eastern Mediterranean*, American Security Project, Luglio 2015.

Shamir HUSAN, *THE ZIONIST PROJECT AND THE BRITISH MANDATE IN PALESTINE*, Source: Proceedings of the Indian History Congress, 2014, Vol. 75, Platinum Jubilee (2014), pp. 967-974 Published by: Indian History Congress.

Arash Beidollah KHANI (2013) *Egyptian–Israeli Relations, History, Progress, Challenges and Prospects in the Middle East*, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), 7:3, 93-120, DOI: 10.1080/19370679.2013.12023229.

Akiva J. LORENZ *The Threat of Maritime Terrorism to Israel*, Intelligence and Terrorism Information Center at the Israel Intelligence Heritage & Commemoration Center (IICC), 1 October 2007

Maya MANNA: *Water and the Treaty of Peace between Israel and Jordan*, Roger Williams University, 01/04/2006

Dimitri MANOLIS and Elsa LOVERDOS: *The Eastmed pipeline*, Oxford Energy Forum, Agosto 2013

Daniel MEIER, *Lebanon's Maritime Boundaries: Between Economic Opportunities and Military Confrontation*, Center for Lebanese studies Visiting fellow, St' Antony's college, University of Oxford, June 2013

Orna MIZRAHI and Oded ERAN: *The Negotiations between Israel and Lebanon on the Maritime Border*, Institute for National Security Studies (2019)

Klaus MOMMSEN: *60 years Israeli navy: Chel Ha'Yam Ha'Yisraeli*, first published in German Language "60 YAHRE ISRAELISCHE MARINE, Bernard & Graefe, Bonn, 2009, pp. 287-295 e 305-309

Roe NAHMIA, *Report: Israel stealing Lebanese gas*, Y.net news.com, 06/08/2010

Tamar PILEGGI, *Lebanon ready to demarcate maritime border with Israel under UN supervision*, The Times of Israel, 23/04/19

Leah PEDRO Israel, *Lebanon, and failed Natural Gas Negotiations*, Foreign Policy Research Institute, 11/12/19

Eyal PINKO: *Changes in the Israeli Navy's Strategic Concept: from its Inception to the Present*, Middle Eastern naval History book, May 2009

POMROCK, *Israel Maritime League*, in Newman, Eshel, Pomrock, and Raviv, *Israel and the Sea*. In Kobi COHEN ATTAB: *Zionism's Maritime Revolution The Yishuv's Hold on the Land of Israel's Sea and Shores, 1917–1948*, Chapters 3 (pp. 105-199), De Gruyter, 2019

George Pierre SASSINE, *Resolving Lebanon's Maritime Border Disputes*, A new vision for Lebanon, 12/12/2011

David K. SHIPLER, *Israel gives up an oilfield to Egypt in biggest sacrifice for Treaty yet*, The New York Times, 26/11/79

Toi STAFF: *Israel Consortium sign "historic 15-year, \$10b gas deal with Jordan*, The Times of Israel, 26/09/2016

James STOCKER: *No EEZ Solution: The Politics of Oil and Gas in the Eastern Mediterranean*, Middle East Journal, Autumn 2012, Vol. 66, No. 4 (Autumn 2012), pp. 579-597, Published by: Middle East Institute.

Valeria TALBOT *THE SCRAMBLE FOR THE EASTERN MEDITERRANEAN ENERGY AND GEOPOLITICS*”, 2021 Ledizioni LediPublishing, Agosto 2021, pp. 7-29

Simone TAGLIAPIETRA *Easter Mediterranean Gas: What prospects for the new decade*, Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI), 21/02/20

Marcos TROULIS, *The East Med pipeline project: Europe’s fourth energy artery*”, Civitas Gentium - 7:2 (2019) 153-168

Zenonan TZIARRAS *The new geopolitics of the eastern Mediterranean trilateral partnership and regional security*”, report del 03/2019, p 17/18

George N. TZOGOPOULUS *The EastMed Pipeline Could Be a Giant Step Towards Enhancing Regional Security*, BESA Center Perspectives Paper No. 505, June 22, 2017

Martin WALISCH, *Israel-Lebanon Offshore Oil & Gas Dispute – Rules of International Maritime Law*, American Society of International Law, 5/12/2011

Sharon UDASIN, *Israel set to regulate seas’ legal status*, The Jerusalem Post. 07/08/17

Dov S. ZAKHEIM: *The United States Navy and Israeli Navy. Background, current issues, scenarios and prospects*. CNA Analysis & Resolutions, COP D0026727.A1/Final February 2012

## SITOGRAFIA

AL JAZEERA, *Lebanon and Israel talks resume over disputed maritime border*, 04/05/21

<https://www.aljazeera.com/news/2021/5/4/lebanon-and-israel-talks-resume-over-disputed-maritime-border>

(Ultimo accesso: settembre 2021)

AL JAZEERA, *Jordan Parliament passes draft law to ban gas imports from Israel*, 19/01/20

<https://www.aljazeera.com/economy/2020/1/19/jordan-parliament-passes-draft-law-to-ban-gas-imports-from-israel>

Laura CANALI, *Il nuovo gas del Levante*, Limes Online. Immagine cartina

<https://www.limesonline.com/il-nuovo-gas-del-levante/100024?prv=true>

(Ultima visita: 20/09/21)

ARAB NEWS, *What is the proposal of former American mediator Frederic Hof?*, articolo del 13/02/18

<https://www.arabnews.com/node/1245286/middle-east>

(Ultima visita 11/09/21)

Dizionario Treccani online, Definizioni di

Aliyah: [https://www.treccani.it/enciclopedia/aliyah\\_%28Dizionario-di-Storia%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/aliyah_%28Dizionario-di-Storia%29/)

Fatah: [https://www.treccani.it/enciclopedia/al-fatah\\_%28Dizionario-di-Storia%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/al-fatah_%28Dizionario-di-Storia%29/)

Hagana: [https://www.treccani.it/enciclopedia/haganah\\_%28Enciclopedia-Italiana%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/haganah_%28Enciclopedia-Italiana%29/)

Knesset: [https://www.treccani.it/enciclopedia/knesset\\_%28Dizionario-di-Storia%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/knesset_%28Dizionario-di-Storia%29/)

Kibbutz: [https://www.treccani.it/enciclopedia/kibbutz\\_%28Dizionario-di-Storia%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/kibbutz_%28Dizionario-di-Storia%29/)

Yishuv: [https://www.treccani.it/enciclopedia/yishuv\\_%28Dizionario-di-Storia%29/](https://www.treccani.it/enciclopedia/yishuv_%28Dizionario-di-Storia%29/)

(Ultima visita 01/02/21)

DELEK DRILLING, Tamar Gas Field

<https://www.delekdrilling.com/natural-gas/gas-fields/tamar>

(Ultima visita 08/09/21)

EASTMED Pipeline, Immagine Cartina

<http://www.comedonchisciotte.net/modules.php?name=News&file=article&sid=7105>

(Ultima visita: 16/08/21)

ETH ZURICH, *Gas Finds Complicate Eastern Mediterranean Security*, June 2013.

<https://css.ethz.ch/en/services/digital-library/articles/article.html/165423>

(Ultima visita 24/09/21)

FAO Submarine Areas Law of 10 february 1953,

<http://extwprlegs1.fao.org/docs/pdf/isr31902.pdf>

(Ultima visita 04/09/21)

FONDACION ORIENT MONT-PE'LERIN, *The Legal Framework of Lebanon's Maritime Boundaries: The Exclusive Economic Zone and Offshore Hydrocarbon Resources*.

Immagine Capitolo 2.2.1

<http://orientmontpelerin.ch/the-legal-framework-of-lebanons-maritime-boundaries-the-exclusive-economic-zone-and-offshore-hydrocarbon-resources/>

(Ultima visita 02/09/21)

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS, *Seashore Water Law-1956*.

<http://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC031901>

(Ultima visita 04/09/21)

GETTY IMAGES Palestine disturbances 1936. Tel-Aviv Lighter Port, south of the Jetty. View looking toward southern sea-wall. 1936, Israel, Tel Aviv. (Photo by: Sepia Times/Universal Images Group via Getty Images)

<https://www.gettyimages.ae/detail/news-photo/palestine-disturbances-1936-tel-aviv-lighter-port-south-of-news-photo/1288003167>

(Ultima visita 22/08/21)

HISTADRUT, History of Histadrut

<https://www.histadrut.org.il/eng/History>

(Ultima visita 17/08/21)

HISTADRUT, History of Histadrut

<https://www.histadrut.org.il/eng/History>

(Ultima visita 17/08/21)

Israel ship picture during arab-israeli wars. Immagine presa dall'articolo del

<https://www.timesofisrael.com/how-israel-became-a-naval-start-up-nation-with-the-famous-boats-of-cherbourg/>

(Ultima visita 22/08/21)

Israel-Jordan water cooperation. United Nations department of Economic and Social Affairs(UDESCA)

[https://www.un.org/waterforlifedecade/water\\_cooperation\\_2013/jordan\\_israeli\\_peace\\_agreement.shtml](https://www.un.org/waterforlifedecade/water_cooperation_2013/jordan_israeli_peace_agreement.shtml)

(Ultima visita 13/09/21)

ISRAEL DEFENCE FORCES, Operation Litani

<https://www.idf.il/en/minisites/wars-and-operations/operation-litani/> Ultima visita 17/08/21

JEWISH VIRTUAL LIBRARY Israeli Navy: The navy Throughout Israel's Wars

[www.jewishvirtuallibrary.org/the-navy-throughout-israel-s-wars-2](http://www.jewishvirtuallibrary.org/the-navy-throughout-israel-s-wars-2) Ultima visita 18/08/21

ISRAEL DEFENCE FORCES, Operation Litani

<https://www.idf.il/en/minisites/wars-and-operations/operation-litani/> Ultima visita 17/08/21

ISRAEL MINISTRY OF ENERGY, The Petroleum law & Regulations

<https://www.energy-sea.gov.il/English-Site/Pages/Regulation/The-Petroleum-Law--Regulations.aspx>

(Ultima visita 04/09/21)

ISRAEL MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, Operation Galilee

<https://www.mfa.gov.il/mfa/aboutisrael/history/pages/operation%20peace%20for%20galilee%20-%201982.aspx> Ultima visita 17/08/21

ISRAEL MINISTRY OF FOREIGN AFFAIRS, *PM Netanyahu presents conclusive proof of Iranian secret nuclear weapons program*, 30 aprile 2018

<https://mfa.gov.il/MFA/PressRoom/2018/Pages/PM-Netanyahu-presents-conclusive-proof-of-Iranian-secret-nuclear-weapons-program-30-April-2018.aspx>

(Ultima visita 22/09/21)

MEES, Cyprus-Lebanon, Cyprus-Israel Offshore Delimitation, articolo del 28/09/12

<https://www.mees.com/2012/9/28/op-ed-documents/cyprus-lebanon-cyprus-israel-offshore-delimitation/f994d750-6d1a-11e7-9675-d5a0b0510107>

(Ultima visita 11/09/21)

MINISTRY OF ENERGY, Oil and Gas Exploration in Israel

[https://www.gov.il/en/departments/general/gas\\_oil\\_history](https://www.gov.il/en/departments/general/gas_oil_history)

(Ultima visita 08/09/21)

NS ENERGY, Karish Gas Field Development

<https://www.nsenergybusiness.com/projects/karish-gas-field-development/>

(Ultima visita 08/09/21)

Oil is found in Heletz.

<https://israeled.org/oil-is-found-in-heletz/>

(Ultima visita 04/09/21)

PALMACH MUSEUM TEL AVIV, Palmach and illegal immigration operations

<https://palmach.org.il/en/history/database/?itemId=5028> Ultima visita 17/08/21

REUTERS, Israel approves development of large offshore Leviathan natgas field

<https://www.reuters.com/article/israel-natgas-leviathan-idUKL8N18U3Y9>

(Ultimo accesso: settembre 2021)

Statuto dell'East Mediterranean Gas Forum (EMGF), fatto al Cairo il 22 settembre 2020 A.C. 2842

Camera dei deputati, servizio studi, XVIII Legislatura

<http://documenti.camera.it/leg18/dossier/pdf/ES0275.pdf>

(Ultima visita 20/09/21)

TIMES OF ISRAEL, Israel ship picture during arab-israeli wars. Immagine presa dall'articolo del <https://www.timesofisrael.com/how-israel-became-a-naval-start-up-nation-with-the-famous-boats-of-cherbourg/>

(Ultima visita 22/08/21)

TECHNION INSTITUTE OF TECHNOLOGY, The Israel Marine Plan. Faculty of Architecture and Town Planning | The Klutznick Center for Urban and Regional Studies.

[https://msp-israel.net.technion.ac.il/files/2015/12/MSP\\_plan.compressed.pdf](https://msp-israel.net.technion.ac.il/files/2015/12/MSP_plan.compressed.pdf)

Ultima visita 02/09/21

THE GEOGRAPHICAL INSTITUTE OF ISRAEL, About GII

<https://www.gii.co.il/about/about-gii>

(Ultima visita: 06/09/21)

*The Joint Comprehensive Plan of Action (JCPOA) at a Glance*, Arms Control Association, Last Reviewed: July 2021, Arms Control Association

<https://www.armscontrol.org/factsheets/JCPOA-at-a-glance>

(Ultima visita 22/09/21)

NS Energy, Eastern Mediterranean Pipeline project

<https://www.nsenergybusiness.com/projects/eastern-mediterranean-pipeline-project/>

(Ultima visita 21/09/21)

NEW YORK TIMES, *Egypt and Israel sign 15-year natural gas deal*, 01/07/2005

<https://www.nytimes.com/2005/07/01/business/worldbusiness/egypt-and-israel-sign-15year-natural-gas-deal.html>

(Ultimo accesso: 15/09/21)

THE MIDDLE EAST EYE, *Jordanians protest against Israel gas deal for third week in a row*, 14/10/16

<https://www.middleeasteye.net/news/jordanians-protest-against-israel-gas-deal-third-week-row>

UNSCR Motore di ricerca per le Risoluzioni del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite,  
Consultati il report 425 e 426.

[ONU resolutin.pdf](#)

(Ultima visita 16/08/21)

WIKIPEDIA PICTURE, Hagana Ship Exodus. Picture

[https://en.wikipedia.org/wiki/SS\\_Exodus](https://en.wikipedia.org/wiki/SS_Exodus)

(Ultima visita 22/08/21)

WIKIPEDIA PICTURE, Helez gas extraction. Picture

[https://en.wikipedia.org/wiki/Heletz\\_oil\\_field#/media/File:Heletz-Israel.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Heletz_oil_field#/media/File:Heletz-Israel.jpg)

(Ultima visita 30/08/21)