

Rapporto speciale

La grande guerra del Mar Rosso

Conflitti, stretti marittimi e nuovi corridoi strategici

di Umberto Tavolato e Chepkorir Sambu

11 novembre 2026

MedOr Italian Foundation

Indice

— **Sintesi** 4

— **Introduzione** 8

1 **Sviluppi principali** 10
- 1.1 Yemen 10
- 1.2 Il Corno d'Africa 12

2 **Tendenze principali** 18
- 2.1 La compressione dello spazio geografico: un'unica zona di guerra dall'Iran al Corno d'Africa 18
- 2.2 Architetture regionali divergenti 20
- 2.3 Conflitti permanenti 21
- 2.4 Frammentazione statuale e ridefinizione dei confini 22
- 2.5 Il ritorno degli stretti 24
- 2.6 Corridoi economici alternativi 26

3 **Implicazioni per i settori strategici** 28
- 3.1 Commercio marittimo, trasporto navale e porti 28
- 3.2 Energia: la ridondanza sotto attacco 34
- 3.3 Cavi sottomarini e infrastrutture digitali 42

4 **I tre rischi principali** 46
- 4.1 Un secondo fronte a Bab el-Mandeb 46
- 4.2 Una guerra tra Etiopia ed Eritrea 48
- 4.3 Una Somalia frammentata 50

5 **Conclusioni** 52
- 5.1 I limiti della resilienza 52
- 5.2 Il Corno d'Africa: prevenire la prossima crisi 53
- 5.3 Libertà di navigazione 53
- 5.4 Nuovi corridoi: difendere la posizione dell'Europa diversificando oltre i suoi confini 54
- 5.5 Sicurezza energetica: ridondanza su entrambe le sponde 55
- 5.6 Infrastrutture digitali: garantire la connettività e il futuro dell'IA 56

— **Elenco degli acronimi** 57

Ringraziamenti

Questo rapporto è il frutto di un lavoro collettivo. La nostra analisi si fonda su ricerche da fonti aperte, su dati relativi ai flussi commerciali, energetici e digitali, e su colloqui con esperti, professionisti e rappresentanti del settore. Successivi cicli di revisione hanno affinato il testo mentre gli eventi su entrambe le sponde del Mar Rosso continuavano a evolversi. Siamo grati a tutti coloro che hanno dedicato a questo lavoro il loro tempo e le loro competenze.

Un ringraziamento particolare va a coloro che hanno contribuito al Capitolo 3: Corrado Čok, per la sezione sul commercio marittimo, la navigazione commerciale e i porti; Federico Pontoni, per la sezione sull'energia; e Vieri Caneschi, per la sezione sui cavi sottomarini e le infrastrutture digitali. Il loro lavoro costituisce in larga parte la base empirica del rapporto. Ringraziamo inoltre il team Progetti speciali e Comunicazione di Med-Or per il prezioso supporto che ha reso possibile questa pubblicazione.

La nostra ricerca si è inoltre avvalsa di interviste e consultazioni con decisori politici e funzionari governativi della regione, nonché con esperti, tra cui Cinzia Bianco dell'European Council on Foreign Relations.

Siamo particolarmente riconoscenti a Mohamed Moneim Mansour, Mehari Taddele Maru e Matthew de Waal, che hanno letto e commentato le bozze del rapporto. La loro lettura attenta e i loro commenti franchi ne hanno affinato le argomentazioni e rafforzato l'analisi.

Le opinioni espresse in questo rapporto, così come eventuali errori, sono di esclusiva responsabilità degli autori e non riflettono necessariamente quelle delle persone che vi hanno contribuito o che sono state consultate.

Umberto Tavolato

Director of Special Projects, Med-Or Italian Foundation

Chepkorir Sambu

Policy Adviser, Med-Or Italian Foundation for Africa

MED-OR ITALIAN FOUNDATION

Rapporto sul Mar Rosso | Novembre 2026

La grande guerra del Mar Rosso: conflitti, stretti marittimi e nuovi corridoi strategici

Sintesi

PRINCIPALI SVILUPPI

Oggi, per la prima volta, entrambi gli stretti marittimi della Penisola arabica risultano compromessi simultaneamente: al momento della stesura del report, l'Iran ha chiuso lo Stretto di Hormuz e gli Houthi contendono lo stretto di Bab el-Mandeb.

Gli Houthi sono spesso considerati un'emanazione dell'Iran, ma la crisi di Bab el-Mandeb non costituisce un mero prolungamento del confronto con Teheran. L'embargo proclamato a luglio contro il naviglio legato all'Arabia Saudita, gli attacchi alle raffinerie saudite e l'avanzata fino a 80 km da Aden rispondono a obiettivi propri, legati al conflitto yemenita. Gli Houthi beneficiano inoltre della frattura tra Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, un tempo alleati contro di loro, che ha lasciato divise le forze anti-Houthi.

Sulla sponda africana, la Somalia si sta frammentando in sfere d'influenza esterne, tra crisi politica e avanzata di al-Shabaab, proprio mentre viene meno il sostegno internazionale alla sua sicurezza. La guerra in Sudan è giunta al quarto anno: l'esercito controlla Khartoum e la costa del Mar Rosso, le Rapid Support Forces (RSF) sono radicate in Darfur e la fine del conflitto non appare in vista. L'Etiopia ha respinto in meno di due settimane un'offensiva tigrina, ma la vittoria non ha posto fine alla guerriglia. A rendere il quadro ancora più grave, il 1° ottobre Addis Abeba e Asmara hanno interrotto le relazioni diplomatiche. Una guerra tra Etiopia ed Eritrea è oggi considerata uno dei principali rischi per la regione.

Tutto questo si svolge sullo sfondo di uno shock climatico legato a El Niño, di una fame crescente e di un nuovo Congresso a maggioranza democratica a Washington che potrebbe aver ridotto, senza eliminarlo, il rischio di nuovi attacchi statunitensi contro l'Iran. Il conflitto in sé, tuttavia, resta irrisolto, senza una chiara via d'uscita in vista, e potrebbe protrarsi per il resto del mandato del presidente Trump.

PRINCIPALI TENDENZE

Sei nuove dinamiche stanno ridisegnando la regione:

- **Il collasso delle distanze.** Iran, Golfo e Corno d'Africa fanno ormai parte di uno stesso spazio, in cui le crisi si contagiano a vicenda. Il Sudan è diventato un teatro di scontro tra potenze regionali. Droni partiti dall'Iraq hanno fermato un oleodotto saudita che alimenta il Mar Rosso; gli Houthi hanno stretto legami con al-Shabaab in Somalia; e, secondo diverse fonti, satelliti russi e società commerciali

cinesi li aiuterebbero a individuare i bersagli. Conflitti che un tempo apparivano lontani oggi si alimentano l'uno con l'altro.

- **Architetture rivali.** Da un lato, gli Emirati Arabi Uniti hanno costruito una solida rete di porti e corridoi, appoggiandosi a partner locali di diversa natura, non solo Stati, ma anche regioni autonome e attori non statali, spesso in sintonia con gli interessi israeliani. Dall'altro, attorno al Patto di difesa comune della Mecca tra Arabia Saudita, Turchia e Pakistan, ha preso forma un fronte più legato al mantenimento dello status quo e alla difesa dei governi centrali, al quale guarda anche l'Egitto. Non si tratta di blocchi rigidi: i legami tra i due campi restano numerosi.
- **Conflitti senza fine.** Nessuno riesce a vincere, ma a nessuno è permesso perdere: le medie potenze straniere tengono in piedi i propri alleati, mentre la diplomazia internazionale si limita ormai a inseguire tregue e accesso umanitario, rinunciando a una pace duratura. Sembra finita l'epoca degli accordi di pace accompagnati da grandi pacchetti finanziari e da missioni di peacekeeping.
- **La frammentazione come nuova normalità.** Nel Corno d'Africa e in Yemen, governi centrali sempre più deboli devono fare i conti con periferie che si governano da sé, sostenute da potenze revisioniste. Più che gli Stati, sono ormai le sfere d'influenza a dare forma alla regione.
- **Il ritorno degli stretti marittimi.** Hormuz e Bab el-Mandeb, a lungo considerati beni comuni, sono diventati strumenti di pressione alla portata di Stati e milizie. Per assicuratori e armatori è un rischio ben più serio della pirateria: basta un solo attacco per spingere un'intera rotta intorno al Capo di Buona Speranza.
- **Nuovi corridoi costruiti attorno ai conflitti di oggi.** I Paesi del Golfo hanno dimostrato che disporre di rotte alternative ripaga: aggirando Hormuz, sono riusciti a riportare l'export di petrolio ai livelli prebellici, un risultato notevole. Più a sud, Kenya e Tanzania stanno costruendo i propri corridoi. Chi resta prigioniero della guerra rischia invece di rimanere escluso per il prossimo decennio.

IMPLICAZIONI PER I SETTORI STRATEGICI

Il rapporto si concentra sui tre settori in cui lo shock colpisce per primo e con maggiore intensità: trasporto marittimo, energia e infrastrutture sottomarine. I suoi effetti si estendono tuttavia ben oltre, alla sicurezza alimentare, alle migrazioni e alle finanze pubbliche.

- **Trasporto marittimo:** le navi che evitano gli stretti affrontano rotte più lunghe con carburante più costoso; quelle che li attraversano pagano premi assicurativi per rischio di guerra molto più elevati. Il transito sicuro è anche una questione

politica, che dipende dalla bandiera della nave, da chi è in grado di negoziare per suo conto e dalla protezione che può ricevere dalla marina militare del proprio Paese. Le entrate del Canale di Suez si sono dimezzate rispetto al massimo storico; nel Mediterraneo prevalgono gli scali prossimi a Gibilterra, mentre il Mediterraneo orientale è divenuto un capolinea. I volumi record dei porti italiani derivano in larga parte dal transhipment a Gioia Tauro, alimentato dalle navi dirottate attorno all'Africa, mentre il traffico al servizio dell'economia italiana ristagna. Se la rotta del Capo dovesse diventare strutturale, i porti italiani rischierebbero di essere declassati a porti di secondo livello.

- **Energia:** l'Arabia Saudita ha dirottato il proprio greggio verso il Mar Rosso, ma ha visto colpiti la raffineria di Jazan e l'oleodotto Est-Ovest, con una produzione scesa ad agosto al livello più basso dal 1990, prima di riprendersi grazie a un nuovo cambio di rotte. Anche la via alternativa ha avuto bisogno di un'alternativa. L'Egitto è tornato importatore netto di gas; l'Etiopia esporta elettricità ma importa carburante attraverso un unico corridoio ed è stata costretta a razionarlo. Per essere davvero resilienti non basta moltiplicare le rotte: servono alternative indipendenti tra loro, che una stessa crisi non possa mettere fuori uso tutte insieme.
- **Cavi digitali:** attraverso Bab el-Mandeb transita oltre il 90% della capacità di trasmissione dati tra Europa e Asia, su cavi sottomarini che non possono essere interrati nel fondale roccioso e in parte poco profondo, e che un'ancora alla deriva è sufficiente a recidere. L'Africa dispone di un'unica nave per la riparazione dei cavi stabilmente dislocata, e gli interventi in prossimità dello stretto richiederebbero il consenso degli Houthi. Se gli investimenti nei data center dovessero abbandonare il Golfo per il Sud-est asiatico, l'Africa rischierebbe di essere esclusa dall'economia dell'intelligenza artificiale.

I TRE RISCHI PRINCIPALI

Non si tratta di previsioni, bensì di tre scenari negativi, non necessariamente i più probabili, ma plausibili e sufficientemente gravi da richiedere una pianificazione. Sono presentati dal più immediato a quello destinato a manifestarsi più lentamente.

1 **Un secondo fronte a Bab el-Mandeb (breve-medio termine).** Dopo le elezioni di metà mandato, nuovi attacchi statunitensi e israeliani contro l'Iran appaiono meno probabili, ma con il conflitto ancora irrisolto non si possono escludere. Se dovessero verificarsi, porrebbero fine all'attuale moderazione degli Houthi, potrebbero chiudere contemporaneamente entrambi gli stretti, riporterebbero il traffico navale attorno al Capo di Buona Speranza e lascerebbero il Mediterraneo, attraverso l'oleodotto egiziano SUMED, come unico sbocco marittimo per il greggio saudita. Lo scenario peggiore è uno shock simultaneo per commercio, energia e dati.

2 **Una guerra tra Etiopia ed Eritrea (nel breve-medio termine).** Il Primo Ministro Abiy Ahmed potrebbe decidere di colpire quella che considera la fonte dell'insurrezione interna, in Eritrea. Anche una rapida vittoria potrebbe lasciare un vuoto di sicurezza lungo la costa eritrea e le sue 350 isole, di fronte agli Houthi, e coinvolgere Egitto, Sudan e potenze del Golfo divise tra loro.

3 **Una Somalia frammentata (nel medio termine).** Tra la fine dei finanziamenti statunitensi al supporto logistico di AUSSOM, a dicembre, e le elezioni di maggio 2027, diviene plausibile uno scenario di tipo afghano, con al-Shabaab in grado di accrescere il proprio potere a Mogadiscio, attraverso l'insurrezione o un accordo con il governo. Ne risulterebbe uno Yemen diviso di fronte a una Somalia frammentata, sulle due sponde del Golfo di Aden, senza una via d'uscita diplomatica.

CONCLUSIONI

- **Rafforzare la presenza europea a Bab el-Mandeb.** L'Europa ha già stabilito una presenza operativa credibile nell'area dello stretto attraverso le operazioni navali EUNAVFOR ASPIDES e ATALANTA. Con il moltiplicarsi dei rischi nella regione e la crescente domanda di protezione da parte del settore marittimo, tale presenza deve essere rafforzata, a partire da ASPIDES.
- **Un'unica sfida di sicurezza, non due.** Hormuz e Bab el-Mandeb non possono essere messi in sicurezza separatamente: proteggerne uno significa soltanto spostare l'esposizione sull'altro. L'Europa dovrebbe contribuire, insieme ai partner del Golfo, a un sistema di sicurezza marittima più ampio, che includa Hormuz. È a Hormuz che il principio della libertà di navigazione è stato violato con la forza, ed è lì che deve essere innanzitutto ripristinato.
- **Difendere le rotte tradizionali, partecipare alle nuove.** Proteggere il Mar Rosso non è sufficiente: mentre nuovi corridoi prendono forma lontano dal Mediterraneo, l'Europa può contribuire a costruirli. Una reale resilienza richiede nuove rotte, sostenute da una rapida capacità di riparazione, per esempio con il sostegno a Gibuti quale snodo dei dati del Mar Rosso.
- **La sicurezza delle rotte va anche affrontata politicamente.** Né nuove infrastrutture né una maggiore presenza navale possono sostituirsi alla stabilità: le operazioni navali europee possono proteggere le navi, ma solo il governo delle coste e intese politiche su entrambe le sponde possono rendere davvero sicure le rotte. Il primo passo è una rinnovata cooperazione tra Riad e Abu Dhabi, indispensabile per contenere gli Houthi e gestire i conflitti del Corno d'Africa, e premessa di una collaborazione più efficace tra Europa e Golfo in materia di sicurezza e di risoluzione dei conflitti.

Introduzione

Due anni e mezzo fa questo titolo sarebbe sembrato eccessivo. Oggi, con i conflitti delle due sponde che convergono in un'unica crisi, il Mar Rosso è vicino a una grande guerra.

Nel marzo 2024, quando gli attacchi degli Houthi a Bab el-Mandeb portarono la regione al centro dell'attenzione internazionale, la Fondazione Med-Or pubblicò il rapporto *Il Mar Rosso e il Golfo di Aden: dinamiche, rischi principali e considerazioni chiave*. Vi si sosteneva che Corno d'Africa, Medio Oriente e Oceano Indiano occidentale non erano mai stati così interdipendenti nell'ultimo secolo. Questo rapporto riprende quell'analisi e descrive una regione molto più vicina al baratro.

Negli ultimi due mesi gli attacchi degli Houthi nello stretto di Bab el-Mandeb si sono moltiplicati. Iniziati come risposta alla guerra di Gaza, sono ormai parte del confronto tra Stati Uniti e Israele da una parte e Iran dall'altra, e oggi colpiscono soprattutto l'Arabia Saudita. Ma gli Houthi non sono semplici esecutori di Teheran: hanno una loro agenda in Yemen, e un accordo con l'Iran non basterebbe necessariamente a fermarli. A Washington, la vittoria dei Democratici alle elezioni di metà mandato potrebbe ridurre i margini di manovra della Casa Bianca da gennaio, quando si insedierà il nuovo Congresso. Nel frattempo, però, il presidente Trump potrebbe ancora ordinare nuovi attacchi contro l'Iran.

Il conto lo paga tutta l'economia globale, e in particolare chiunque usi questa rotta tra Europa, Asia e Africa: spostare le merci, assicurarle e proteggerle costa sempre di più. E il Mediterraneo rischia di perdere peso nel commercio mondiale. Sulla terraferma, intanto, si torna a combattere nell'Etiopia settentrionale, la guerra in Sudan non accenna a finire e la Somalia è sempre più fragile. Il pericolo maggiore, però, è un conflitto tra Etiopia ed Eritrea, che potrebbe ridisegnare la regione per decenni o farla precipitare. Di qui il nostro titolo.

Una grande guerra del Mar Rosso non ha un solo campo di battaglia. È un insieme di conflitti collegati tra loro, ognuno con i suoi protagonisti e le sue cause, ma tutti attraversati dalla stessa gara per l'influenza. Arabia Saudita ed Egitto tendono a sostenere i governi riconosciuti e l'unità degli Stati. Gli Emirati Arabi Uniti (EAU) preferiscono spesso puntare su porti, forze locali e governi regionali. Non è una regola assoluta, ma spiega perché le stesse fratture si ripetano dallo Yemen al Sudan alla Somalia.

Altri attori complicano il quadro. La Turchia è sempre più presente in Somalia e in Sudan e aderisce, con Arabia Saudita e Pakistan, a un patto di difesa comune attivato in ottobre contro gli attacchi degli Houthi. La Russia è accusata di aver fornito agli Houthi informazioni di intelligence. In gioco non c'è solo la libertà di navigazione, ma chi darà forma alla regione: gli Stati riconosciuti, oppure chi controlla porti, corridoi e forze armate autonome.

Più sottile è la posizione della Cina. Si pensava che sarebbe stata la più colpita dalla crisi di Hormuz e dal rincaro del petrolio. Invece, grazie alle riserve accumulate e alla diversificazione delle forniture, ha retto l'urto. I presunti aiuti di aziende cinesi agli Houthi e i colloqui diretti di Pechino con il movimento per proteggere le proprie navi lasciano intuire qualcosa di più: una crisi che mette a dura prova gli Stati Uniti, fino a sfiorare una sconfitta strategica, forse non dispiace alla Cina. Pechino sembra disposta a pagare un prezzo economico in cambio di un guadagno geopolitico, che sposti a suo favore gli equilibri internazionali.

A tutto questo si aggiunge il clima. Un forte El Niño sta portando siccità in alcune zone del Corno d'Africa e alluvioni in altre, mentre in Sudan e in Somalia la fame peggiora. Gran parte degli aiuti alimentari, del carburante e dei fertilizzanti per la regione arriva via mare. Così l'insicurezza nel Mar Rosso non fa solo salire i costi del commercio: rallenta anche gli aiuti, proprio quando servono di più.

Ma la crisi del Mar Rosso non è solo una storia di guerra. Sta anche ridisegnando la mappa dei corridoi economici: energia, trasporti, reti digitali. Bab el-Mandeb è un crocevia del commercio mondiale, e ciò che vi accade cambia i flussi dal Golfo al Mediterraneo fino all'Oceano Indiano. Ne nascono rischi e opportunità per gli EAU, l'Arabia Saudita e altri Paesi. Nel Corno d'Africa e in Africa orientale, chi resterà fuori dai conflitti e saprà guardare lontano potrà approfittarne. Chi invece ne sarà travolto rischia di perdere anni di sviluppo.

Lo stesso vale per l'Europa. Se il commercio nel Mediterraneo si riduce, nuove rotte possono aprirsi nel Golfo, in Medio Oriente e in Africa. Governi e imprese europee possono contribuire a costruirle e trarne vantaggio, invece di lasciare il campo ai concorrenti asiatici. Se i nuovi corridoi non passano più per l'Europa, l'Europa deve essere presente là dove nascono.

Il rapporto segue quindi due fili, che ne danno anche la struttura: conflitto e connettività. Mostra come la frammentazione politica e gli sconvolgimenti geopolitici stiano indebolendo la sicurezza del mare e, allo stesso tempo, facendo nascere nuovi corridoi strategici. Questi corridoi vanno dal Golfo al Corno d'Africa e, più a sud, lungo la costa dell'Africa orientale fino all'Oceano Indiano occidentale.

Capitolo 01
Sviluppi principali

1.1
Yemen

Lo scontro intorno a Bab el-Mandeb va oltre la guerra tra Stati Uniti, Israele e Iran. Nasce dalla frammentazione dello Yemen, dall'autonomia strategica degli Houthi e dalla crescente distanza tra le strategie regionali di Arabia Saudita ed EAU.

Tra il 2020 e il 2025 lo Yemen era diviso tra più centri di potere. Gli Houthi controllavano Sana'a, Hodeidah e gran parte del nord-ovest, compreso un lungo tratto di costa sul Mar Rosso. Il Consiglio direttivo presidenziale (PLC), sostenuto dall'Arabia Saudita, esercitava un'autorità disomogenea sul centro, sull'est e sul sud. Il Consiglio di transizione meridionale (STC), sostenuto dagli EAU, aveva un peso considerevole ad Aden e in gran parte del sud.

Un altro centro di rilievo era Marib: area di petrolio e gas, bacino di mobilitazione tribale e principale roccaforte militare del campo governativo nel nord, controllata da autorità vicine al PLC e soprattutto dal partito Islah (anti-Houthi, affiliato ai Fratelli Musulmani). Alla fine del 2025, però, Islah era sempre più isolato, mentre l'STC e altre forze sostenute dagli EAU si espandevano attorno alle sue posizioni e linee di rifornimento. Sulla costa occidentale, le Forze di resistenza nazionale di Tariq Saleh, nipote dell'ex presidente Ali Abdullah Saleh, che ha governato lo Yemen per oltre trent'anni, controllavano Mokha e gli accessi a Bab el-Mandeb. Insieme all'STC e ad altre formazioni, garantivano ad Abu Dhabi una presenza in porti, isole e postazioni costiere. Non era un controllo incontrastato: gli Houthi tenevano Hodeidah, e altrove tutto dipendeva dalle alleanze locali.

La divergenza tra Arabia Saudita ed EAU emerse dopo l'Accordo di Stoccolma del 2018, che fermò la campagna per Hodeidah e congelò un fronte dove le forze sostenute dagli EAU avevano avuto un ruolo di primo piano nel contenere gli Houthi. Nel 2019 gli EAU ridussero la presenza militare diretta, mantenendo però la loro influenza attraverso le forze locali. La decisione fu discussa con Riad, ma rifletteva priorità sempre più diverse. Nel novembre 2021 le Forze congiunte sostenute dagli EAU si ritirarono da Hodeidah verso Khokha e Mokha, sostenendo che il cessate il fuoco avesse reso inutili le loro posizioni. Le Nazioni Unite e il governo yemenita dissero di non essere stati avvisati. Gli Houthi occuparono rapidamente gran parte del territo-

rio lasciato libero. La stessa frattura riemerse nel dicembre 2025, quando l'STC avanzò nell'Hadramawt e nell'al-Mahra.

Per l'Arabia Saudita, i governatorati orientali sono insieme una zona cuscinetto a difesa dei confini e un possibile corridoio verso il Mare Arabico. Futuri oleodotti o vie di trasporto potrebbero offrire uno sbocco che eviti sia Hormuz sia Bab el-Mandeb. Un progetto simile incontrerebbe forti ostacoli politici, di sicurezza, finanziari e ambientali, dal consenso delle comunità locali alla ripartizione dei proventi. Ma la sua logica strategica è indiscutibile.

Quando l'STC rifiutò di ritirarsi, Riad sostenne una controffensiva che riportò l'est del Paese e Aden sotto il controllo del PLC. Tariq Saleh, che all'inizio aveva appoggiato l'avanzata dell'STC, rimase infine nel PLC e ne accettò l'autorità, passando dall'orbita emiratina a quella saudita. Il campo anti-Houthi fu così riorganizzato, più che riunificato. Riad guadagnò influenza, ma la coalizione continuò a dipendere da forze con catene di comando, basi e obiettivi diversi.

La battaglia per Mokha mostra il peso di questo riassetto. Il porto è un nodo militare e logistico a ridosso di Bab el-Mandeb, e la vicina isola di Mayyun (Perim) serve alla sorveglianza marittima. Rimasta alle forze di Tariq Saleh fino ad agosto 2026, Mokha è stata conquistata dagli Houthi a settembre. In ottobre le forze governative hanno dichiarato di averla ripresa, insieme a parte della costa di Bab el-Mandeb, con il supporto aereo della coalizione a guida saudita.

Chi ha tratto più vantaggio dalle divisioni yemenite, però, sono gli Houthi. Le loro capacità militari restano legate all'Iran, ma agiscono sempre più secondo calcoli propri. Gli attacchi alle infrastrutture saudite e l'embargo marittimo proclamato a luglio 2026 contro le navi legate all'Arabia Saudita hanno rafforzato la pressione iraniana, ma puntano anche a strappare a Riad concessioni sulla roadmap delle Nazioni Unite, oggi in stallo.

Mentre scriviamo, gli Houthi sono a meno di 80 km da Aden e cercano di avanzare verso sud contro il governo riconosciuto a livello internazionale; resta da vedere se riusciranno a sostenere le proprie linee di rifornimento. La loro strategia ha tre obiettivi: porre fine alle operazioni militari saudite in Yemen e ottenere un allentamento delle restrizioni su porti e aeroporti; sfruttare la vulnerabilità economica saudita per spingere Washington ad allentare o revocare il blocco imposto all'Iran; rafforzare la propria posizione politica nello Yemen.

L'Iran potrebbe non essere l'unico sostegno esterno degli Houthi. Funzionari statunitensi hanno accusato la società cinese Chang Guang Satellite Technology, legata allo Stato, di aver fornito immagini usate per colpire navi statunitensi e internazionali. Il Tesoro statunitense ha inoltre sanzionato reti attive in Yemen, Cina, EAU e Isole Mar-

shall, accusate di aver aiutato gli Houthi a procurarsi componenti per missili, missili da crociera e droni. Altre società cinesi sono accusate di spedire materiale militare o a duplice uso.

Altre fonti collegano informazioni satellitari russe agli attacchi degli Houthi contro obiettivi sauditi e commerciali. Un'inchiesta su 40 attacchi tra luglio e ottobre 2026 ha rilevato una ricorrente attività di satelliti russi vicino ai siti colpiti. Mosca non ha commentato; fonti saudite e Houthi sostengono che informazioni russe abbiano aiutato le forze vicine all'Iran. Nulla di tutto questo dimostra che Pechino o Mosca abbiano scelto gli obiettivi o diretto le operazioni. Suggerisce però che gli Houthi possano contare su una rete più ampia: sostegno militare iraniano, intelligence russa, immagini commerciali e tecnologie a duplice uso cinesi.

Per questo una de-escalation con l'Iran non garantirebbe necessariamente la sicurezza del Mar Rosso: gli Houthi hanno i mezzi e l'interesse per sfruttare l'insicurezza marittima a fini propri.

Le conseguenze vanno oltre lo Yemen. L'Egitto vede nell'instabilità a Bab el-Mandeb una minaccia diretta al traffico nel Canale di Suez, mentre per l'Arabia Saudita il Mar Rosso è uno sbocco energetico e una fonte di profondità strategica. Dagli equilibri interni dello Yemen dipende quindi non solo la sicurezza dell'intero corridoio marittimo, ma anche l'economia del Mediterraneo.

1.2

Il Corno d'Africa

Se lo Yemen insegna qualcosa, è che la sua politica, pur influenzata dal Golfo e dal Medio Oriente, somiglia più a quella del Corno d'Africa che a quella dei vicini della Penisola arabica: uno Stato frammentato, gruppi armati in competizione e sostenitori esterni che si spartiscono il territorio in sfere di influenza. E il caso più evidente è la Somalia.

La Somalia affronta tre problemi strettamente legati. Il primo è una frammentazione di fatto, territoriale e politica, che ricalca sempre più le sfere di influenza delle potenze esterne. Il nord, con il tratto di costa più strategico sul Golfo di Aden, è in larga parte nell'orbita degli EAU, che da tempo sostengono Somaliland e Puntland. Dal dicembre 2025, quando ha riconosciuto l'indipendenza del Somaliland, anche Israele è diventato un patrono del nord. Il centro, attorno a Mogadiscio e al governo federale, è la sfera della Turchia: una base militare con missione di addestramento, l'accordo di cooperazione economica e di difesa del 2024, le concessioni per petrolio e gas offshore. Al sud, il Jubaland è tradizionalmente nell'orbita del Kenya, con una crescente

presenza degli EAU e un residuo sostegno statunitense. In mezzo, lo Stato del Sud-Ovest è diventato terreno conteso. La spartizione è squilibrata: gli EAU si sono assicurati gli asset più strategici, cioè la costa settentrionale sul Golfo di Aden e gli accessi a Bab el-Mandeb. La Turchia ha puntato su un governo federale che controlla un territorio sempre più ridotto, anche se concessioni offshore e presenza militare le garantiscono interessi di lungo periodo.

Il secondo problema è la crisi costituzionale del governo centrale. Dal 2012 quasi ogni transizione presidenziale ha subito ritardi, sempre risolti però con un accordo nazionale sulle regole del voto. Quando nel 2021 il presidente Farmaajo tentò di prorogare il mandato senza quell'accordo, a Mogadiscio scoppiarono scontri e la proroga fu ritirata. La proroga di un anno per Hassan Sheikh Mohamud, votata dal Parlamento nel marzo 2026, è la prima attuata senza il consenso degli Stati federati; il voto presidenziale è ora fissato al 15 maggio 2027. Jubaland e Puntland hanno sospeso la cooperazione con Mogadiscio, mentre nello Stato del Sud-Ovest si combatte contro l'autorità sostenuta dal governo federale, con gli ultimi scontri a Baidoa a fine ottobre 2026. Nessun presidente somalo ha mai ottenuto un secondo mandato consecutivo. Il vecchio sistema indiretto, su base clanica, era corrotto ma trasparente: i risultati erano difficili da contestare e il potere passava di mano. Un sistema imposto senza consenso non dà questa garanzia. E in un'epoca in cui gli sconfitti respingono sempre più spesso i risultati, un voto contestato potrebbe vanificare vent'anni di fragile costruzione dello Stato.

Il terzo problema è al-Shabaab, principale beneficiario di questo disordine. I suoi progressi arrivano proprio mentre l'ombrello di sicurezza internazionale sulla Somalia si sta chiudendo. L'AUSSOM, la missione dell'Unione africana in Somalia, è in piena crisi di finanziamento (vedi Riquadro 1.1). Mogadiscio guarderebbe alla Turchia o all'Arabia Saudita per colmare il vuoto, ma non è detto che lo facciano. Sull'altra sponda del Golfo di Aden, al-Shabaab ha trovato anche un partner: secondo il Gruppo di esperti ONU sullo Yemen, gli Houthi gli forniscono armi e addestramento, anche all'uso di droni ed esplosivi, mentre le reti del gruppo aiutano a far arrivare in Yemen armi e, secondo alcune fonti, denaro. Le stesse reti hanno favorito il ritorno della pirateria: da fine aprile 2026 sono state sequestrate sei navi commerciali al largo della Somalia e nel Golfo di Aden, contro tre nei quattordici anni precedenti.

La guerra in Sudan resta il conflitto più esteso sulla sponda africana del Mar Rosso. Dopo aver ripreso Khartoum nel marzo 2025, le Forze armate sudanesi (SAF) hanno consolidato il controllo su gran parte del nord, del centro e dell'est, compresa la costa del Mar Rosso. Le Forze di supporto rapido (RSF) restano radicate in gran parte del Darfur e si contendono parti del Kordofan e del Nilo Azzurro.

RIQUADRO 1.1

AUSSOM: l'ombrello di sicurezza della Somalia

L'AUSSOM, Missione di sostegno e stabilizzazione dell'Unione africana in Somalia, conta circa 11.800 effettivi autorizzati, soprattutto da Uganda, Etiopia, Kenya e Gibuti, a cui dovrebbe aggiungersi l'Egitto. Da quasi vent'anni le missioni dell'UA in Somalia (prima AMISOM, poi ATMIS, oggi AUSSOM) proteggono Mogadiscio e le istituzioni federali da al-Shabaab; nel 2011 fu AMISOM a cacciare il gruppo dalla capitale. Le truppe dipendono dall'Ufficio di supporto delle Nazioni Unite in Somalia (UNSOS) per viveri, carburante, trasporti ed evacuazioni sanitarie. Gli Stati Uniti, che coprono circa un quarto del bilancio dell'Ufficio, hanno annunciato che dopo dicembre 2026 smetteranno di finanziarlo. L'Uganda, primo contributore di truppe, ha già avviato il ritiro.

Le SAF vogliono trasformare la riconquista di Khartoum e del centro in un'avanzata verso il Darfur, affiancando alle operazioni militari iniziative diplomatiche e politiche. All'estero, il governo vicino all'esercito cerca sostegno presso le istituzioni africane e arabe e le Nazioni Unite, aumentando la pressione sui presunti sponsor delle RSF. In patria, il ritorno a Khartoum gli permette di presentarsi come il vero governo del Paese, non più come un'amministrazione di guerra con sede a Port Sudan. Il sostegno a un dialogo intra-sudanese serve a tradurre i successi militari in legittimità politica, ma il fatto che lo appoggi solo una parte dell'opposizione civile ne limita la portata.

Le RSF, dal canto loro, governano dal Darfur, dove l'amministrazione parallela di Nyala punta a trasformare il controllo del territorio in un'autorità di governo alternativa. Di fronte a un'ondata di defezioni verso l'esercito, hanno creato un nuovo servizio di intelligence per sorvegliare i propri comandanti. Sul terreno, con l'alleato Movimento popolare di liberazione del Sudan–Nord (SPLM-N), si contendono Kordofan e Nilo Azzurro, dove attacchi recenti hanno raggiunto il capoluogo, Ed Damazin. Sul piano politico presentano la coalizione Tasis come governo alternativo e ne cercano il riconoscimento: a settembre una sua delegazione si è recata in Burundi, presidente di turno dell'Unione africana (UA), per chiedere un posto nel processo di pace e contrastare quella che considera l'influenza dell'esercito sulla Commissione dell'UA.

Il Sudan accusa l'Etiopia di permettere alle RSF di lanciare dal suo territorio attacchi con droni contro infrastrutture civili e centrali elettriche e ha portato il caso al Consiglio di sicurezza ONU e all'Unione africana. L'Etiopia nega di sostenere le RSF e accusa a sua volta il Sudan di reclutare e aiutare ribelli legati al TPLF; Khartoum respinge l'accusa.

1. Risoluzione 2809 (2025) del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite; The EastAfrican, "Somalia's peace mission faces collapse as US funding dries up," luglio 2026; Anadolu, "Uganda begins troop withdrawal from Somalia after nearly 20 years," ott. 2026.

Egitto e Arabia Saudita temono che un'autorità stabile delle RSF in Darfur renda permanente la frammentazione del Sudan, creando sulla sponda occidentale del Mar Rosso un sistema di poteri in competizione simile a quello somalo. Pur con posizioni non identiche sulla transizione, Il Cairo e Riad difendono entrambi l'integrità territoriale del Paese e le istituzioni nazionali riconosciute.

Il Sudan è anche un terreno delle rivalità regionali. Diversi osservatori accusano gli EAU di sostenere le RSF, e l'Etiopia, stretta alleata di Abu Dhabi, ospiterebbe una base delle RSF (entrambi i governi smentiscono). Egitto ed Eritrea, invece, hanno sostenuto le SAF insieme all'Arabia Saudita, forse anche tramite il Pakistan.

Il controllo di Port Sudan da parte delle SAF, con l'appoggio egiziano, ha intanto garantito una relativa stabilità lungo la costa: a differenza di quelli yemeniti, i porti sudanesi sul Mar Rosso restano aperti al traffico commerciale.

L'Egitto vede sempre più Nilo, Sudan, Mar Rosso e, di conseguenza, Etiopia come un unico dossier strategico. Considera l'integrità del Sudan una questione di profondità strategica, e le ambizioni marittime etiopi, la sicurezza idrica del Nilo e l'instabilità nel nord del Corno come facce di uno stesso problema.

La Turchia è diventata un fattore diretto nell'equilibrio militare: le SAF impiegano in Darfur e nel Kordofan droni turchi Bayraktar Akıncı per sorveglianza, attacchi e intercettazione aerea, anche se, secondo alcune fonti, le RSF ne hanno abbattuti diversi. Le RSF, stando alle fonti aperte, usano invece droni cinesi, bielorussi e russi, non turchi. Il ruolo in Sudan aggiunge una dimensione al riavvicinamento di Ankara con Arabia Saudita ed Egitto, ma la Turchia mantiene interessi propri e importanti rapporti con l'Etiopia.

La Russia occupa una posizione diversa. I recenti colloqui con Khartoum si sarebbero concentrati su logistica, materie prime, ferrovie e minerali più che su una presenza militare concordata. Nell'incontro dell'ottobre 2026 tra Abdel Fattah al-Burhan e Vladimir Putin, il Sudan ha proposto una zona economica russa sul Mar Rosso, depositi di grano e carburante, cooperazione ferroviaria e investimenti in oro, rame e altri minerali.

Non è stato annunciato alcun accordo sulla zona, e il resoconto pubblico non menziona una base navale. Port Sudan viene presentato a Mosca soprattutto come porta commerciale verso i mercati dell'entroterra africano. Ma progetti simili, se realizzati, potrebbero dare alla Russia un'influenza strategica anche senza una presenza militare formale.

Non è la prima volta che Mosca guarda al Sudan. Un punto d'appoggio sul Mar Rosso rientra nel suo sforzo più ampio di costruire una presenza attorno al Mediterraneo e aumentare la pressione sul fianco sud dell'Europa, in parallelo al fronte ucraino.

Per le SAF e i loro sostenitori islamisti, corteggiare Mosca è una tattica collaudata: agitare l'alternativa russa per spingere l'Occidente a sostenere e riconoscere il governo guidato dall'esercito.

Nonostante i successi delle SAF, la sfida decisiva resta politica. Un'avanzata in Darfur non basterebbe, da sola, a ripristinare la legittimità locale, riunificare le istituzioni o disarmare le coalizioni armate. Allo stesso modo, la sopravvivenza di un'amministrazione delle RSF consoliderebbe la spartizione di fatto del Paese, senza garanzia che diventi un ordine sostenibile.

Il futuro del Sudan dipenderà non solo da chi conquisterà territorio, ma dalla nascita di un minimo di autorità nazionale legittima.

Nel frattempo, nel vicino Sud Sudan, la transizione si sta sgretolando. A settembre il presidente Salva Kiir ha sciolto il governo di unità nazionale nato dall'accordo di pace del 2018, in vista delle elezioni del 22 dicembre, mentre il rivale Riek Machar è sotto processo per tradimento. Un collasso aggiungerebbe alla guerra in Sudan nuovi profughi e movimenti armati oltre confine. E il petrolio sud-sudanese, esportato attraverso il Sudan fino a Port Sudan, lega il destino del Paese alla stessa costa del Mar Rosso.

Etiopia ed Eritrea: se Yemen, Somalia e Sudan mostrano una regione che si frammenta, l'Etiopia la mostra vicina a una guerra più ampia. Nel settembre 2026 il Fronte popolare di liberazione del Tigray (TPLF) e i suoi alleati, da poco riuniti nella Coalizione delle forze popolari etiopi per la sopravvivenza (Tsimdo), hanno lanciato un'offensiva contro il governo federale. L'offensiva è fallita, ma ha portato Etiopia ed Eritrea sull'orlo di quella che potrebbe diventare la madre di tutte le guerre nel Corno d'Africa. Non è ancora scoppiata, ma molti esperti la considerano il più probabile prossimo conflitto della regione.

La coalizione ribelle, a lungo una rete informale incoraggiata dall'Eritrea, è un'alleanza di convenienza tenuta insieme soprattutto dall'opposizione ad Abiy Ahmed: riunisce il TPLF, che a settembre ha fornito gran parte dei combattenti, le milizie amhara Fano e l'Esercito di liberazione oromo. L'offensiva è crollata in meno di due settimane: l'esercito etiope ha ripreso le principali città e strade del Tigray, respingendo il TPLF nelle campagne. La rapidità del rovesciamento, forse inattesa persino ad Addis Abeba, ha mostrato un crescente squilibrio militare. Le forze federali puntano ormai su droni e tecnologie moderne, mentre il TPLF resta legato a una guerriglia che richiede uomini e sostegno popolare, risorse di cui non dispone più come nel 2020-2022. La sconfitta, però, non ha fermato i combattimenti: al momento della stesura del report, il TPLF è tornato alla guerriglia, e gli scontri ripresi da metà ottobre nel Tigray centrale e a nord-ovest di Shire indicano che, pur attenuata la minaccia immediata, Addis Abeba rischia un conflitto prolungato.

FIGURA 1.1

Etiopia, Eritrea e la regione del Tigray



Alla radice c'è una pace mai davvero costruita. L'Accordo di Pretoria del 2022 chiuse la guerra del Tigray come intesa di sicurezza tra Addis Abeba e il TPLF, non come soluzione politica, ed escluse due protagonisti: l'Eritrea e le forze amhara. Entrambi si sono poi rivoltati contro il governo federale, mentre la rinnovata rivendicazione etiope di uno sbocco al mare ha risvegliato la paura più antica di Asmara. Gli alleati della guerra del Tigray, Addis Abeba e Asmara, sono tornati nemici, e la posta in gioco è la costa del Mar Rosso.

I primi successi militari hanno alimentato una tentazione pericolosa. Per Addis Abeba il cuore dell'insurrezione è ad Asmara, che da tempo usa il sostegno ai gruppi armati nei Paesi vicini come principale strumento di influenza, e per questo è stata sotto sanzioni ONU dal 2009 al 2018. Il Tigray non fa eccezione: dall'inizio della nuova fase dei combattimenti, vi sono state segnalate più volte truppe eritree. Abiy potrebbe quindi essere tentato di mettere alla prova l'Eritrea, mentre crescono le notizie di attacchi contro postazioni eritree con droni delle Forze di difesa nazionali etiopi (ENDF) e nuovi mortai digitalizzati.

Capitolo 02
Tendenze principali

Nel marzo 2024 il rapporto di Med-Or sul Mar Rosso e il Golfo di Aden individuava sei tendenze che stavano plasmando la regione: la crisi della diplomazia multilaterale; il ricorso alle armi, più che alla politica e al negoziato, per conquistare o negoziare il potere; la diffusione dei droni negli Stati fragili e instabili; l'ascesa del minilateralismo, cioè di piccoli gruppi di Stati che, al posto delle organizzazioni internazionali, formano alleanze ad hoc per mediare; il default economico e le carestie di massa; la spinta dei Paesi del Golfo a diversificare le proprie economie.

A due anni e mezzo di distanza, nessuna di queste tendenze si è attenuata: tutte hanno trovato conferma e quasi tutte si sono intensificate. A queste se ne aggiungono ora sei nuove, che il capitolo esamina: la compressione dello spazio geografico; architetture regionali divergenti; conflitti permanenti; la frammentazione degli Stati e la ridefinizione dei confini; il ritorno degli stretti; i corridoi economici alternativi.

2.1

La compressione dello spazio geografico: un'unica zona di guerra dall'Iran al Corno d'Africa

Iran, Medio Oriente e Corno d'Africa convergono sempre più in un unico spazio geopolitico, in cui conflitti diversi si alimentano a vicenda. La logica non è nuova. Nella sua storia moderna, il Corno d'Africa ha seguito il principio secondo cui il nemico del mio nemico è mio amico: i governi hanno sostenuto i ribelli dei vicini e le guerre hanno spesso prodotto forze che combattono per procura oltre confine. A cambiare oggi sono la portata, la densità e l'estensione geografica di questi intrecci.

Le alleanze e le rivalità del Corno si intrecciano sempre più con quelle del Golfo, dell'Iran e del Nord Africa, e viceversa. Senza precedenti è il grado di convergenza in uno spazio così ristretto, spinto più dalle comunicazioni istantanee, dai collegamenti aerei rapidi e dalle nuove tecnologie che dalla logica delle guerre per procura in sé. Conflitti e alleanze si propagano così con una velocità e su una scala un tempo impensabili: tempo e distanze si comprimono.

Questi legami corrono in ogni direzione e uniscono conflitti che sembrerebbero separati. La guerra di Stati Uniti e Israele contro l'Iran ha trascinato nel confronto lo Yemen: Teheran ha mobilitato gli Houthi, trasformando Bab el-Mandeb in una seconda leva strategica accanto a Hormuz. Intanto la rivalità tra Arabia Saudita ed EAU, emersa in Yemen, si è estesa al Corno d'Africa, dove le due potenze perseguono interessi concorrenti e coltivano partner diversi in Sudan, Somalia, Eritrea ed Etiopia.

La guerra civile in Sudan mostra fin dove arrivino ormai queste rivalità. A ovest, le reti di rifornimento delle RSF legano il conflitto al Ciad e alla Libia. A nord e a est, i rapporti dell'esercito con Egitto ed Eritrea lo inseriscono in una più ampia rete di alleanze regionali. Più a sud, la Somalia è diventata un'altra arena in cui si sovrappongono le rivalità di Turchia, EAU e, sempre più, Israele. E la sua sicurezza è sempre più legata a quella dello Yemen, sull'altra sponda del Golfo di Aden, attraverso la cooperazione segnalata tra al-Shabaab e Houthi, il traffico di armi e il ritorno della pirateria.

L'Etiopia aggiunge un'ulteriore dimensione. Le sue ambizioni di accesso al Mar Rosso, i rapporti con il Somaliland e le tensioni con Eritrea ed Egitto legano le dispute territoriali del Corno alla più ampia competizione per il Mar Rosso. Porti, rotte marittime e coste strategiche pesano sempre di più nella politica di potenza regionale, e coinvolgono gli attori esterni nelle rivalità interne del Corno.

Il risultato è una rete di conflitti sovrapposti, in cui ciò che accade in un Paese può avere conseguenze ben oltre i suoi confini. Uno scontro con l'Iran può minacciare la navigazione al largo di Gibuti e della Somalia. I combattimenti in Darfur possono pesare sui calcoli del Cairo, di Riad, di Addis Abeba e di Abu Dhabi. Arene un tempo relativamente separate stanno diventando parti di un unico confronto regionale.

Queste dinamiche potrebbero anche estendersi oltre il Mar Rosso. A ovest, la storica rivalità tra Algeria e Marocco sul Sahara occidentale si gioca sempre più nel Sahel e in Africa occidentale, e si intreccia con gli allineamenti del Golfo e del Medio Oriente. L'adesione del Marocco agli Accordi di Abramo, il deterioramento dei rapporti tra Algeria ed EAU e il sostegno di Algeri all'esercito sudanese mostrano come arene lontane possano entrare in contatto. Questo rapporto si concentra sul Mar Rosso, ma la tendenza suggerisce che i suoi conflitti potrebbero inserirsi in una fascia di instabilità molto più vasta: dall'Iran e dal Golfo, attraverso lo Yemen e il Corno d'Africa, fino al Nord Africa, al Sahel e all'Atlantico.

2.2

Architetture regionali divergenti

Nella regione del Mar Rosso stanno prendendo forma due schieramenti concorrenti, ma fluidi. Non sono blocchi rigidi né equivalenti, e i loro membri mantengono rapporti che si sovrappongono.

Il primo ruota attorno a porti, rotte marittime e corridoi economici alternativi, e al sostegno ai partner locali che servono a farli funzionare. I rapporti degli EAU con l'Etiopia, il Somaliland e altre autorità locali si intrecciano con gli interessi di Israele e dell'India nei collegamenti tra Golfo, Corno d'Africa e Oceano Indiano. Non è un'alleanza formale tra EAU, Etiopia, Israele e India, ma una rete di partenariati sovrapposti, costruita su logistica, investimenti, coste strategiche e rapporti sia con i governi sia con i poteri locali.

FIGURA 2.1

Blocchi rivali: gli Accordi di Abramo e l'Accordo di difesa congiunta della Mecca



Rival blocs: the Abraham Accords and the Mecca Defence Alliance

Abraham Accords
Normalisation with Israel, signed in 2020

Mecca Defence Alliance
Mutual defence pact signed in Mecca, 7 August 2026

Egypt
Not a member of the alliance, but closely aligned with its members

India
Not a party to the Accords, but closely aligned with their members

Source: Med-Or analysis. Sudan signed the Abraham Accords declaration in 2021 but never finalised normalisation; Kazakhstan announced its accession in November 2025. Base map: Natural Earth.

Il secondo ha un carattere più marcatamente statale. Nell'agosto 2026 l'Accordo di difesa congiunta della Mecca ha formalizzato un impegno di difesa collettiva tra Arabia Saudita, Turchia e Pakistan. L'Accordo nasce dall'intesa saudita-pakistana del 2025 ed è collegato a un meccanismo consultivo che include l'Egitto, che non ne fa parte ma si muove sempre più nella stessa orbita. È stato soprattutto una risposta

agli attacchi dell'Iran e degli Houthi e ai dubbi sulle garanzie di sicurezza esterne. La Turchia è il perno: è formalmente alleata di Arabia Saudita e Pakistan e ha migliorato i rapporti con l'Egitto, ma mantiene legami con l'Etiopia e un'ampia presenza in Somalia.

2.3

Conflitti permanenti

Se lo spazio dei conflitti si comprime, il loro tempo si dilata. Su entrambe le sponde del Mar Rosso le guerre non vengono né vinte né risolte. Quella in Yemen è entrata nel secondo decennio, quella in Sudan nel quarto anno. L'insurrezione in Somalia dura da quasi vent'anni, e il confronto irrisolto tra Etiopia ed Eritrea minaccia di riaprirsi. La guerra con l'Iran ha aggiunto un nuovo fronte, dal Golfo a Bab el-Mandeb. Conflitti che un tempo si sarebbero esauriti restano ora aperti, uno accanto all'altro.

In passato, le guerre nella regione finivano, sul campo o al tavolo negoziale. Nel 1991 i movimenti ribelli etiope ed eritreo (EPRDF ed EPLF) vinsero nettamente e presero il potere ad Addis Abeba e ad Asmara. Nel 2000 l'Accordo di Algeri chiuse la guerra tra Etiopia ed Eritrea, e nel 2005 l'Accordo di pace quella tra Khartoum e il Sud. Oggi nessuno prevale in modo decisivo e le soluzioni politiche sono sparite dall'agenda. La diplomazia si accontenta dei cessate il fuoco, e persino questi sono diventati rari. Gli ultimi a portare un sollievo duraturo alle guerre interne della regione risalgono al 2022, in Yemen e nel Tigray, e hanno congelato i conflitti senza chiuderli. Quelli successivi sono stati conclusi tra potenze esterne, come tra Washington e gli Houthi nel 2025 e tra Washington e Teheran nel 2026: hanno protetto gli interessi di chi li ha negoziati, lasciando intatte le guerre sul terreno.

Per quanto possa sembrare brutale, le guerre non si vincono più soprattutto perché a nessuno è permesso perdere. E quando un conflitto supera i due anni, diventa difficile fermarlo o contenerlo, ed è molto probabile che diventi permanente. I patrocinatori esterni hanno denaro, armi e capacità di proiezione per tenere in campo i propri partner, mentre i gruppi armati in difficoltà trovano quasi sempre nuovi sponsor, nuove vie di rifornimento o una protezione politica. Droni, servizi satellitari commerciali e tecnologie a duplice uso hanno reso più economiche le operazioni a lungo raggio. E le potenze occidentali che un tempo garantivano gli accordi di pace sono impegnate altrove e hanno perso gran parte della loro influenza.

Un tempo gli accordi di pace erano sostenuti da consistenti pacchetti finanziari, da leve diplomatiche offerte come dividendi della pace e da grandi operazioni di peacekeeping. Quella stagione è finita. L'ordine internazionale liberale è in ritirata, i bilanci per lo sviluppo si riducono, e le parti in conflitto sanno che i fondi occidentali arriva-

no con condizioni, burocrazia e tempi lunghi, incompatibili con le attese delle proprie basi. Le potenze regionali diventate mediatrici sono spesso esse stesse parte delle rivalità. E l'impegno umanitario è diventato un surrogato morale della leadership politica che servirebbe a chiudere questi conflitti. Nulla, nel sistema, spinge verso una conclusione. Con il tempo, i gruppi armati costruiscono amministrazioni, sistemi di entrate e rapporti con l'estero che dipendono dalla guerra: un cessate il fuoco può fermare i combattimenti, ma non smontare tutto questo. Il conflitto prolungato sta così diventando un tratto strutturale dell'ordine del Mar Rosso, invece di una grande guerra limitata nel tempo seguita da decenni di distensione. Per gli attori esterni, Europa compresa, la sfida immediata non è tanto costruire la pace quanto gestire l'instabilità: tenere aperte le rotte marittime, contenere le ricadute e preservare i canali per accordi futuri. Il pericolo è che, abituandosi a gestire i conflitti invece di risolverli, la comunità internazionale finisca per accettare l'instabilità permanente come parte dell'ordine regionale.

2.4

Frammentazione statuale e ridefinizione dei confini

Il conflitto prolungato sta spaccando gli Stati in centri deboli e periferie sempre più autonome. Non hanno un'autonomia costituzionale, ma funzionano come quasi-Stati, con un proprio governo e forze armate che non rispondono al centro. Lo Yemen dimostra che la frammentazione non richiede una divisione formale: Marib, la costa occidentale, l'Hadramawt e il sud sono formalmente allineati al Consiglio direttivo presidenziale, ma controllati da forze con radici politiche, risorse economiche e legami esterni diversi.

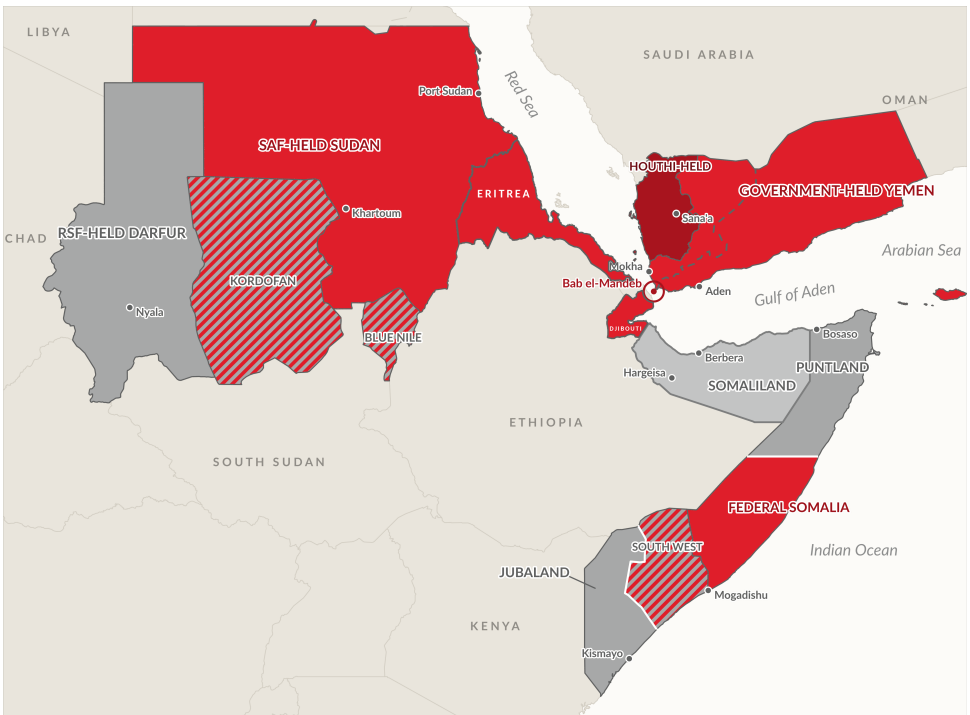
In Somalia, il Somaliland rivendica la piena indipendenza, mentre Puntland e Jubaland agiscono in gran parte fuori dall'autorità di Mogadiscio. In Sudan, l'amministrazione parallela delle RSF in Darfur vuole trasformare le conquiste di guerra in un ordine politico alternativo. La frammentazione non è più vista solo come un problema da risolvere: attori locali e partner esterni la accettano sempre più come una possibile soluzione. L'Etiopia è un caso a parte. La presenza dei ribelli in parti del Paese segue la tendenza regionale, ma il suo revisionismo guarda anche all'esterno: la rivendicazione di uno sbocco al mare rimette in discussione confini che sembravano consolidati dall'indipendenza dell'Eritrea.

Dietro questa evoluzione c'è il confronto tra due approcci. Da un lato, un approccio revisionista lavora con gli attori ai margini degli Stati: l'STC in Yemen, le RSF in Sudan, Puntland e Somaliland in Somalia, quest'ultimo ora riconosciuto anche da Israele. Costruisce influenza con sostegno militare concreto, porti e flussi commer-

ciali che spesso aggirano i governi formali. Dall'altro, un approccio orientato allo status quo privilegia l'integrità degli Stati esistenti e le loro istituzioni: il governo yemenita, l'esercito sudanese, il governo federale di Mogadiscio, la sovranità dell'Eritrea. Il confine tra i due non è netto: anche le potenze dello status quo si servono di forze locali, e quelle revisioniste mantengono rapporti con i governi. Questi approcci si riflettono negli spostamenti tra i blocchi mediorientali, esaminati nella Sezione 2.2.

FIGURA 2.2

Il Mar Rosso oggi: Stati frammentati e sfere di influenza



The Red Sea today: fragmented states and spheres of influence

De facto quasi-states and their backers

Central authorities backed by status quo powers

Houthi-held Yemen

Contested

Former border of South Yemen (1967–1990)

Source: Med-Or analysis, October 2026. Areas of control are approximate and indicative; front lines shift. Boundaries, including those of Somaliland and Puntland, are not authoritative. Base map: Natural Earth.

L'equilibrio si sta spostando a favore dei revisionisti, più dinamici e più disposti a rischiare. Il campo dello status quo può ancora reagire in alcuni casi, ma altrove si trova a difendere Stati i cui centri si indeboliscono di anno in anno, mentre i territori sostenuti dai revisionisti appaiono sempre più come le entità più solide sul terreno. Man mano che confini ritenuti immutabili diventano negoziabili, le sfere di influenza

prendono il posto degli Stati come principio ordinatore della regione. I patrocinatori esterni trattano sempre più direttamente con le autorità locali, e ogni nuovo assetto rende più facile giustificare il successivo.

2.5

Il ritorno degli stretti

Per decenni gli stretti della regione sono stati considerati beni comuni globali, tenuti aperti dalla potenza navale americana. La guerra con l'Iran li ha di nuovo trasformati in armi. Per la prima volta, entrambe le porte marittime della Penisola arabica sono compromesse nello stesso momento: l'Iran ha chiuso Hormuz e gli Houthi contendono Bab el-Mandeb. Quella che era un'interruzione episodica legata ai conflitti è diventata un uso sistematico delle vie d'acqua come strumento di coercizione, e la libertà di navigazione non è più scontata.

Le due chiusure sono collegate, ma non equivalenti. Prima della guerra da Hormuz passava circa un quinto del consumo mondiale di petrolio; da Bab el-Mandeb, accesso meridionale alla rotta di Suez tra Asia ed Europa, passa circa un decimo del commercio globale. Hormuz è uno stretto tra Stati sovrani: lo ha chiuso uno Stato con mezzi militari convenzionali, e la sua riapertura si può, in linea di principio, negoziare tra governi. Bab el-Mandeb si trova invece al centro di uno spazio marittimo, dal Mar Rosso al Golfo di Aden, in cui operano ovunque gruppi armati non statali, e a minacciarlo è uno di questi: armato di droni e missili a basso costo, molto più difficile da dissuadere e non vincolato da alcun accordo. E la pressione su una porta moltiplica il valore dell'altra: con Hormuz chiuso, l'Arabia Saudita ha dirottato gran parte del suo petrolio su Yanbu, facendo di Bab el-Mandeb insieme l'arteria vitale del Regno e la leva più potente degli Houthi per ottenere legittimità politica.

L'eredità più duratura degli Houthi potrebbe essere il precedente che hanno creato: un attore non statale può tenere in ostaggio una rotta commerciale globale e ottenere così attenzione, potere negoziale e riconoscimento che anni di guerra sulla terraferma non gli avevano dato. La lezione non passerà inosservata sull'altra sponda di Bab el-Mandeb, dove operano gruppi come al-Shabaab nella Somalia meridionale e lo Stato Islamico nel Puntland. Dall'indipendenza di fatto del 1991, l'Eritrea controlla il suo lungo litorale e oltre 300 isole grazie a un apparato di sicurezza fortemente centralizzato e a una politica di quasi autarchia. È un modello sempre più difficile da sostenere: prima o poi l'Eritrea dovrà aprirsi ai mercati regionali e, soprattutto, all'Etiopia. La transizione potrebbe essere negoziata, imposta dall'Etiopia o causata da una guerra. In ogni caso, qualcosa dovrà riempire il vuoto, a partire dal compito più difficile: garantire sicurezza e governo della costa e delle isole.

Nessuno di questi attori avrebbe bisogno dell'organizzazione o della resistenza degli Houthi. In acque così sensibili, un solo attacco dal Corno potrebbe avere conseguenze del tutto sproporzionate. Insorti in cerca di legittimità, regimi che lottano per sopravvivere e milizie che vogliono solo dimostrare di esistere potrebbero usare tutti le stesse tattiche. Il Mar Rosso potrebbe trovarsi di fronte non uno, ma molti sabotatori.

Il motivo sta nel modo in cui il settore marittimo valuta il rischio. La pirateria somala, per quanto costosa, è un rischio con cui l'industria ha imparato a convivere: i pirati sequestrano navi ed equipaggi per un riscatto, e gli ostaggi vengono di solito liberati a costi che gli operatori possono assorbire. Un attacco con missili o droni è un'altra cosa: mette direttamente in pericolo la vita dell'equipaggio, prima preoccupazione di ogni compagnia. Perdere una nave può mettere in difficoltà persino i grandi vettori e far chiudere quelli piccoli. Gli assicuratori ne tengono conto: basta un solo attacco per far salire i premi per il rischio di guerra lungo tutto il corridoio e spingere gli armatori a circumnavigare il Capo di Buona Speranza, chiunque lo abbia lanciato e anche se resta isolato.

Gli stretti sono così diventati armi alla portata sia degli Stati sia dei gruppi armati. Chi ne dipende ne trae la conclusione più ovvia e rafforza la difesa marittima, mentre il commercio cerca protezione e rotte alternative. Ma la sicurezza degli stretti non può più ridursi alla scorta navale: richiede anche il governo delle coste circostanti, una conoscenza condivisa della situazione in mare, il controllo delle forniture di armi e beni a duplice uso e la capacità di riparare rapidamente le infrastrutture.[2]

Anche gli Stati della regione stanno costruendo propri quadri di cooperazione per la sicurezza marittima, molto diversi per composizione, mandato e grado di maturità (Tabella 2.1).

TABELLA 2.1

Architetture di cooperazione nel Mar Rosso: composizione, mandati e stato di attuazione

Architettura	Composizione	Mandato principale	Status istituzionale
Consiglio del Mar Rosso e del Golfo di Aden (RSGA)	A guida saudita; 8 Stati costieri: Arabia Saudita, Egitto, Giordania, Sudan, Eritrea, Gibuti, Somalia e Yemen	Cooperazione politica, economica e allo sviluppo, sicurezza della navigazione e cooperazione ambientale	Istituito nel 2020; trattato firmato a Riad; non ancora operativo

2. M. T. Maru, "Setting the Scene: Why Maritime Security Begins on Land," in D. Ghanem, M. T. Maru, L. Narbone e C. Palleschi (a cura di), *The Red Sea: Divided by Water, United by Opportunities – Pathways from Competition to Cooperation*, Middle East Council on Global Affairs, Mediterranean Platform (Luiss School of Government) e Pan-African Agenda Institute, feb. 2026.

Architettura	Composizione	Mandato principale	Status istituzionale
Coalizione multinazionale per la difesa marittima	A guida saudita; 43 Paesi presenti alla riunione fondativa; composizione definitiva non ancora stabilita	Difesa marittima: protezione della navigazione commerciale, libertà di navigazione, approvvigionamenti energetici e commercio marittimo	Lanciata a luglio 2026; composizione e attuazione in evoluzione
Codice di condotta di Gibuti / Emendamento di Gedda	22 Stati partecipanti; 19 firmatari dell'Emendamento di Gedda	Contrasto alla pirateria, criminalità marittima, condivisione delle informazioni, applicazione della legge e rafforzamento delle capacità	Quadro regionale di sicurezza marittima attivo
Task Force IGAD per il Mar Rosso e il Golfo di Aden	Tre rappresentanti per ciascuno Stato membro IGAD partecipante; 21 rappresentanti registrati nel 2023	Posizione regionale comune, politica strategica, piano d'azione regionale e proposta di convenzione	Istituita nel 2019; documenti strategici convalidati nel 2023; dispone di un Inviato speciale per il Mar Rosso e gli affari marittimi

Quadro comparativo, novembre 2026. Fonte: analisi Med-Or.

2.6

Corridoi economici alternativi

La guerra e l'uso di Hormuz e Bab el-Mandeb come armi stanno accelerando la ricerca di rotte energetiche, commerciali e digitali alternative. Quella che era nata come risposta d'emergenza si sta trasformando in uno sforzo di lungo periodo per costruire nuovi corridoi.

Le monarchie del Golfo hanno mostrato quanto in fretta possa adattarsi chi dispone di capitali e infrastrutture. Gli EAU hanno spostato le merci da Jebel Ali a Fujairah e Khor Fakkan, sul Golfo di Oman, e il loro oleodotto verso Fujairah permette a parte del greggio di evitare del tutto Hormuz. L'Arabia Saudita ha puntato sull'oleodotto Est-Ovest verso Yanbu e ha trasformato i porti occidentali in porte d'accesso alternative per le merci. Più a nord, Iraq, Siria e Kuwait studiano corridoi terrestri e condotte verso la Turchia e il Mediterraneo, mentre gli operatori diversificano i tracciati in fibra ottica per dipendere meno dai cavi sottomarini. Molti di questi progetti sono costosi e incerti, e nessuno sostituisce del tutto il trasporto marittimo. I risultati però sono notevoli: nonostante il blocco di Hormuz, le esportazioni del Golfo sono tornate ai livelli prebellici. La lezione è chiara: la ridondanza che in pace sembrava un costo, in guerra diventa un vantaggio. Ma la chiusura di entrambe le porte marittime dimostra che nessuna alternativa è invulnerabile.

Nel Corno d'Africa gli effetti sono molto disomogenei. I Paesi indeboliti dai conflitti non hanno i mezzi per adattarsi. Il Sudan sta perdendo decenni di investimenti, mentre la guerra ne distrugge le infrastrutture. L'Eritrea, chiusa nella propria autosufficienza e in tensione con l'Etiopia, resta fuori dalle nuove connessioni regionali.

Più a sud prende forma una geografia diversa. Kenya, Tanzania e Mozambico, con i porti di Mombasa, Lamu, Dar es Salaam e quelli della costa mozambicana, sono ben posizionati per attrarre investimenti nelle porte sull'Oceano Indiano e nei corridoi verso l'entroterra. Gibuti, a lungo favorito dalla geografia come principale sbocco al mare dell'Etiopia, ne paga ora le conseguenze per il calo del traffico attraverso Bab el-Mandeb. Per restare competitivo di fronte a Berbera, nel Somaliland, e forse un giorno ad Assab, cerca di diversificare l'economia e ridurre i costi. La stessa Etiopia potrebbe ritrovarsi divisa tra queste due geografie: il centro e il sud attratti verso Gibuti, il Kenya e l'Oceano Indiano; gli altopiani del nord, un tempo cuore dello Stato etiope, avviati verso insicurezza ed emarginazione, a meno che non si risolvano i rapporti con l'Eritrea e la questione dell'accesso al mare.

Il commercio non segue le alleanze politiche, ma infrastrutture funzionanti, investimenti protetti e merci che si muovono in modo prevedibile. Mentre accanto alla mappa politica della regione prende forma una nuova mappa economica, i territori consumati dai conflitti rischiano di essere aggirati per decenni: una volta costruiti altrove porti, ferrovie e condotte, l'esclusione è difficile da invertire. I corridoi di domani si stanno costruendo attorno ai conflitti di oggi.

> **I corridoi di domani si stanno costruendo attorno ai conflitti di oggi.**

Per l'Europa questo cambiamento comporta rischi e opportunità. La deviazione del traffico dal Mar Rosso e da Suez minaccia i porti del Mediterraneo e le reti logistiche collegate. Ma i nuovi corridoi, dai porti alle ferrovie fino alle infrastrutture energetiche e digitali, dovranno essere finanziati, costruiti, gestiti e mantenuti, e investitori e operatori asiatici si contendono già questo ruolo. Nella nuova geografia del Mar Rosso, l'influenza apparterrà non solo a chi presidia le vecchie rotte, ma anche a chi costruisce le nuove.

Capitolo 03
Implicazioni per i settori strategici

3.1
Commercio marittimo, trasporto navale e porti

Le crisi di Hormuz e di Bab el-Mandeb hanno reso più costoso il commercio marittimo, quale che sia la rotta seguita. Le navi che evitano gli stretti percorrono rotte più lunghe e consumano carburante più costoso; quelle che li attraversano pagano premi assicurativi sensibilmente più elevati. Tali costi, tuttavia, non sono ripartiti in modo uniforme. Essi dipendono da quale stretto sia interessato, da quale bandiera batta la nave e da quale porto essa scali, e vengono in ultima analisi pagati lontano dal Mar Rosso, nei prezzi delle merci e dell'energia in Europa, in Africa orientale e altrove.

Attraverso Hormuz, dove in passato transitava circa un quinto del petrolio e del GNL trasportati via mare a livello mondiale, i transiti giornalieri sono scesi da oltre 130 a circa 10-20 navi, e parte di tale traffico è stata reindirizzata verso il Mar Rosso e Suez.[3] Bab el-Mandeb ne ha brevemente beneficiato: nel corso dell'estate tutti i principali vettori (MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag-Lloyd) hanno annunciato un graduale ritorno alla rotta di Suez.[4] La rinnovata escalation degli Houthi da settembre non ha arrestato tale ritorno. Il traffico complessivo attraverso lo stretto è ancora pari a circa un terzo dei livelli precedenti alla crisi, con le petroliere in larga parte assenti,[5] ma le compagnie di navigazione specializzate nel trasporto container hanno continuato a riportare i servizi Asia-Europa su Suez: alla fine di ottobre, circa il 63% della capacità container sulla rotta Estremo Oriente-Europa era impiegato su servizi in transito attraverso il Mar Rosso.[6]

I due stretti incidono sul trasporto marittimo in modi diversi. Hormuz svolge un ruolo soltanto parziale nel commercio tra Asia ed Europa, principalmente attraverso l'hub di trasbordo di Jebel Ali, a Dubai. Il suo peso risiede nell'energia e, di conse-

3. S&P Global, "Middle East shipping insurance costs rise on Hormuz risks: Marsh," 22 lug. 2026; S&P Global, "INTERVIEW: Marine insurers lose billions supporting Hormuz energy flows: IUMI," 23 set. 2026.
4. Baraket, M., "Ocean carriers accelerate their return to the Suez Canal as transits gather momentum," Kuehne+Nagel, 4 set. 2026.
5. Africa Center for Strategic Studies, "Houthi Leverage over the Red Sea Escalates Threats for Africa," 22 set. 2026; The Red Team Analysis Society, "The Houthis, Bab el-Mandeb, and Maritime Transport," 8 ott. 2026 (dati IMF PortWatch).
6. Indagine Alphaliner del 21 ott. 2026, riportata in ChemAnalyst, "Container Lines Return to the Red Sea Despite Houthi-Saudi Escalation," 22 ott. 2026; The Loadstar, "Shippers stressing over risks from Suez Canal and Red Sea transits," 12 ott. 2026; Lloyd's List Intelligence, "Red Sea Brief – 1 October 2026."

guenza, nel costo stesso del trasporto marittimo. Una carenza globale di olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (VLSFO), il carburante marino più diffuso, ne ha fatto aumentare il prezzo tra il 62% e quasi il 100% a seconda del porto.[7] La corsa alle scarse petroliere disponibili ha portato i ricavi medi delle grandi navi cisterna al livello record di circa 805.000 dollari al giorno in ottobre, a fronte di circa 55.000 dollari nel 2025.[8] Il trasporto di un carico di greggio statunitense verso il Giappone a novembre costerà 40,50 dollari al barile, circa nove volte la tariffa dello scorso anno.[9] Si prevede che le strozzature nella disponibilità di navi cisterna manterranno elevati i prezzi dell'energia nel breve termine.

La crisi di Bab el-Mandeb, per contro, provoca uno sconvolgimento delle rotte marittime. Lo stretto è essenziale per il commercio tra Asia ed Europa e tra Africa orientale ed Europa, e aggirarlo è oneroso. La circumnavigazione del Capo di Buona Speranza, soluzione resa necessaria dagli attacchi degli Houthi del 2023-24, aggiunge 3.000-3.500 miglia nautiche e 10-14 giorni a un viaggio tra Asia ed Europa settentrionale, e i vettori devono aggiungere in media due navi a ciascun servizio per mantenere le frequenze settimanali.[10]

Per le navi che continuano ad attraversare gli stretti, l'assicurazione è divenuta il principale ostacolo. I premi per il rischio di guerra nel Mar Rosso hanno raggiunto un picco dello 0,7-1% del valore della nave durante la crisi del 2024, a fronte dello 0,1% precedente. Dopo che gli Houthi hanno proclamato, nel luglio 2026, il blocco del naviglio saudita, essi sono aumentati in pochi giorni di ulteriori 0,3 punti percentuali, superando l'1% del valore dello scafo.[11] A Hormuz, all'inizio della crisi, i premi sono balzati dall'1-3% al 7,5-10% del valore dello scafo.[12] Le scorte navali, assicurate dalla Marina statunitense attorno a Hormuz e dalla missione europea Aspides attorno a Bab el-Mandeb, non ne hanno determinato una riduzione sostanziale.

Il rischio è divenuto anche politico. Nel 2024 alcune navi legate alla Cina pagavano premi pari a circa lo 0,35% del valore dello scafo, a fronte dello 0,5-0,75% della maggior parte delle altre navi, dopo che gli Houthi avevano dichiarato che le navi cinesi sarebbero state al sicuro.[13] Quando è stato proclamato il blocco contro l'Arabia Saudita, due superpetroliere cinesi che trasportavano petrolio saudita hanno attraversato Bab el-Mandeb nel giro di pochi giorni, mentre Pechino conduceva colloqui diretti con gli Houthi sul transito sicuro. Gli EAU hanno risposto con una copertura di matrice statale: DP World ha lanciato un'assicurazione contro il rischio di guerra sulle

7. AGBI, "Marine fuel price surge adds to shipping industry woes," ott. 2026.
8. Seatrade Maritime, "Sky-high tanker rates change crude trade flows," 12 ott. 2026; Reuters (tramite Euronext), "Analysis-Oil shipping costs spike, lifting prices from pump to grocery," 15 ott. 2026.
9. Reuters (tramite Euronext), "Analysis-Oil shipping costs spike, lifting prices from pump to grocery," 15 ott. 2026.
10. CargoLinked, "Red Sea, Cape Routing and the 2026 Capacity Squeeze," 5 ago. 2026.
11. Africa Center for Strategic Studies, "Houthi Leverage over the Red Sea Escalates Threats for Africa," 22 set. 2026; Insurance Journal (Reuters), "War Risk Insurance Costs Surge for Southern Red Sea Voyages After Houthi Attacks," 23 lug. 2026.
12. S&P Global, "Middle East shipping insurance costs rise on Hormuz risks: Marsh," 22 lug. 2026.
13. AJOT (Bloomberg), "Chinese ships get cheaper insurance to navigate Red Sea," 7 feb. 2024.

merci fino a 400 milioni di dollari per spedizione, a tassi inferiori a quelli di mercato.[14] Il transito sicuro dipende sempre più da chi possiede una nave, da chi è in grado di negoziare per suo conto e da quali Stati possono rapidamente predisporre coperture aggiuntive per i propri operatori.

Qualunque opzione scelgano i vettori, il conto aumenta. A metà ottobre la spedizione di un container da 40 piedi da Shanghai costava in media 3.522 dollari verso Rotterdam e 3.945 dollari verso Genova, rispettivamente 3,4 e 2,9 volte i livelli dell'ottobre 2023.[15]

La crisi sta ridistribuendo il traffico tra i porti, secondo uno schema coerente: i porti prossimi alle rotte sicure guadagnano, mentre quelli legati agli stretti contesi perdono. All'interno del Golfo, gli scali giornalieri sono diminuiti dell'86% in Kuwait e del 69% negli EAU rispetto ai livelli precedenti alla crisi.[16] Ne hanno invece beneficiato i porti emiratini e omaniti situati appena al di fuori di Hormuz. Khor Fakkan è passato da circa 8.000 a 65.000 container a settimana,[17] e gli EAU prevedono di potenziare i collegamenti stradali e ferroviari dai porti della costa orientale. Sono cresciuti anche i ponti terrestri, sebbene i costi e la disponibilità di autocarri ne limitino un impiego più esteso.

Nel Corno d'Africa, Gibuti ha perso traffico da quando le campagne degli Houthi del 2023-24 hanno fatto aumentare i costi di trasporto. L'Etiopia, che fa transitare per Gibuti oltre il 90% del proprio commercio e delle importazioni di carburante, rappresenta il punto di maggiore vulnerabilità della regione. Le interruzioni hanno alimentato l'inflazione e imposto il razionamento del carburante,[18] rafforzando la ricerca da parte di Addis Abeba di sbocchi alternativi, come Mombasa e Berbera, e la sua aspirazione a un accesso al mare, soprattutto attraverso Assab. Più a sud, i porti kenioti hanno beneficiato del traffico dirottato dal Golfo, con Lamu che si sta affermando come hub di trasbordo alternativo a Jebel Ali, mentre le merci in transito attraverso Dar es Salaam sono aumentate del 17% nell'esercizio finanziario 2025/26.[19] Tali benefici ricadono principalmente sui porti. Per gli operatori commerciali dell'Africa orientale, gli scambi con il Golfo e l'Europa, principali mercati del Kenya, sono divenuti più costosi e più lenti.

L'Egitto figura tra i Paesi più penalizzati. Si stima che durante la crisi del 2024 il Canale di Suez abbia perso il 30-40% dei propri ricavi annuali.[20] Le merci del Golfo dirottate da Hormuz hanno consentito una parziale ripresa, con i transiti in aumento del

14. AGBI, "DP World backs trade routes with war risk cover," mag. 2026.
15. Daily Cargo News, "World Container Index – 15 October 2026," 16 ott. 2026; Hellenic Shipping News, "Drewry: World Container Index Stable Last Week," 21 ott. 2023.
16. Al Jazeera, "How a 95 percent drop in Hormuz traffic changed global shipping," 27 ago. 2026.
17. AGBI, "UAE accelerates switch to zero-Hormuz shipping routes," lug. 2026.
18. Mercy Corps, "From Hormuz to the Frontline of Hunger," mag. 2026.
19. Daily News, "Dar es Salaam transit cargo rises 17% as corridor competition shifts," 2 ott. 2026.
20. Africa Center for Strategic Studies, "Houthi Leverage over the Red Sea Escalates Threats for Africa," 22 set. 2026.

27% su base annua ad agosto. Ciononostante, i ricavi dell'esercizio 2025/26, pari a 4,67 miliardi di dollari, restano circa la metà del record del 2022/23, accrescendo la pressione su finanze pubbliche egiziane già precarie.[21]

Nel Mediterraneo, la deviazione attorno al Capo di Buona Speranza ha ridisegnato la mappa dei vincitori e dei vinti (Figura 3.1). Le navi che circumnavigano l'Africa raggiungono ora l'Europa attraverso l'Atlantico, scalando dapprima i porti del Nord Europa o entrando nel Mediterraneo da Gibilterra. Il Mediterraneo orientale, un tempo primo scalo dopo Suez, è divenuto il capolinea. Il Pireo ha perso l'8% del proprio traffico container nel 2024 ed era ancora in calo all'inizio del 2026, mentre Port Said ha subito perdite significative all'inizio della crisi del 2023-24.[22] Nel primo semestre del 2026, il principale terminal container del Pireo ha movimentato il 2,9% in meno rispetto all'anno precedente.[23] I porti del Nord Europa sono cresciuti solo moderatamente, di circa il 6% a Rotterdam, il 9% ad Anversa-Bruges e l'8% ad Amburgo tra il 2023 e il 2025, trainati principalmente dall'aumento delle importazioni dall'Asia più che dal traffico dirottato.[24] I veri beneficiari sono stati gli hub del Mediterraneo occidentale più vicini a Gibilterra: Tanger Med è cresciuto di circa il 29% nello stesso periodo, superando gli 11 milioni di TEU,[25] e Valencia di circa il 20%.[26] Un ritorno stabile a Suez inizierebbe a invertire questa tendenza, riportando il Pireo e il Mediterraneo orientale sulla linea principale.

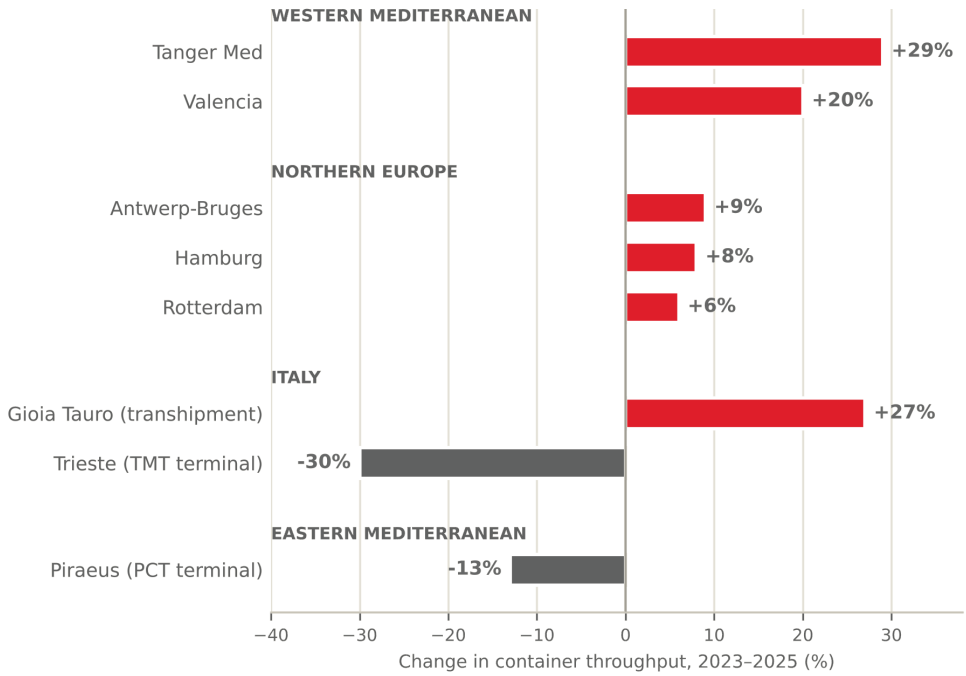
L'Italia si colloca in una posizione intermedia, e i dati aggregati ne celano le difficoltà. Nel 2025 i porti italiani hanno registrato livelli record, con oltre 510 milioni di tonnellate di merci (+3,5%) e più di 12 milioni di TEU (+7,1%).[27] Gran parte di tale crescita è riconducibile a un unico porto. Gioia Tauro ha movimentato il volume record di 4,49 milioni di TEU nel 2025, il 14% in più rispetto al 2024 e circa il 27% in più rispetto al 2023,[28] proprio mentre il traffico attraverso il Mar Rosso crollava. La spiegazione risiede nella rete di un singolo vettore. Il terminal è interamente controllato da MSC, che dal febbraio 2025 gestisce una propria rete Est-Ovest al di fuori di qualsiasi alleanza, con servizi Asia-Mediterraneo instradati attorno al Capo di Buona Speranza e con scalo a Gioia Tauro.[29] Le merci che un tempo raggiungevano direttamente il Medi-

21. Ahram Online, "Suez Canal traffic rises 27% in August, revenue jumps to $567 mln: Rabie," 20 set. 2026.
22. Container News, "European Ports 2024: Antwerp Narrows Distance to Rotterdam, Piraeus Loses Ground," 26 feb. 2025; A. A. Buonfanti e A. Panaro, "I nostri porti reggono ma non è scontato," Limes, 3 ago. 2026.
23. COSCO Shipping Ports, risultati semestrali 2026, riportati in Hellenic Shipping News, "COSCO SHIPPING Ports Announces Positive 2026 Interim Results – Piraeus Port Container Throughput Slower," 2026.
24. HHLA, Annual Report 2024; HHLA, Annual Report 2025; Trans.info, "Rotterdam and Antwerp lose tonnes as Europe's trade shifts east," 27 feb. 2026; Baird Maritime, "Antwerp-Bruges container throughput rises as empty boxes offset loaded decline," 20 ott. 2026; World Cargo News, "Port of Rotterdam sees TEU growth limited in H1 2026," lug. 2026. Variazioni biennali calcolate dall'autore.
25. Tanger Med, "Tanger Med passes the 10 million container mark," 31 dic. 2024; Tanger Med, "Port activity report in 2025," 2 feb. 2026. Variazione biennale calcolata dall'autore.
26. Marine Insight, "Top 10 Busiest Container Terminals in Europe," 2026; Container Magazine, "Valenciaport Breaks Throughput Record in 2025 as Profits Climb 50%," 12 feb. 2026. Variazione biennale calcolata dall'autore.
27. A. A. Buonfanti e A. Panaro, "I nostri porti reggono ma non è scontato," Limes, 3 ago. 2026.
28. Shipping Italy, "Nuovo massimo storico nei container per il porto di Gioia Tauro," 14 gen. 2026; Shipping Italy, "Terminal container italiani: la nuova fotografia dei bilanci 2025," 30 ott. 2026. Variazione biennale calcolata dall'autore.

terraneo orientale, l'Adriatico e il Nord Africa attraverso Suez entrano ora da Gibilterra, vengono scaricate in pochi grandi hub e ridistribuite su navi feeder di dimensioni minori. La stessa Autorità portuale di Gioia Tauro ha rilevato che la crisi del Mar Rosso aveva costretto i vettori a circumnavigare l'Africa per raggiungere il suo porto.[30] Il suo record è pertanto il prodotto delle perturbazioni e delle scelte di una singola compagnia, non un segnale di solidità del commercio italiano.

FIGURA 3.1

Variazione del traffico container in alcuni porti europei, 2023-2025. I dati relativi al Pireo e a Trieste si riferiscono ai rispettivi terminal container principali (PCT e TMT)



Fonti: HHLA; Trans.info; Baird Maritime; World Cargo News; Tanger Med; Container Magazine; Autorità portuale del Pireo; Ports Europe; InforMARE; Shipping Italy. Variazioni calcolate dall'autore.

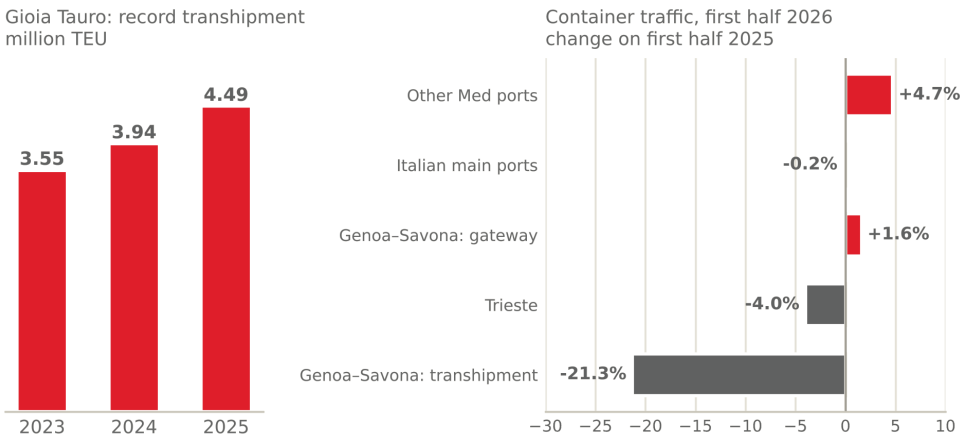
Tale commercio si sta indebolendo (Figura 3.2). Il traffico gateway al servizio dell'economia italiana è diminuito anche mentre il trasbordo cresceva,[31] e nel primo semestre del 2026 i principali porti italiani hanno movimentato 3 milioni di TEU, un livello stabile rispetto all'anno precedente (−0,2%), mentre gli altri porti del Mediterraneo

29. Seatrade Maritime, "Standalone MSC network to offer Suez and Cape routes," 2024; MSC, "Asia– Mediterranean 2025 Network via Cape of Good Hope."
30. Shipping Italy, "Record di container trasbordati ma calo di auto al porto di Gioia Tauro nel 2024," 3 gen. 2025.
31. InforMARE, "With over 3.9 million TEUs, the port of Gioia Tauro set a new container traffic record in 2024," 3 gen. 2025; TrasportoEuropa, "The port of Gioia Tauro marks a record year in 2025," 13 gen. 2026. Shipping Italy, "Più luci che ombre nei numeri ufficiali di Assoporti sui porti italiani nel 2024," 1 apr. 2025.

sono cresciuti del 4,7%.[32] A Genova e Savona-Vado i volumi container sono diminuiti del 2,7%: il traffico gateway è aumentato solo dell'1,6%, mentre il trasbordo è calato del 21,3%.[33] Trieste ha perso il 23,6% del proprio traffico container nel primo trimestre, per poi riprendersi nel corso dell'estate, in coincidenza con il parziale ritorno dei vettori sulla rotta di Suez; i volumi del terzo trimestre sono aumentati del 22,3%, portando il dato dei nove mesi a +2,5%.[34] Tale ripresa dipende ora dalla tenuta del ritorno a Suez. Nel frattempo, nel terzo trimestre Genova, Gioia Tauro e La Spezia hanno tutti perso connettività con le linee container globali.[35] Se l'instradamento attorno al Capo di Buona Speranza dovesse divenire strutturale, i porti italiani rischierebbero di essere declassati da snodi chiave dei collegamenti Asia-Europa a semplici destinazioni feeder. La chiusura di Hormuz ha inoltre ridotto le esportazioni italiane verso il Medio Oriente di 2,2 miliardi di euro (−22,7%) tra marzo e giugno 2026,[36] a dimostrazione di quanto un'economia trainata dalle esportazioni sia esposta alle crisi lungo rotte commerciali lontane.

FIGURA 3.2

Porti italiani: il record di Gioia Tauro e la debolezza degli altri scali



Il dato 2024 di Gioia Tauro è ricavato dalla crescita registrata nel 2025. Fonti: Shipping Italy; InforMARE; Fedespedi tramite SoldiOnline (ANSA); Porti di Genova.

Il settore marittimo si sta adattando: le alleanze tra compagnie di linea vengono ristrutturate, i sovrapprezzi legati al rischio e al carburante vengono incorporati nelle

32. Dati Fedespedi riportati in SoldiOnline (ANSA), "Fedespedi: la logistica si adatta alle crisi geopolitiche ma con costi su tempi e noli," 7 ott. 2026.
33. Ports of Genoa, "Ports of Genoa 2nd quarter: traffic stable as container gateway volumes and conventional cargo grow," 13 ago. 2026.
34. Il Nord Est, "Porti del Nordest, Trieste crolla nei container ma cresce l'asse con la Turchia," 2026; Il Nord Est, "Porto Trieste in crescita: nei 9 mesi movimentate 45,2 milioni di tonnellate," ott. 2026.
35. Shipping Italy, "Genova, Gioia Tauro e La Spezia perdono connettività container nel terzo trimestre 2026," 29 set. 2026.
36. A. Troise, "Perché gli Stretti di Hormuz e Bab-el-Mandeb sono indispensabili? L'export italiano ha già perso 2,2 miliardi," Quotidiano Nazionale, 19 set. 2026.

tariffe di base e le reti vengono riprogettate attorno a molteplici hub. L'economia globale ha finora assorbito il costo, ma non senza conseguenze. L'inflazione indotta dai trasporti sta spingendo governi e banche centrali ad aumentare i tassi di interesse nonostante i crescenti rischi di recessione, mettendo sotto pressione le imprese e alimentando il malcontento popolare in Europa, in Africa orientale e altrove. Quanto più a lungo i due stretti resteranno contesi, tanto più la crisi si estenderà dalle rotte marittime a economie e sistemi politici lontani dal Mar Rosso.

3.2

Energia: la ridondanza sotto attacco

Il Mar Rosso ha due sponde e due problemi energetici. Sul versante arabico, l'Arabia Saudita ha faticato a mantenere attivi i flussi delle proprie esportazioni petrolifere, poiché entrambi i suoi sbocchi marittimi, lo stretto di Hormuz e Bab el-Mandeb, sono contesi, e le rotte realizzate per aggirarli sono sotto attacco. Nel complesso del Golfo, le esportazioni sono nondimeno risalite verso i livelli prebellici, ma solo grazie a un continuo passaggio da una rotta all'altra, e la ripresa resta fragile.

Sul versante africano, il problema è garantire l'approvvigionamento. Yemen, Sudan, Eritrea e Somalia sono poveri di risorse energetiche. In Yemen la rete elettrica pubblica è in larga parte collassata e le famiglie si sono rivolte ai pannelli solari.[37] In Sudan la guerra ha distrutto gran parte del parco termoelettrico, ripetute interruzioni hanno colpito la diga di Merowe e chi può permetterselo ricorre a generatori diesel.[38] L'Eritrea e la Somalia producono la maggior parte della propria energia elettrica da combustibili importati.[39] L'Egitto è tornato a essere un importatore netto di gas, mentre l'Etiopia esporta elettricità ma dipende da un unico corridoio verso il mare per il proprio approvvigionamento di carburante.

Per quanto diversi, tutti questi Paesi si trovano di fronte nel 2026 alla stessa lezione: nessuna rotta, nessun giacimento e nessuna linea elettrica è al riparo da interruzioni. La sicurezza energetica dipende ormai dalla ridondanza, intesa non solo come maggiore capacità, ma come disponibilità di alternative che non vengano meno contemporaneamente. Vi è tuttavia un limite: il greggio può essere reindirizzato, mentre il gas liquefatto del Golfo, in larga misura, non può esserlo.[40]

37. G. K. I. Al-Akwaa, "Measuring electricity access amidst active conflict: Lessons from Yemen", blog della Banca Mondiale, 7 mag. 2019.
38. W. Talha, "Merowe Dam outage brings Sudan's power crisis back into focus", Asharq Al-Awsat tramite Arab News, 6 ago. 2026 (Merowe oltre la metà dell'offerta della rete; nove attacchi con droni; distrutte oltre la metà delle unità termoelettriche); Reuters, "Extensive power cuts hamper life in Sudan", tramite TimesLive, 28 ago. 2026 (generatori fuori dalla portata di molti a causa dei prezzi del carburante).
39. Climatescope (BloombergNEF), profilo di mercato della Somalia (2023: 91,35% della generazione da petrolio e gasolio); IEA, profilo Paese dell'Eritrea; Direction générale du Trésor, "Énergie : L'Érythrée, une forte dépendance aux énergies fossiles importées" (dati IEA 2018: oltre il 91% della generazione da petrolio).

Quando l'Iran ha chiuso lo stretto di Hormuz dopo l'inizio della guerra, il 28 febbraio, il Mar Rosso è divenuto uno sbocco alternativo per il Golfo. L'Arabia Saudita ha pompato greggio attraverso la penisola mediante l'oleodotto Est-Ovest di 1.200 km, e alla fine di marzo il porto di Yanbu, sul Mar Rosso, caricava 4,4 milioni di barili al giorno, il doppio rispetto a due settimane prima.[41]

FIGURA 3.3

Il greggio saudita attorno al Mar Rosso nel 2026: la rotta alternativa e i punti colpiti



Fonti: The Maritime Executive; EnterpriseAM; Reuters; Rigzone; Financial Times; Khaleej Times.

Yanbu consente di evitare Hormuz, ma i carichi diretti in Asia devono comunque navigare verso sud attraverso Bab el-Mandeb (Figura 3.3). Circa 2,5 milioni di b/g seguivano tale rotta fino a quando, il 19 luglio, gli Houthi hanno proclamato un embargo contro il naviglio collegato all'Arabia Saudita.[42] L'embargo ha spinto i flussi verso

40. D. Kaissy, "Hormuz Under Fire: LNG Disruption, Regional Exposure, and Energy Sovereignty in MENA", Arab Reform Initiative, 16 mar. 2026 (con riferimento all'IEA).
41. J. Lee, "Saudi Arabia ramps Yanbu exports toward 5 MMbpd as Hormuz disruption forces rerouting," Bloomberg tramite World Oil, 25 mar. 2026; V. Ratcliffe, "Saudi Aramco to boost exports to 70% of normal levels within days," Financial Times, 10 mar. 2026.
42. E. Broekhuizen (Poten & Partners), "Houthi Blockade Complicates Saudi Tanker Logistics," The Maritime Executive, 24 lug. 2026.

nord, attraverso l'oleodotto egiziano SUMED fino al Mediterraneo.[43] Gli acquirenti asiatici possono ancora essere riforniti, ma solo attraverso accordi di scambio di forniture di greggio con produttori dell'area atlantica[44] o circumnavigando l'Africa, il che fa più che raddoppiare la durata del viaggio verso la Corea del Sud, da 24 a 54 giorni.[45]

Gli Houthi, tuttavia, non hanno bisogno di chiudere uno stretto: possono colpire ciò che si trova su entrambi i lati. Dopo l'embargo, hanno rivendicato attacchi contro petroliere saudite, dapprima nei pressi di Bab el-Mandeb e poi nel Mar Rosso settentrionale, seguendo il traffico che Riad aveva spostato verso nord.[46] Un attacco degli Houthi ha causato il fermo della raffineria Aramco di Jazan il 27 luglio, e il sito è stato nuovamente colpito ad agosto e settembre.[47] I principali assicuratori del rischio di guerra dei Lloyd's hanno cessato di coprire i carichi collegati all'Arabia Saudita nel Mar Rosso,[48] e ad agosto la produzione saudita è scesa al livello più basso dal 1990 (Figura 3.4).

Successivamente è stato colpito lo stesso oleodotto. Il 10 settembre droni che, secondo Riad, erano stati lanciati dall'Iraq hanno colpito le stazioni di pompaggio della linea Est-Ovest, provocando la chiusura dell'oleodotto,[49] e Aramco ha cancellato o rinviato carichi destinati a raffinerie europee.[50] Il sistema si è piegato, ma non si è spezzato. Aramco ha riportato le operazioni di carico sui terminal del Golfo e ha trasferito il greggio attraverso Hormuz verso petroliere in attesa al largo dell'Oman, e la produzione si è ripresa a settembre.[51] La rotta alternativa ha avuto bisogno, a sua volta, di un'alternativa. A metà ottobre, i produttori del Golfo, escluso l'Iran, esportavano 24,6 milioni di b/g, al di sopra dei livelli prebellici, attraverso una combinazione di rotte anziché una sola.[52]

> **La rotta alternativa ha avuto bisogno, a sua volta, di un'alternativa.**

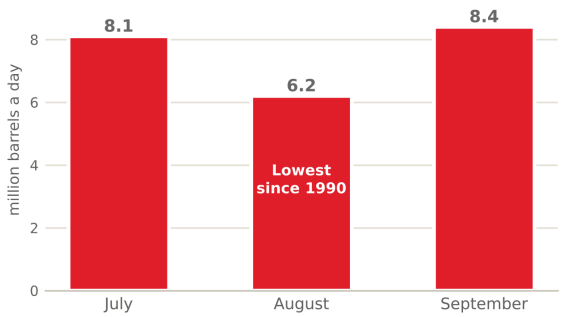
Ciò rappresenta un monito per i nuovi corridoi in discussione, dalla riattivazione dell'oleodotto Trans-Arabico alle rotte petrolifere collegate al Corridoio economico

43. EnterpriseAM, "Riyadh wants 10 mn bbl/d of pipeline capacity outside the Gulf," EnterpriseAM, 14 ott. 2026.
44. Kpler, "Explainer: Can Saudi Arabia keep its Red Sea oil exports flowing without Bab el-Mandeb?," 2026.
45. Broekhuizen, "Houthi Blockade Complicates Saudi Tanker Logistics," cit.
46. AFP, "Yemen's Houthis say attacked two Saudi oil tankers," Ahram Online, 5 ago. 2026; Al Jazeera, "Yemen's Houthis report attack on Saudi oil tanker in Red Sea," 24 ago. 2026.
47. Reuters, "Fire extinguished at Aramco refinery in Saudi Arabia's Jazan," tramite Khaleej Times, 9 ago. 2026; Rigzone, "Saudis Delay Restart of 400,000 Bpd Refinery," 11 ago. 2026; Financial Times, come riportato da Shafaq News, 7 set. 2026.
48. L. Harris et al., "Ship insurers restrict war coverage for Saudi Arabian cargoes in Red Sea," Financial Times, 24 lug. 2026.
49. M. Moore, "Saudi Arabia shuts East-West pipeline that bypasses Hormuz after attacks," Financial Times, 12 set. 2026; Khaleej Times, "Saudi Arabia closes East-West oil pipeline as Iraqi drones cause injuries," 12 set. 2026.
50. "Saudi Arabia's oil export lifeline severed indefinitely – analysts," Hellenic Shipping News / Engine, 16 set. 2026 (dati Argus).
51. V. Ratcliffe, "Gulf oil production rebounds ahead of increase in Iran war hostilities," Financial Times, 13 ott. 2026; Al Jazeera, "From Yanbu to Sohar: Tracking Saudi Arabia's alternative oil routes," 17 set. 2026.

India-Medio Oriente-Europa (IMEC).[53] Un oleodotto verso il Mediterraneo accorcerebbe il tragitto verso l'Europa, ma attraverserebbe l'Arabia Saudita settentrionale, alla portata degli stessi gruppi con base in Iraq, e dipenderebbe da fragili Stati di transito. Una seconda condotta lungo lo stesso tracciato protegge dai guasti, non dagli attacchi contro il tracciato stesso. La ricerca della ridondanza deve pertanto tenere conto sia dei rischi per la sicurezza sia di quelli tecnici: un oleodotto che attraversi territori contesi può evitare uno stretto marittimo, creando tuttavia una dipendenza da autorità locali instabili. Riad sta nondimeno espandendo la propria capacità verso ovest: punta a portare la capacità degli oleodotti verso il Mar Rosso a 10 milioni di b/g entro due-tre anni.[54]

FIGURA 3.4

Produzione di greggio saudita nel 2026, milioni di barili al giorno



Fonti: Financial Times; Bloomberg.

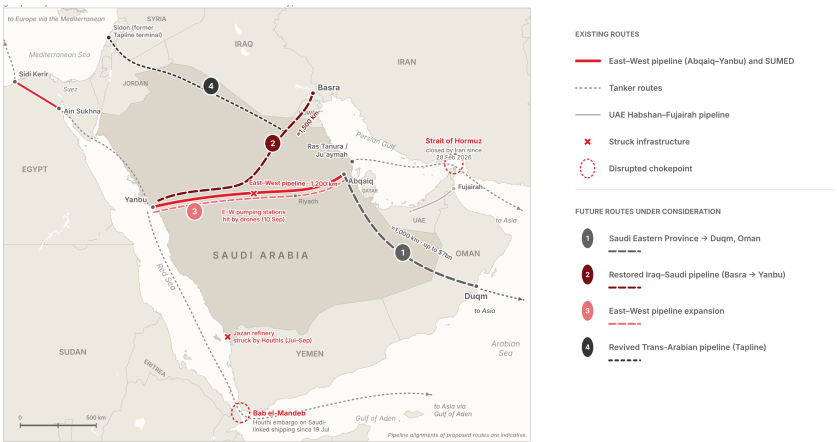
Perdere una raffineria è più grave che perdere un carico di greggio: la prima è un impianto di produzione, il secondo è soltanto un prodotto. Gli acquirenti possono reperire altro greggio, ma gasolio e carburante per aviazione scarseggiano in un mercato teso. Quasi tutte le esportazioni saudite di prodotti raffinati, pari a 1,17 milioni di b/g a marzo, partono dalla costa del Mar Rosso,[55] e all'inizio di giugno l'Europa importava carburante per aviazione saudita da Yanbu in misura superiore ai livelli prebellici.[56] A luglio le esportazioni dalla costa occidentale sono scese al di sotto di 1 milione di b/g, e il fermo di Jazan ha sottratto ulteriori 200.000 b/g.[57] Gli autocarri non

52. V. Ratcliffe et al., "Middle East oil exports climb back to prewar levels," Financial Times, 21 ott. 2026 (dati Kpler).
53. Arab News, "Could a revived Trans-Arabian Pipeline map a new future?," 3 mag. 2026; Outlook Business, "IMEC In Focus Again as Gulf Eyes New Oil Routes Amid Hormuz Risks," apr. 2026.
54. Enerdata, "Saudi Arabia plans to raise oil export pipeline capacity to 10 mb/d," ott. 2026; M. Moore, "Saudi Arabia signals reopening of East-West pipeline," Financial Times, 22 set. 2026.
55. J. Ingram, "Saudi Arabia Maxes Red Sea Refinery Exports", MEES, 3 apr. 2026 (dati Kpler: 1,17 milioni di b/g a marzo, il 99% dalla costa del Mar Rosso); MEES, 15 mag. 2026 (capacità di raffinazione sul Mar Rosso pari a 1,9 milioni di b/g; dichiarazioni del CFO di Aramco Ziad al-Murshed nella conference call sui risultati del primo trimestre 2026).
56. Reuters, 9 giu. 2026 (Kpler: importazioni di UE e Regno Unito da Yanbu nella prima settimana di giugno; stima dei flussi Vortexa), come riportato da Financial Intelligence, 10 giu. 2026.
57. Kpler, "Saudi west coast product exports dip below 1.0 Mbd as Middle East refinery downtime escalates," ago. 2026.

possono colmare il divario: trasportare su strada un solo giorno di esportazioni saudite di greggio richiederebbe 25.000-35.000 autocisterne.[58]

FIGURA 3.5

Le rotte di esportazione petrolifera dell'Arabia Saudita: il sistema esistente e le nuove rotte allo studio



Fonti: Rystad Energy; Financial Times; Reuters; Enerdata; Arab News. I tracciati proposti sono indicativi.

L'Etiopia esporta elettricità e importa carburante lungo il medesimo corridoio (Figura 3.6). Le vendite di energia elettrica, prevalentemente di origine idroelettrica, generano circa un quinto delle entrate della società elettrica statale,[59] mentre il carburante, prima voce delle importazioni del Paese con circa un quarto della spesa complessiva, arriva quasi interamente attraverso Gibuti.[60] La crisi del Golfo ha colpito anzitutto il carburante: alla fine di marzo i prezzi del gasolio erano quasi triplicati, una consegna di 180.000 tonnellate non era arrivata e il governo aveva imposto il razionamento.[61]

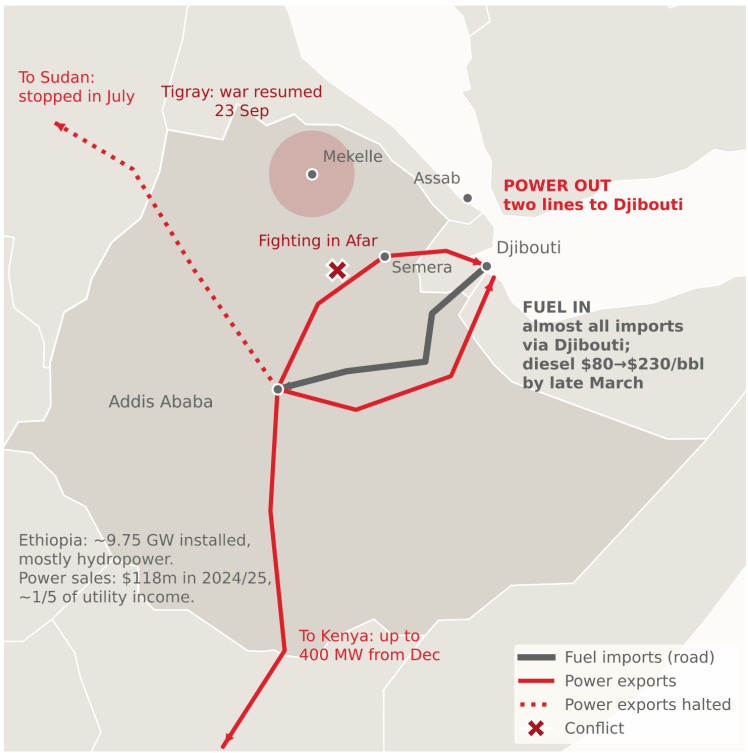
Anche l'elettricità è divenuta un'arma politica. A luglio le forniture etiopi al Sudan si sono interrotte del tutto, in un clima di reciproche accuse di sostegno a gruppi ribelli e a fronte di arretrati sudanesi superiori a 90 milioni di dollari.[62] Il Sudan ha subito blackout spesso superiori alle 18 ore al giorno e si è rivolto all'Egitto, che ha portato la propria interconnessione a 75 MW.[63] La guerra ripresa nel Tigray il 23 settembre alza

58. Al Jazeera, "From Yanbu to Sohar," cit. (circa 200 barili per autocisterna, a fronte di esportazioni pari a 5-7 milioni di b/g).
59. M. Mekonnen (EEP), "Mapping Ethiopia's Clean Energy Ascent", Capital Ethiopia, 2026.
60. The Reporter (Ethiopia), "Fed Introduces Fuel Conservation Measures amid Iran Uncertainty", 2026.
61. The Reporter (Ethiopia), "Failed Fuel Delivery Prompts New Allocation Rules, Crackdown on Underground Trade", 2026; Geeska, "Ethiopia imposes fuel rationing as global oil disruptions bite", 30 mar. 2026.
62. Sudan Tribune, "Sudan, Egypt boost cross-border power capacity to 75 MW," 10 set. 2026; Ahram Online, "Sudan has not received any electricity from GERD," 24 set. 2026.
63. Sudan Tribune, "Sudan blames power cuts on Ethiopian line halt, damage to grid," 21 lug. 2026; Sudan Tribune, 10 set. 2026, cit.

ulteriormente la posta in gioco. Addis Abeba e Asmara hanno interrotto le relazioni il 1° ottobre e, secondo alcune fonti, truppe eritree sarebbero entrate nel Tigray pochi giorni dopo.[64] Dietro i combattimenti si celano l'aspirazione dell'Etiopia a un accesso al mare attraverso Assab e la controversia sul Nilo relativa alla Grande diga della rinascita etiope (GERD), la stessa diga che alimenta le esportazioni elettriche etiopi.[65] Acqua, porti ed energia stanno divenendo un'unica contesa.

FIGURA 3.6

Etiopia: energia elettrica in uscita, carburante in entrata



Fonti: Industrial Info Resources; Capital Ethiopia; The Reporter (Ethiopia); Geeska; Sudan Tribune; Ahram Online.

Il punto più esposto è il corridoio verso Gibuti, che l'avanzata tigrina nell'Afar mirava verosimilmente a interrompere.[66] Una delle due linee elettriche verso Gibuti attraversa il capoluogo dell'Afar, Semera, e Gibuti dipende dall'energia idroelettrica etiope, le cui forniture sono state ridotte nelle passate stagioni secche.[67] Un'interruzione

64. Reuters, "Ethiopia's Abiy names new Tigray government," tramite Daily Maverick, 16 ott. 2026; AFP, "Eritrean troops deployed in Ethiopia's Tigray region," tramite Express Tribune, 8 ott. 2026; The Africa Report, 4 ott. 2026.
65. ADF, "Eritrea-Ethiopia port dispute heats up," feb. 2026 (con riferimento a The National, dic. 2025); IndraStra, "Tigray's War and Ethiopia's Red Sea Gamble," ott. 2026.
66. AFP, "Heavy fighting, internet disruption as Ethiopia conflict rages", The Africa Report, 25 set. 2026.

avrebbe effetti in entrambe le direzioni. Nell'ultima guerra, il capoluogo del Tigray è rimasto isolato dalla rete nazionale per oltre un anno.[68]

Le risposte adottate finora mostrano che cosa significhi, e che cosa non significhi, la ridondanza. Un oleodotto per carburanti da 660 milioni di dollari, previsto tra Gibuti e l'Etiopia, toglierebbe le autocisterne dalla strada e aggiungerebbe capacità di stoccaggio,[69] ma seguirebbe lo stesso tracciato attraverso lo stesso porto. L'Etiopia sta inoltre spostando verso sud le proprie esportazioni di energia elettrica, portando le forniture al Kenya fino a 400 MW a partire da dicembre.[70] Ciò offre all'Etiopia un numero maggiore di clienti, ma non fornisce a Gibuti un secondo fornitore.

L'Egitto, che aspirava a divenire un hub energetico, è tornato a essere un importatore netto di gas.[71] A luglio stava negoziando 15-18 carichi di GNL al mese per almeno tre anni, per un valore stimato di 8-11 miliardi di dollari l'anno.[72] Gran parte di questa linea vitale arriva attraverso il Mar Rosso: ad agosto, tre dei quattro terminal galleggianti di rigassificazione egiziani erano ormeggiati ad Ain Sokhna, sul Golfo di Suez, e gestivano circa i quattro quinti dei carichi. Il quarto, a Damietta, è stato dato alle fiamme da un drone il 29 luglio.[73] Gran parte del resto arriva via gasdotto da Israele, che prima di giugno 2025 forniva fino al 60% delle importazioni egiziane di gas.[74] Tale fornitura è meno costosa del GNL, ma è stata interrotta due volte in un anno, e nella primavera del 2026 Il Cairo ha disposto la chiusura anticipata degli esercizi commerciali e la riduzione dell'illuminazione stradale per risparmiare energia.[75] Un contratto da 35 miliardi di dollari per la fornitura di gas israeliano fino al 2040[76] accentua una dipendenza conveniente in tempo di pace, ma fragile in tempo di guerra.

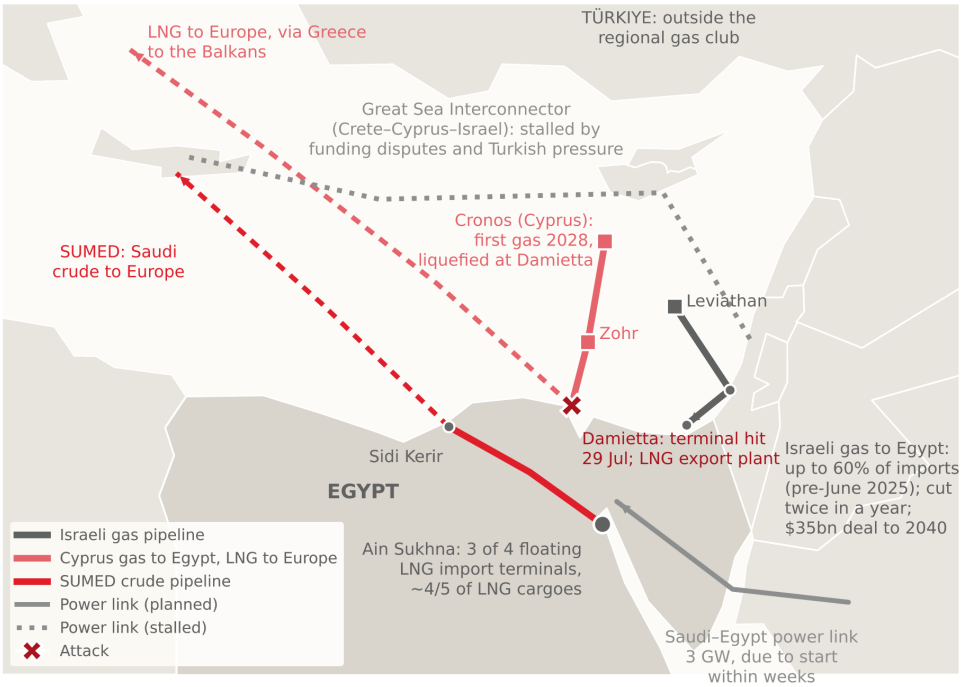
L'Egitto sta inoltre divenendo un hub per l'Europa (Figura 3.7). A luglio Eni e TotalEnergies hanno approvato lo sviluppo del giacimento cipriota di Cronos, il cui gas, a partire dal 2028, dovrebbe essere liquefatto a Damietta, principalmente per acquirenti europei.[77] L'interconnessione elettrica da 3 GW tra Arabia Saudita ed Egitto, la

67. Banca Mondiale, Djibouti: Sustainable Electrification Program (P158505), documento di progetto (importazioni non garantite ridotte durante la stagione secca etiope); Banca africana di sviluppo, Ethiopia– Djibouti Second Power Interconnection Project (Semera–Nagad 230 kV, 292 km); Oxford Business Group, "Regional linkages," rapporto Gibuti 2023 (prima linea Dire Dawa–Gibuti, 283 km, 2011).
68. North Africa Post, "Ethiopia reconnects Tigray's capital to national power grid after year-long blackout," dic. 2022.
69. Reuters, "Djibouti, Ethiopia and Dangote to build $660m petroleum pipeline," tramite Engineering News, 25 set. 2026; African Energy, "Dangote commits to Kenya refinery and Ethiopia-Djibouti pipeline", n. 549, 11 ott. 2026.
70. Capital Ethiopia, "Ethiopia, Kenya finalize preparations to scale up cross-border power trade by December 2026," 15 set. 2026.
71. Bloomberg, "Israel halts Leviathan, Karish gas fields after Iran strikes," tramite World Oil, 2 mar. 2026.
72. Reuters, tramite PortNews, "Egypt targets up to 18 LNG cargoes a month in three-year buying drive," 22 lug. 2026.
73. S. Abdel-Razek, "Gas supplies secured", Al-Ahram Weekly, 5 ago. 2026 (dati Kpler).
74. Reuters, "Israel resumes limited gas exports amid conflict," tramite Baird Maritime, giu. 2025 (dati JODI).
75. World Oil, 2 mar. 2026, cit. (gas di Leviathan meno costoso del GNL; fermo di Leviathan e Karish nel giugno 2025); Rigzone, "Chevron Resumes Leviathan Gas Production offshore Israel," 6 apr. 2026 (sospensione di 33 giorni); RANE, 3 apr. 2026; Reuters, "Egypt dims Cairo's nightlife to tackle soaring energy costs", tramite TimesLive, 31 mar. 2026 (spesa per le importazioni energetiche più che raddoppiata dall'inizio della guerra); Semafor, 27 apr. 2026 (misure revocate dopo circa un mese).
76. Reuters, "Israel's Leviathan, Egypt ink $35 billion natural gas supply deal," tramite Baird Maritime, ago. 2025.
77. Eni, "Eni announces Final Investment Decision for Cyprus' Cronos project", 28 lug. 2026; Euronews, "Egypt, Greece and Cyprus back plans to bring Cypriot gas to Europe," 9 set. 2026.

cui entrata in funzione era stata annunciata dal Cairo in ottobre come imminente, aggiungerebbe l'elettricità del Golfo al medesimo nodo.[78] Il quadro politico, tuttavia, è fragile. Il Great Sea Interconnector, destinato a collegare Creta con Cipro e successivamente con Israele, è in stallo a causa di controversie sui finanziamenti e della pressione navale turca.[79] La Turchia resta esclusa dal club regionale del gas, e Il Cairo è esso stesso parte delle rivalità del Corno. Il Mediterraneo orientale è il ponte naturale tra il Mar Rosso e l'Europa, ma non è ancora un ponte stabile.

FIGURA 3.7

L'Egitto, cerniera energetica tra il Mar Rosso, Israele e l'Europa



Fonti: Al-Ahram Weekly; Reuters; Eni; Euronews; EnterpriseAM; Ahram Online; Brussels Signal.

L'Europa beneficia dello spostamento dell'Arabia Saudita verso le rotte settentrionali e del ruolo emergente dell'Egitto come hub del gas, ma è anche esposta alle loro interruzioni, come hanno dimostrato i carichi sauditi cancellati a settembre. L'Italia ha un interesse diretto: nel 2025 l'Arabia Saudita ha fornito circa il 6% delle sue importazioni di greggio, per lo più attraverso il Mar Rosso e l'Egitto, ed Eni è l'operatore di riferimento sia di Zohr sia di Cronos.[80] La ridondanza dei sistemi energetici attorno al

78. EnterpriseAM, "Egypt, Saudi Arabia in final stages of trials for 3 GW electricity interconnection," 26 ago. 2026; Ahram Online, "Egypt, Saudi Arabia to launch 3,000 MW electricity link within weeks," ott. 2026.
79. Brussels Signal, "Athens looks to Paris to restart power cable stalled by Turkish warships," set. 2026.

Mar Rosso non è pertanto soltanto una preoccupazione del Golfo o dell'Africa, ma un interesse europeo.

3.3
Cavi sottomarini e infrastrutture digitali

Sotto la linea di galleggiamento si trova il livello meno difeso delle crisi del Golfo e del Mar Rosso: le infrastrutture sottomarine. I fondali marini costituiscono un motivo di crescente preoccupazione per i decisori politici e gli strateghi militari, poiché questo dominio è entrato a pieno titolo nel repertorio della guerra ibrida: azioni che provocano danni strategici, restano al di sotto della soglia dell'attacco armato e sono difficili da attribuire. Mentre solo i Paesi dotati di tecnologie subacquee avanzate sono in grado di operare in acque profonde, la vulnerabilità sia agli incidenti sia ai sabotaggi è molto elevata in prossimità della costa, dove un cavo o una condotta si trovano alla portata di ancore, reti a strascico, sommozzatori e, sempre più, di sistemi senza equipaggio a basso costo.

Oltre la piattaforma continentale, soltanto navi posacavi, ROV da lavoro e sommergibili possono raggiungere il fondale: i tagli accidentali divengono quindi più rari e quelli deliberati più difficili da individuare. Le grandi potenze stanno mappando questo spazio e sviluppando specifiche capacità operative. La direzione russa GUGI impiega la Yantar, nominalmente una nave oceanografica, per rilevare cavi e condotte occidentali.[81] Gasdotti, oleodotti e interconnessioni elettriche sono particolarmente sensibili sotto questo profilo, poiché sono pochi e, a differenza dei cavi in fibra ottica, non dispongono di percorsi alternativi. Nel frattempo, nel marzo 2025 ricercatori cinesi hanno presentato un dispositivo per il taglio di cavi armati operativo fino a 4.000 metri di profondità, e un recente studio del CSIS ha rilevato che navi da ricerca cinesi stazionano in misura sproporzionata sopra cavi stranieri.[82] Anche gli Stati Uniti e i principali Stati europei dispongono delle tecnologie per operare in acque profonde.

Il sabotaggio non è più un'ipotesi. I gasdotti Nord Stream sono stati fatti esplodere nel settembre 2022 a 70-90 metri di profondità, in un mare trafficato e sorvegliato, e nessuno Stato ne è stato chiamato a rispondere. Nell'ottobre 2023 l'ancora di una nave battente bandiera di Hong Kong ha squarciato il gasdotto Balticconnector tra

80. Dati UNEM tramite Sky TG24, "Guerra in Iran e crisi del petrolio, ecco da dove arriva il greggio che importa l'Italia," 5 mar. 2026 (Arabia Saudita 5,8% delle importazioni di greggio 2025); Auto.it, "Quanto petrolio 'italiano' passa da Hormuz?," 13 apr. 2026 (volumi sauditi via Mar Rosso e Suez); Bloomberg tramite World Oil, 25 mar. 2026, cit. (greggio saudita destinato all'Europa generalmente caricato a Sidi Kerir).
81. F. Gardner, "How serious is the Russian spy ship move?", BBC News, 19 novembre 2025.
82. SCMP, "China unveils a powerful deep-sea cable cutter", 21-22 marzo 2025; J. M. Macias III et al., "China's Weaponization of Dual-Use Research Vessels for Undersea Data Dominance", CSIS, ottobre 2026.

Finlandia ed Estonia. Il 25 dicembre 2024 la petroliera della flotta ombra Eagle S ha trascinato la propria ancora sul cavo elettrico EstLink 2 e su quattro cavi dati nel Golfo di Finlandia.[83] Questo repertorio può essere facilmente replicato in altre aree contese del mondo, a cominciare dal Mar Rosso e dal Golfo.

Il Mar Rosso costituisce uno dei principali punti di strozzatura della connettività internet globale. Con 17 sistemi che trasportano circa il 17% del traffico internet mondiale,[84] Bab el-Mandeb, largo circa 30 km, è stato descritto come lo stretto a più alta densità di cavi al mondo. Oltre il 90% della capacità tra Europa e Asia transita per questo corridoio,[85] che collega inoltre l'Africa orientale e il Medio Oriente a entrambi i continenti. Gibuti è l'hub del Corno d'Africa: le sue tre stazioni di approdo ospitano una dozzina di sistemi, in servizio o in progetto, e i 135 milioni di abitanti dell'Etiopia, Paese privo di sbocco al mare, accedono a internet quasi esclusivamente attraverso di esse. Il cavo

DARE1 di Djibouti Telecom, che già collega la Somalia e il Kenya, è in corso di estensione fino al Sudafrica.

L'intensificarsi dei conflitti lungo le sponde del Mar Rosso rappresenta ora una grave minaccia per la rete di cavi, con incidenti e attacchi indiretti già in aumento. Nel febbraio 2024 l'ancora della Rubymar, alla deriva dopo essere stata colpita da un missile degli Houthi, ha tranciato i cavi AAE-1, EIG e SEACOM, interrompendo i servizi internet in Africa orientale e costringendo a reindirizzare circa il 25% del traffico internet tra Asia, Europa e Medio Oriente.[86] Nel settembre 2025 i cavi SMW4 e IMEWE hanno subito un guasto nei pressi di Gedda, molto probabilmente a causa di un altro incidente provocato da un'ancora. Hormuz, per contro, ha un peso minore per il traffico globale, poiché la maggior parte dei cavi tra Europa e Asia aggira il Golfo. Lo stretto è nondimeno cruciale per gli Stati del Golfo e per le loro trasformazioni economiche post-petrolifere fondate sull'IA e sull'economia digitale. La stessa esposizione riguarda i data center. Gran parte della capacità al servizio dell'Africa orientale è ospitata nel Golfo, e gli operatori stanno ora valutando una ricollocazione nel Sud-Est asiatico, alla luce dei rischi derivanti dalla guerra tra Stati Uniti e Iran e delle minacce ai cavi che attraversano Hormuz. Se i futuri investimenti dovessero spostarsi verso queste località più sicure, l'Africa potrebbe divenire ancora più marginale nello sviluppo globale dell'intelligenza artificiale.

Come la superficie, anche il fondale del Mar Rosso sta divenendo un corridoio energetico. L'inaugurazione dell'interconnessione HVDC da 3 GW e 1,8 miliardi di dollari,

83. ERR News, "In brief: Estonia–Finland cable disruption", dicembre 2024.
84. IEEE ComSoc Technology Blog, "HGC Global Communications, DE-CIX & Intelsat perspectives on damaged Red Sea internet cables", 7 marzo 2024.
85. A. Mauldin, "The Red Sea: A Key Subsea Cable Crossroads Under Siege", TeleGeography, 17 gennaio 2024.
86. IEEE ComSoc Technology Blog, "HGC Global Communications, DE-CIX & Intelsat perspectives on damaged Red Sea internet cables", cit.

che collega l'Arabia Saudita all'Egitto attraverso il fondale marino, è attesa entro la fine dell'anno; entrambi i governi stanno ora selezionando consulenti per la supervisione del cavo sottomarino.[87] La componente energetica accresce la rilevanza geoeconomica del Mar Rosso, imponendo al contempo nuove considerazioni di sicurezza.

Tali considerazioni devono tenere conto del rischio di sabotaggio. Nel maggio 2026 parlamentari iraniani hanno avanzato un'implicita rivendicazione di sovranità sui cavi sottomarini, con il Corpo delle Guardie della rivoluzione islamica (IRGC) che ha ventilato l'imposizione di «tariffe di protezione» per i sistemi che attraversano lo stretto.[88] Nel frattempo, nel settembre 2026 gli Houthi sono avanzati lungo la costa yemenita del Mar Rosso fino alle sponde di Bab el-Mandeb, all'isola di Perim e alle isole Hanish, acquisendo una base più ampia da cui condurre attacchi nel Mar Rosso meridionale. All'inizio di ottobre una controffensiva governativa sostenuta dall'Arabia Saudita ha riconquistato alcune di queste posizioni, ma al momento della stesura del report il litorale prospiciente lo stretto resta conteso.

Il Mar Rosso presenta poi complicazioni specifiche. Lunghi tratti sono poco profondi, come la soglia di Hanish, una dorsale sottomarina situata circa 130 km a nord di Bab el-Mandeb, dove la profondità del fondale non supera i 150 metri, neppure nel punto più profondo.[89] Né l'Iran né gli Houthi hanno dimostrato pubblicamente la capacità di operare sul fondale a tali profondità, ma tratti poco profondi come la soglia di Hanish restano relativamente accessibili, e i rapidi progressi delle tecnologie senza equipaggio a basso costo lasciano intendere che tale lacuna potrebbe essere colmata a breve. Anche in assenza di tecnologie subacquee, l'ancora di una nave potrebbe servire allo stesso scopo, come dimostrato dall'incidente della Rubymar. Inoltre, il fondale del Mar Rosso, in larga parte roccioso e vulcanico, impedisce l'interramento dei cavi in una trincea di 1-2 metri, principale difesa del settore contro gli incidenti.[90]

La riparazione costituisce un ulteriore anello debole a livello globale. La flotta di navi riparatrici non è numerosa e il tempo medio necessario per avviare una riparazione è passato da meno di 20 giorni nel 2012 a oltre 50 nel 2024; l'Africa dispone di una sola nave riparatrice di stanza permanente, a Città del Capo.[91] Mettere fuori uso una sola nave potrebbe prolungare un'interruzione da settimane a mesi, e le due navi ordinate da Orange Marine per sostituire le proprie unità obsolete di base in Africa e nel Mediterraneo non entreranno in servizio prima del 2028 e del 2029.[92] Un altro ostacolo fondamentale è l'ottenimento dei permessi dagli Stati costieri, poiché le

87. EnterpriseAM, "Egypt–Saudi power link in final trials", 26 agosto 2026.
88. Windward, "Alcatel pauses Gulf subsea cable repairs as Iran demands protection fees", 2026.
89. MARUM – Università di Brema, "Red Sea Modelling".
90. Intervista a un rappresentante del settore delle telecomunicazioni, 15 ottobre 2026.
91. International Advisory Body on Submarine Cable Resilience (IAB), Report of the Working Groups, Ginevra: Unione internazionale delle telecomunicazioni (ITU), in collaborazione con l'International Cable Protection Committee (ICPC), 2026.
92. Orange, "Orange Marine modernizes its fleet of cable ships to secure digital infrastructure in Europe, Africa and the Middle East", comunicato stampa.

tensioni geopolitiche tra questi e i Paesi proprietari delle navi possono ritardare sensibilmente le operazioni. Dopo i tagli del 2024, SEACOM aveva previsto fino a otto settimane per ottenere dalle autorità rivali dello Yemen i permessi per la nave riparatrice CS Niwa, battente bandiera emiratina; nella pratica, il ripristino complessivo ha richiesto circa sei mesi.[93] Le navi riparatrici, inoltre, sono lente, disarmate e talvolta devono operare in posizioni note. Il loro impiego in contesti instabili richiede pertanto l'assenso di tutti gli attori armati, cui si aggiungono gli elevati costi assicurativi.

Nel Mar Rosso meridionale, tali ostacoli si sommano. Con gli Houthi presenti lungo la costa prospiciente Bab el-Mandeb, i consorzi dei cavi operanti in prossimità dello stretto avrebbero bisogno non solo dei permessi del governo riconosciuto a livello internazionale, ma anche di garanzie da parte degli Houthi. La designazione degli Houthi come organizzazione terroristica preclude qualsiasi interlocuzione attraverso canali formali, rendendo ancora più difficile assicurare un transito sicuro alle navi riparatrici.

Con l'ingresso della competizione geopolitica nel dominio subacqueo, l'Europa deve collaborare con i propri partner africani e mediorientali per affrontare la sfida, costruendo una sicurezza condivisa e creando al tempo stesso nuove opportunità economiche.

93. IAB, Report of the Working Groups, cit.; intervista a un rappresentante del settore delle telecomunicazioni, 15 ottobre 2026.

Capitolo 04
I tre rischi principali

I Capitoli da 1 a 3 hanno descritto una regione sull'orlo del baratro e i settori più esposti. Il presente capitolo guarda al futuro. Esso illustra i tre principali rischi per la sicurezza del Mar Rosso nel breve-medio periodo e le possibili modalità con cui ciascuno potrebbe concretizzarsi, inclusi gli scenari più critici. I rischi sono presentati in ordine di orizzonte temporale, dal più immediato a quello di più lenta evoluzione.

4.1

Un secondo fronte a Bab el-Mandeb

Orizzonte temporale: breve-medio termine

Una ripresa della guerra con l'Iran potrebbe chiudere entrambe le porte marittime della Penisola arabica. Questa prospettiva si è allontanata dopo la vittoria democratica alle elezioni di metà mandato del 3 novembre, ma instabilità e conflitto prolungato restano comunque probabili. Prima delle elezioni, Washington avrebbe avvertito i partner del Golfo di prepararsi a possibili attacchi. L'esito del voto ha da allora accresciuto il costo politico di una nuova guerra: da gennaio un Congresso a maggioranza democratica avrà maggiore peso sul finanziamento della guerra e sulle funzioni di controllo, e a Washington la propensione all'escalation sembra essersi raffreddata. In assenza di una soluzione all'orizzonte, il confronto potrebbe riaccendersi in qualsiasi momento nel resto del mandato del presidente Trump. I governi del Golfo temono che una nuova campagna statunitense-israeliana riporti gli Houthi nel conflitto, con l'Arabia Saudita e la navigazione nel Mar Rosso tra i loro primi obiettivi.

Questa volta gli Houthi intensificherebbero le operazioni da una posizione di forza. Al momento della stesura del report, le loro forze si trovano a meno di 80 km da Aden, essi mantengono un punto d'appoggio sulla sponda yemenita di Bab el-Mandeb nonostante la controffensiva governativa sostenuta da Riad, e la guerra con l'Arabia Saudita è loro utile sul piano politico oltre che militare: conferisce loro legittimità sul piano interno, consentendo al contempo di attribuire all'Arabia Saudita la responsabilità del collasso economico dello Yemen.

Le forze schierate contro di loro restano divise. Sulla costa occidentale, la Resistenza nazionale di Tariq Saleh, le Brigate dei Giganti, le forze dello Scudo della Nazione so-

stenute dall'Arabia Saudita e le formazioni locali della Tihama operano in linea di massima sotto l'egida del PLC, ma mantengono comandi e interessi distinti. La riconquista di Mokha non garantirà una sicurezza duratura se le forze che la presidiano resteranno politicamente divise; la loro efficacia dipenderà dalla possibilità di istituzionalizzare il coordinamento a guida saudita.

La prima vittima sarebbe la residua moderazione degli Houthi in mare. Da luglio il loro blocco è stato selettivo: circa una dozzina di attacchi contro navi commerciali, per lo più petroliere collegate all'Arabia Saudita, concepiti per esercitare pressione senza paralizzare completamente il traffico marittimo. Una nuova guerra con l'Iran indebolirebbe la logica di tale moderazione. Gli obiettivi potrebbero estendersi alle navi legate a governi che sostengono Riad o Washington, allargarsi al Golfo di Aden o tornare alla più ampia campagna del 2023- 25, quando oltre 100 navi mercantili furono attaccate. Le navi legate alla Cina conserverebbero probabilmente le proprie esenzioni, sul modello del regime di autorizzazioni iraniano a Hormuz. Per le compagnie di navigazione, tuttavia, tali distinzioni offrono scarse rassicurazioni. Un solo attacco andato a segno può bastare a dirottare interi servizi attorno al Capo di Buona Speranza.

Il momento difficilmente potrebbe essere peggiore. Nonostante l'escalation tra Houthi e Arabia Saudita, da settembre i vettori stanno tornando a Suez. Alla fine di ottobre, circa il 63% della capacità container sulla rotta Estremo Oriente-Europa era nuovamente impiegato su servizi attraverso il Mar Rosso. Una nuova guerra con l'Iran potrebbe vanificare tale ripresa quasi da un giorno all'altro, lasciando Hormuz e Bab el-Mandeb contemporaneamente chiusi o sotto controllo ostile. L'Arabia Saudita perderebbe il proprio sbocco verso l'Asia attraverso il Mar Rosso, conservando soltanto la rotta settentrionale attraverso Suez e il SUMED fino al Mediterraneo. Gli Houthi potrebbero inoltre abbandonare la loro moderazione tattica nei confronti dei terminal di Yanbu e dell'oleodotto Est-Ovest. Sull'altra sponda dello stretto, Gibuti e l'Etiopia, priva di sbocco al mare, si troverebbero ad affrontare crescenti costi legati al rischio di guerra e un minor numero di scali, potenzialmente proprio nel momento in cui scoppiasse un'altra guerra tra Etiopia ed Eritrea.

Per il Mediterraneo, lo shock colpirebbe simultaneamente il commercio e l'energia. I servizi container tornerebbero a circumnavigare il Capo di Buona Speranza, interrompendo la ripresa che aveva cominciato a riportare il Pireo, Trieste e il Mediterraneo orientale sul corridoio principale tra Asia ed Europa. Il traffico si sposterebbe nuovamente verso Tanger Med, Valencia e il Nord Europa, mentre l'Egitto perderebbe i proventi di Suez che aveva appena cominciato a recuperare. Al tempo stesso, il Mediterraneo diverrebbe l'unico sbocco marittimo residuo per il greggio saudita, attraverso il SUMED, rendendo la sicurezza energetica europea ancora più dipendente dall'Egitto.

L'estensione più pericolosa si produrrebbe sotto la superficie. In ottobre funzionari iraniani hanno minacciato di colpire i cavi sottomarini che attraversano Hormuz in caso di ripresa della guerra, insieme ai data center e alle strutture di IA nell'intera area del Golfo. I cavi sotto Hormuz sono prevalentemente regionali; quelli che attraversano il Mar Rosso non lo sono: essi trasportano oltre il 90% della capacità dati tra Europa e Asia. Né Teheran né gli Houthi hanno annunciato piani per attaccarli, e gli Houthi hanno negato ogni responsabilità per le interruzioni precedenti. Non sarebbero tuttavia necessarie sofisticate capacità subacquee: nel 2024 l'ancora trascinata da una nave resa inservibile da un missile degli Houthi ha tranciato tre cavi. Se gli Houthi seguissero l'esempio dell'Iran, il traffico dati tra Europa e Asia potrebbe essere interrotto direttamente, con le navi riparatrici in difficoltà a operare in una zona di guerra attiva. Ciò che inizierebbe come un secondo fronte contro l'Iran potrebbe trasformarsi in un'interruzione simultanea del commercio marittimo, dei flussi energetici e della connettività digitale.

4.2

Una guerra tra Etiopia ed Eritrea

Orizzonte temporale: breve-medio termine

La prossima guerra sulla sponda africana del Mar Rosso potrebbe dipendere meno dal campo di battaglia che dal modo in cui Addis Abeba interpreta la propria situazione. Il Primo Ministro Abiy Ahmed si trova di fronte a una scelta: contenere le insurrezioni residue nel Tigray, nell'Amhara e forse altrove, a rischio di una prolungata guerra rurale, oppure colpire quella che considera la loro fonte, ad Asmara, e occuparsi del fronte interno in un secondo momento. Le notizie di attacchi con droni e mortai contro postazioni eritree suggeriscono che l'Etiopia potrebbe già stare mettendo alla prova la disponibilità dell'Eritrea a reagire militarmente. Se Abiy scegliesse la seconda via, un confronto maturato nel corso degli anni potrebbe trasformarsi in una guerra per il futuro dell'Eritrea e per l'accesso alla sua costa.

Le radici risiedono nel fallimento del riavvicinamento avviato nel 2018. L'Eritrea non ha mai accettato l'Accordo di Pretoria del 2022 tra Addis Abeba e il TPLF, che pose fine alla guerra del Tigray escludendo però Asmara dall'intesa. Le relazioni si sono ulteriormente deteriorate quando Abiy ha fatto dell'accesso sovrano al mare una causa nazionale, ponendo al centro Assab, la cui questione sarebbe stata discussa durante il riavvicinamento diplomatico del 2018. L'Eritrea vi ha ravvisato una minaccia alla propria sovranità e ha cercato di mantenere l'Etiopia divisa, incoraggiando l'alleanza insurrezionale poi divenuta Tsimdo, nella speranza di impegnare le forze federali e di dissuadere qualsiasi iniziativa contro la propria costa.

Per Addis Abeba, la tentazione di colpire la fonte delle ingerenze eritree potrebbe ora crescere. L'Etiopia potrebbe cercare di rovesciare il regime di Asmara e impadronirsi direttamente di Assab, oppure perseguire un cambio di regime seguito da un'intesa negoziata per l'accesso al mare. Le potenze esterne disporrebbero di una capacità limitata di impedire l'uno o l'altro esito. Anche la tempistica potrebbe incidere sul calcolo. Nuovi attacchi statunitensi e israeliani contro l'Iran, all'indomani delle elezioni di medio termine americane, potrebbero distogliere l'attenzione internazionale proprio mentre l'Etiopia valuta le proprie opzioni. Una crisi regionale altrove potrebbe offrire ad Addis Abeba una finestra per agire.

RIQUADRO 4.1

Decisioni difficili nei momenti di distrazione

Nel Corno d'Africa, decisioni difficili e impopolari sono state spesso assunte mentre il mondo guardava altrove. Il 18 settembre 2001, una settimana dopo gli attentati dell'11 settembre, le forze di sicurezza eritree arrestarono undici alti esponenti del partito di governo, membri del cosiddetto G-15, che avevano apertamente sollecitato il presidente Isaias Afwerki ad avviare riforme. Nel giro di pochi giorni la stampa indipendente fu chiusa e i suoi giornalisti arrestati. Nessuno dei 15 è mai stato formalmente accusato né processato. Da allora sono detenuti in isolamento, e diversi di loro sarebbero morti in custodia. Diciannove anni dopo, il 4 novembre 2020, la guerra scoppiò nel Tigray mentre gli Stati Uniti stavano procedendo allo spoglio delle elezioni presidenziali. La questione è ora se una nuova guerra tra Stati Uniti, Israele e Iran possa aprire una finestra analoga per un'offensiva etiope contro l'Eritrea.

Il primo pericolo risiede in ciò che seguirebbe. L'Eritrea è governata dal 1991 dal medesimo regime fortemente centralizzato, con poche alternative visibili alla leadership attuale. Pur nel suo isolamento, tale sistema ha mantenuto il controllo di un litorale vasto e strategicamente esposto, comprendente circa 350 isole. Un'invasione etiope potrebbe incontrare una resistenza prolungata e trasformarsi in un'occupazione senza una chiara via d'uscita. Ma anche una vittoria rapida solleverebbe complesse questioni di successione e stabilità. Una transizione contesa potrebbe indebolire l'autorità centrale, frammentare gli apparati di sicurezza e lasciare parti della costa esposte a gruppi armati in competizione. Il risultato potrebbe essere un nuovo vuoto di sicurezza sulla sponda africana di Bab el-Mandeb, proprio mentre gli Houthi consolidano la propria posizione sulla sponda opposta.

Il secondo pericolo è l'escalation regionale. L'Egitto e il Sudan si sono schierati con Asmara, sebbene la loro disponibilità a intervenire militarmente possa limitarsi a un

94. Amnesty International, "Eritrea: Release journalists and politicians arrested 20 years ago," set. 2021; Human Rights Watch, "Never to Be Seen Again – Eritrea," set. 2018.

sostegno indiretto. L'Etiopia dispone di leve nei confronti di entrambi: il controllo del Nilo le offre uno strumento di pressione sull'Egitto, mentre la sua astensione dall'intervenire direttamente nella guerra sudanese potrebbe venire meno qualora forze sudanesi o egiziane entrassero in Eritrea. Anche le potenze del Golfo sono divise. Una guerra bilaterale potrebbe quindi coinvolgere interessi regionali contrapposti e accentuare l'instabilità lungo il Mar Rosso.

Secondo fonti diplomatiche occidentali, una soluzione negoziata resta l'alternativa preferibile. Ma il diavolo si nasconde nei dettagli: come può l'Etiopia assicurarsi l'accesso al porto di Assab, sul Mar Rosso, senza mettere in discussione la sovranità eritrea? Il riavvicinamento del 2018 tra Asmara e Addis Abeba aveva brevemente riaperto tale possibilità, almeno secondo l'Etiopia, ma è improbabile che il presidente eritreo Isaias Afwerki sia ora disposto a riconsiderarla. Egli appare più propenso a mantenere la pressione attraverso il Tigray e l'Amhara che a fare concessioni, anche a rischio di fornire ad Addis Abeba ulteriori giustificazioni per un'azione militare. Il paradosso è che la strategia eritrea volta a prevenire un'invasione etiope potrebbe ora renderla più probabile.

4.3
Una Somalia frammentata

Orizzonte temporale: medio termine

Il terzo rischio ha un'evoluzione più lenta, ma potrebbe rivelarsi il più difficile da invertire. La Somalia si avvia verso un processo elettorale contestato proprio mentre la presenza internazionale di sicurezza su cui poggia il governo federale si trova di fronte a un futuro incerto. Le autorità regionali, come il Puntland, il Jubaland e il Somaliland, rivendicano una maggiore autonomia, e al-Shabaab continua a minacciare i territori controllati dal governo. La finestra critica va dalla fine del 2026, quando cesserà il sostegno statunitense all'ufficio delle Nazioni Unite che rifornisce l'AUSSOM, alle elezioni presidenziali previste per maggio 2027.

Uno scenario analogo a quello di Kabul non può più essere escluso, sebbene il collasso della Somalia assumerebbe probabilmente una forma diversa. Un'elezione contestata, unita al ritiro dell'AUSSOM, potrebbe rendere il governo federale molto più vulnerabile a una presa del potere da parte di al-Shabaab, rendendo concreta la possibilità che il gruppo assuma il controllo di Mogadiscio e dei suoi dintorni, oppure costringerlo a ricercare un'intesa negoziata con il gruppo. La Somalia si ridurrebbe allora alle aree tenute insieme dai patrocinatori esterni, ciascuno intento a difendere il proprio territorio. Il nord relativamente stabile, Somaliland e Puntland, sostenuto dagli EAU e da Israele, copre circa la metà del territorio somalo e quasi tutta la costa sul Golfo di Aden. Il Jubaland, tradizionale zona cuscinetto del Kenya e sempre più

nell'orbita di Abu Dhabi, ne copre circa un ottavo, sebbene parte di esso resti sotto il controllo di al-Shabaab, e lo Stato del Sud-Ovest potrebbe seguire lo stesso percorso. Gran parte del resto della Somalia centro-meridionale, dove la Turchia ha concentrato i propri investimenti e impegni di sicurezza, è già contesa con al-Shabaab. Più che una singola presa del potere, il risultato potrebbe essere una partizione di fatto: un mosaico di territori e litorali sotto autorità diverse, privo di un centro nazionale effettivo.

Per il Mar Rosso, le conseguenze sarebbero durature. La sicurezza di Bab el-Mandeb e del Golfo di Aden poggerebbe su due Stati frammentati affacciati l'uno di fronte all'altro: uno Yemen diviso su una sponda, una Somalia frammentata sull'altra. Le reti di contrabbando esistenti e i crescenti legami tra al-Shabaab e gli Houthi potrebbero sfruttarne le lacune. La pirateria, già tornata con sei navi commerciali sequestrate da aprile a fronte di tre nei quattordici anni precedenti, diverrebbe più difficile da contenere.

A differenza di un confronto con l'Iran o di una guerra tra Etiopia ed Eritrea, questa crisi non avrebbe un'evidente via d'uscita diplomatica. Anche qualora Hormuz venisse riaperto, gli Houthi cessassero le ostilità e si evitasse la guerra sulla sponda africana, un corridoio marittimo internazionale di vitale importanza potrebbe restare esposto a minacce che nessun governo, da solo, sarebbe in grado di controllare.

Capitolo 05
Conclusioni

La crisi del 2026 ha messo a nudo una contraddizione di fondo nell'economia politica del Mar Rosso: il commercio è sempre più interconnesso, mentre la sicurezza delle rotte da cui dipende è sempre più frammentata. La chiusura simultanea di Hormuz e Bab el-Mandeb ha mostrato vulnerabilità che nessun Paese, per quanto ricco o preparato, può superare da solo. E ha accelerato una riorganizzazione del commercio, dell'energia e delle infrastrutture che potrebbe sopravvivere ai conflitti stessi.

5.1

I limiti della resilienza

Le monarchie del Golfo sono entrate nel 2026 con conti solidi, ambiziosi programmi di diversificazione e decenni di investimenti in infrastrutture strategiche, e la guerra con l'Iran le ha messe a una prova straordinaria. Arabia Saudita ed EAU si sono adattati rapidamente: oleodotti, porti e soluzioni logistiche alternative hanno permesso di ripristinare le esportazioni energetiche. Le riserve accumulate dalla Cina e la diversificazione delle sue forniture offrono un esempio parallelo. La resilienza si costruisce prima della crisi, con investimenti, capacità di riserva e rapidità di reazione.

> **La resilienza si costruisce prima della crisi, con investimenti, capacità di riserva e rapidità di reazione.**

Le infrastrutture, però, non sostituiscono la stabilità politica. Gli Stati del Golfo hanno reagito bene ciascuno per conto proprio, ma restano divisi: gli approcci diversi di Arabia Saudita ed EAU, soprattutto in Yemen, hanno indebolito la risposta alla minaccia degli Houthi. Una rinnovata intesa tra Riad e Abu Dhabi non risolverebbe il conflitto yemenita, ma potrebbe rafforzare la cooperazione contro la minaccia più immediata alle rotte del Mar Rosso. Deve nascere dagli stessi leader del Golfo; l'Europa ha ogni ragione per incoraggiarla.

5.2

Il Corno d'Africa: prevenire la prossima crisi

Sulla sponda africana, il pericolo principale è che la forza armata prenda il sopravvento sulla politica. Il Sudan resta intrappolato in una guerra devastante, la Somalia in una frammentazione persistente, e un nuovo confronto tra Etiopia ed Eritrea minaccia di estendere l'instabilità lungo la costa del Mar Rosso.

Prevenire una guerra tra Etiopia ed Eritrea richiede un'azione diplomatica equilibrata, ma immediata. La comunità internazionale ha chiarito all'Etiopia che le sue ambizioni sul Mar Rosso non giustificano la violazione della sovranità eritrea. Allo stesso modo, l'Eritrea non può appellarsi alla propria sovranità mentre interferisce negli affari interni dell'Etiopia e sostiene gruppi armati oltre confine. Una pressione rivolta solo ad Addis Abeba rischierebbe di ignorare il ruolo di Asmara. Le recenti misure etiopi per ridurre il rischio di incidenti alla frontiera sono un banco di prova: una calma duratura dipenderà da passi analoghi di Asmara, a cominciare dal taglio dei legami con i ribelli etiopi e dal ritiro delle sue forze dai conflitti interni del Paese.

La sfida è rispondere alle legittime preoccupazioni di sicurezza dell'Etiopia senza rimettere in discussione i confini. Sarà difficile finché l'Eritrea vedrà nel collasso dell'Etiopia una garanzia per la propria sicurezza. Ma destabilizzare un vicino invocando al tempo stesso l'inviolabilità della propria sovranità è controproducente: rischia di provocare proprio lo scontro con l'Etiopia che l'Eritrea vuole evitare.

La mediazione dovrebbe essere coordinata, non competitiva. Il Sudan è un monito: le iniziative parallele di Arabia Saudita e Stati Uniti a Gedda, dell'Unione africana, dell'IGAD e dei Paesi vicini hanno permesso alle parti di scegliere di volta in volta il tavolo più conveniente, contribuendo a prolungare la guerra.

Gibuti è particolarmente esposto, stretto tra il conflitto in Yemen e il crescente confronto tra Etiopia ed Eritrea. I suoi porti hanno risentito del calo del traffico nel Mar Rosso, nonostante il Paese ospiti un'ampia presenza militare internazionale. Per i suoi partner, sostenere Gibuti dovrebbe significare più che mantenere le basi: diversificare l'economia, rafforzare logistica e reti digitali e farne un hub dei dati tra Africa, Medio Oriente e Asia potrebbe trasformare una vulnerabilità in un'opportunità strategica. Gibuti potrebbe anche fare da ponte economico tra le due sponde del Mar Rosso, se la cooperazione regionale reggerà ai conflitti circostanti.

5.3

Libertà di navigazione

La crisi ha dimostrato che gli stretti marittimi non possono essere protetti uno per volta. Mettere in sicurezza Hormuz lasciando vulnerabile Bab el-Mandeb, o viceversa, sposta solo il rischio da una rotta all'altra. Nuovi oleodotti, porti e corridoi possono ri-

durre la dipendenza dai singoli passaggi, ma non eliminare l'insicurezza dell'intero sistema. L'obiettivo di lungo periodo deve quindi essere un approccio collettivo alla sicurezza marittima, fondato sul diritto internazionale e sulla libertà di navigazione attraverso stretti e canali interconnessi.

L'Europa ha già una presenza operativa credibile tra Bab el-Mandeb e il Golfo di Aden, con le operazioni EUNAVFOR ASPIDES e ATALANTA. La loro esperienza è la base per un impegno marittimo duraturo, anche contro le nuove minacce al traffico e alle infrastrutture critiche. Ma gli ultimi attacchi degli Houthi hanno aumentato la domanda di protezione da parte della navigazione internazionale e richiedono un rafforzamento immediato delle missioni, in particolare di ASPIDES, per il quale l'Unione europea ha già chiesto nuovi contributi.

Proteggere il traffico significa anche limitare i mezzi usati per attaccarlo. Occorre intervenire su dati di puntamento, immagini commerciali, forniture di beni a duplice uso e contrabbando di armi. La cooperazione con Pechino e con altri partner dovrebbe includere controlli più severi sulle esportazioni, verifiche sull'utilizzatore finale e vigilanza sui servizi a duplice uso.

Hormuz pone una sfida più complessa. I partner del Golfo lo considerano una priorità di sicurezza centrale, mentre agli impegni politici europei non sono ancora seguite capacità operative adeguate. L'iniziativa franco-britannica e il dibattito su un ruolo europeo più ampio sono passi importanti, ma il divario tra ambizioni e attuazione resta significativo.[95]

Per l'Europa, la domanda non è più solo come proteggere le navi commerciali nel Mar Rosso, ma se sia in grado di contribuire in modo credibile a un sistema più ampio di sicurezza marittima, insieme ai partner del Golfo. È una questione essenziale non solo per la stabilità regionale, ma per le regole su cui si fonda il commercio globale. I Paesi del Golfo sostengono che l'Iran le abbia violate con la forza a Hormuz, e che ripristinare l'ordine fondato sulla libertà di navigazione richieda un impegno internazionale che parta proprio da Hormuz.

5.4

Nuovi corridoi: difendere la posizione dell'Europa diversificando oltre i suoi confini

La chiusura dei due stretti sta accelerando la riorganizzazione delle rotte marittime, dei porti, delle infrastrutture collegate e dei collegamenti terrestri. Alcuni scali guadagnano traffico, altri rischiano di perdere il loro posto nelle catene di approvvigionamento. Per le economie mediterranee, e in particolare per l'Italia, il pericolo non è

95. Intervista a Cinzia Bianco, Research Fellow, European Council on Foreign Relations, 3 novembre 2026.

solo l'aumento dei costi di trasporto, ma una perdita duratura di centralità nel commercio tra Europa e Asia.

La competitività dei porti dipende sempre più dalla capacità di creare valore oltre il trasbordo. Trasformazione industriale, manifattura e collegamenti logistici sono essenziali perché i porti italiani e del Sud Europa restino porte d'accesso a economie produttive, e non semplici punti di distribuzione periferici.

Allo stesso tempo, i nuovi corridoi tra il Golfo, l'Africa orientale e i mercati dell'entroterra sono un'opportunità, oltre che una concorrenza. Le imprese europee possono contribuire a finanziare, costruire e gestire porti, ferrovie, impianti energetici e poli industriali lungo queste rotte, anche quelle che aggirano il Mediterraneo. Accordi portuali di questo tipo andrebbero valutati non solo per finanziamenti e volumi, ma anche per i loro effetti su sovranità, autorità locali e sicurezza marittima.

La resilienza dell'Europa non può limitarsi a difendere la geografia commerciale di ieri: deve partecipare alla costruzione dei corridoi di domani. E la loro tenuta economica dipenderà da costi competitivi, infrastrutture affidabili e collegamenti con mercati reali, non solo dalla capacità di evitare i conflitti di oggi.

5.5

Sicurezza energetica: ridondanza su entrambe le sponde

L'energia ha mostrato i limiti delle rotte alternative esposte agli stessi conflitti. Gli oleodotti sauditi verso ovest e i terminal sul Mar Rosso hanno offerto una flessibilità vitale, ma gli attacchi a raffinerie e infrastrutture dimostrano che anche un'alternativa può aver bisogno, a sua volta, di un'alternativa.

Per l'Europa, resilienza significa quindi proteggere i corridoi energetici esistenti e sviluppare al tempo stesso riserve, fornitori, linee di approvvigionamento e infrastrutture che non cedano tutte insieme. Lo stoccaggio strategico in Egitto e nel Sud Europa potrebbe attenuare le interruzioni temporanee, purché impianti e rotte necessari a utilizzare quelle riserve restino accessibili.

Per l'Africa orientale la crisi ha rivelato una vulnerabilità diversa: la regione ha risorse energetiche ma poca capacità di raffinazione, e molti Paesi dipendono da prodotti raffinati nel Golfo. È un argomento in più a favore della raffinazione locale e di forniture diversificate. Gli investimenti proposti a Lamu, l'oleodotto per carburanti tra Gibuti ed Etiopia e il più ampio corridoio LAPSSET mostrano le opportunità. Ma un nuovo oleodotto che serve lo stesso porto non elimina la dipendenza da un'unica rotta.

Il Mediterraneo orientale sta diventando un ponte energetico sempre più importante. Le infrastrutture del gas egiziane, le risorse cipriote e i collegamenti elettrici in

progetto offrono possibilità di diversificazione, anche se finanziamenti, sicurezza fisica e dispute politiche irrisolte restano ostacoli rilevanti. Il ruolo della Turchia non può essere ignorato: la tenuta di lungo periodo dei corridoi energetici regionali dipenderà anche dalla riduzione delle tensioni con Ankara, nel rispetto della sovranità e dei diritti sovrani dei Paesi interessati.

Interconnessioni elettriche e rinnovabili distribuite offrono altre possibilità, soprattutto per le economie africane che dipendono dal gasolio importato. Ma anche cavi elettrici e reti di trasmissione sono vulnerabili. Una vera ridondanza richiede fonti, rotte e tecnologie indipendenti, non più infrastrutture concentrate lungo gli stessi corridoi esposti.

5.6

Infrastrutture digitali: garantire la connettività e il futuro dell'IA

Il Mar Rosso è un passaggio obbligato cruciale per la connettività digitale globale. Con i cavi sottomarini sempre più esposti alle minacce ibride, la resilienza dipenderà da tre capacità: protezione più efficace, percorsi diversificati e riparazioni rapide. L'Europa ha iniziato a investire in questi ambiti, ma resta essenziale la cooperazione con i partner africani e mediorientali, soprattutto per sviluppare capacità locali di monitoraggio e riparazione.

La posta in gioco va ormai oltre i cavi. Le minacce iraniane contro data center e strutture di IA del Golfo sollevano dubbi sulla futura geografia degli investimenti digitali. Se i rischi per la sicurezza spingessero la nuova capacità dei data center verso il Sud-Est asiatico, l'Africa potrebbe restare ancora più esclusa dalle infrastrutture di calcolo su cui si fonda l'economia dell'IA, aggravando un divario digitale già ampio.

Sviluppare data center in Africa diventa quindi un'opportunità strategica, che richiede però elettricità a costi competitivi, forniture affidabili di energia e acqua, buoni collegamenti via cavo e un'adeguata ridondanza di rete. Gibuti, già importante porta d'accesso del traffico dati internazionale, andrebbe sostenuto nell'assumere un ruolo più ampio nel collegare i mercati africani alle reti globali. Ma la sola connettività non basta: bisogna attrarre investimenti che creino capacità di calcolo e valore economico sul posto, invece di limitarsi a far transitare dati tra altre regioni.

Per Europa, Golfo e Africa, l'obiettivo dovrebbe essere un'infrastruttura digitale più coordinata e geograficamente diversificata, in cui protezione, connettività, energia accessibile e capacità di calcolo si rafforzino a vicenda. La resilienza digitale non significa più soltanto far circolare le informazioni, ma permettere alle economie emergenti di partecipare al valore generato dall'IA.

Elenco degli acronimi

AAE-1	Asia–Africa–Europe 1 (cavo sottomarino)
AUSSOM	Missione dell'Unione africana di supporto e stabilizzazione in Somalia (African Union Support and Stabilization Mission in Somalia)
b/g	Barili al giorno
CSIS	Center for Strategic and International Studies
DARE1	Djibouti Africa Regional Express 1 (cavo sottomarino)
EAU	Emirati Arabi Uniti
EIG	Europe India Gateway (cavo sottomarino)
ENDF	Forze di difesa nazionali etiopi (Ethiopian National Defence Force)
EPLF	Fronte popolare di liberazione eritreo (Eritrean People's Liberation Front)
EPRDF	Fronte democratico rivoluzionario del popolo etiope (Ethiopian Peoples' Revolutionary Democratic Front)
EUNAVFOR	Forza navale dell'Unione europea (European Union Naval Force)
GNL	Gas naturale liquefatto
GUGI	Direzione principale per la ricerca in acque profonde, Russia (Main Directorate of Deep-Sea Research)
GW	Gigawatt
HVDC	Corrente continua ad alta tensione (High-voltage direct current)
IA	Intelligenza artificiale
IGAD	Autorità intergovernativa per lo sviluppo (Intergovernmental Authority on Development)
IMEC	Corridoio economico India–Medio Oriente–Europa (India–Middle East–Europe Corridor)
IMEWE	India–Middle East–Western Europe (cavo sottomarino)
IRGC	Corpo delle Guardie della rivoluzione islamica, Iran (Islamic Revolutionary Guard Corps)
LAPSSET	Corridoio di trasporto Porto di Lamu–Sud Sudan–Etiopia (Lamu Port–South Sudan–Ethiopia Transport Corridor)
MSC	Mediterranean Shipping Company
MW	Megawatt
ONU	Organizzazione delle Nazioni Unite
PCT	Piraeus Container Terminal
PLC	Consiglio direttivo presidenziale, Yemen (Presidential Leadership Council)
ROV	Veicolo subacqueo a comando remoto (Remotely operated vehicle)
RSF	Forze di supporto rapido, Sudan (Rapid Support Forces)
SAF	Forze armate sudanesi (Sudanese Armed Forces)
SMW4	South East Asia–Middle East–Western Europe 4 (cavo sottomarino)
SPLM-N	Movimento popolare di liberazione del Sudan–Nord (Sudan People's Liberation Movement–North)
STC	Consiglio di transizione meridionale, Yemen (Southern Transitional Council)
SUMED	Oleodotto Suez–Mediterraneo, Egitto (Suez–Mediterranean pipeline)
TEU	Unità equivalente a venti piedi (Twenty-foot equivalent unit)
TMT	Trieste Marine Terminal
TPLF	Fronte popolare di liberazione del Tigray (Tigray People's Liberation Front)
UA	Unione africana
UE	Unione europea
VLSFO	Olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (Very-low-sulphur fuel oil)

MedOr
Italian
Foundation

www.med-or.org

© Med-Or – 2026