

Scenari

Report per i decisori

ISSN 2785-3217

N° 10/2026

Luglio



**ARABIA SAUDITA E YEMEN NEL MAR
ROSSO: SICUREZZA MARITTIMA E
ATTORI NON STATALI**

Scenari

Report per i decisori

ISSN 2785-3217

N° 10/2026

Luglio

Arabia Saudita e Yemen nel Mar Rosso: sicurezza marittima e attori non statali

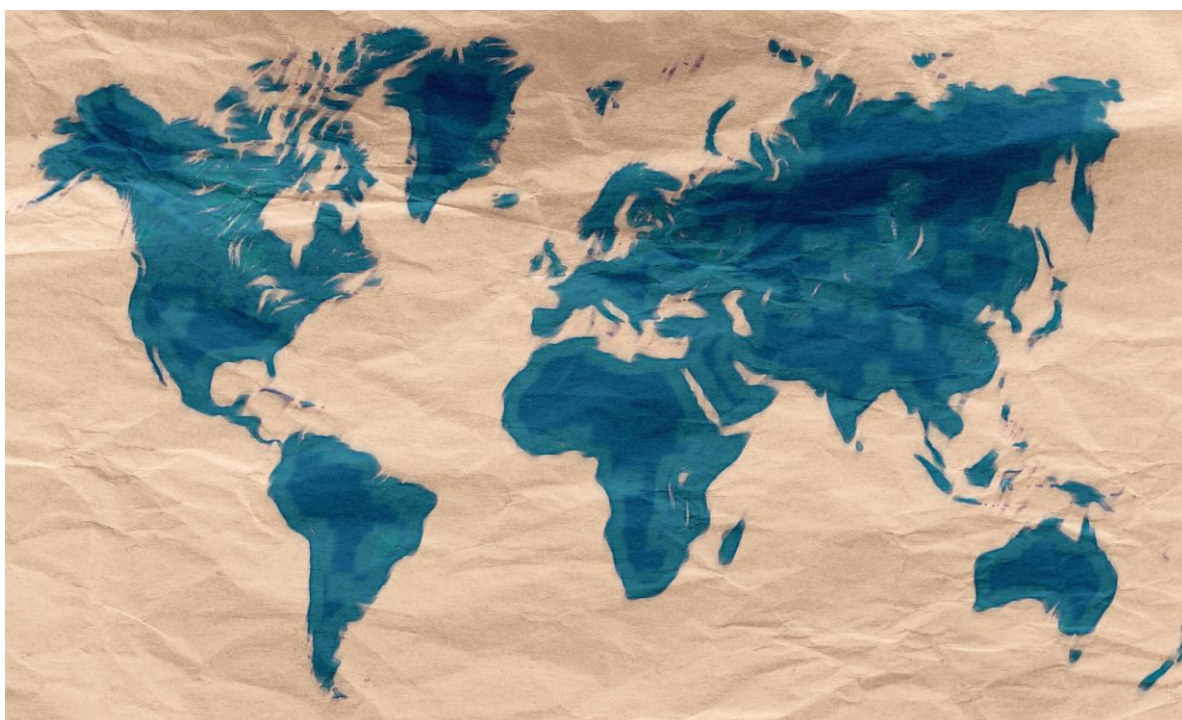
AMIStaDeS

Il Centro Studi AMIStaDeS APS, è stato fondato nel 2017 a Roma ed è impegnato nella diffusione della cultura internazionale.

Il centro si occupa di ricerca, divulgazione e formazione sulle tematiche internazionali, con un particolare focus sulla geopolitica e il diritto internazionale.

Eroga corsi di formazione per istituti scolastici, studenti, professionisti e aziende; realizza analisi geopolitiche e report; organizza eventi e conferenze istituzionali e incontri informali di avvicinamento alle materie trattate.

Al momento di questa pubblicazione, fanno parte di AMIStaDeS oltre 50 giovani professionisti tra board direttivo e analisti. Tutti animati dalla stessa sete di conoscenza e condivisione



Scenari

Scenari è una linea di reportistica rivolta a decisori di diversa natura, quali aziende, istituzioni, ONG e altri enti che operano a livello nazionale e internazionale. L'analisi del presente, unita alla consapevolezza e alla conoscenza del passato e dell'evoluzione di società, relazioni e fenomeni, consente di individuare le ipotesi di contesto più probabili. Scenari è una bussola per orientare i decisori nelle azioni che decideranno di intraprendere. Scenari fornisce prospettive e visioni utilizzando le molteplici sfumature mutate da diversi settori come le scienze sociali, il diritto e la geopolitica. Scenari è uno spettro di possibilità tra cui i decisori potranno scegliere.



INDICE

INDICE	3
ABSTRACT	4
APPROCCIO METODOLOGICO	4
ANALISI DEL CONTESTO	5
1. ARABIA SAUDITA NEL MAR ROSSO	7
2. YEMEN NEL MAR ROSSO	13
3. IMPATTO DELLA <i>BLUE ECONOMY</i> SAUDITA NEL MAR ROSSO	17
4. FRONTIERE LIQUIDE E ATTORI IBRIDI	21
4.1 IN CHE MODO IL POTENZIAMENTO DELLA YCG INCIDE CONCRETAMENTE SUL CONTROLLO DELLE ROTTE MARITTIME E SULLA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE NEL MAR ROSSO?	23
4.2 IN CHE MODO LA COLLABORAZIONE TRA L'ARABIA SAUDITA E ALTRE FORZE POTREBBE MIGLIORARE LE CAPACITÀ DELLA GUARDIA COSTIERA YEMENITA?	25
4.3 PERCHÉ LA LOTTA AL CONTRABBANDO E AL TRAFFICO ILLEGALE NEL MAR ROSSO È IMPORTANTE PER RIDURRE L'OPERATIVITÀ DEGLI HOUTHİ?	26
5. SICUREZZA NELLA REGIONE: LIBERTÀ DI NAVIGAZIONE, CONFLITTI E INFRASTRUTTURE	29
5.1 DALLA GUERRA CIVILE ALLA FRAMMENTAZIONE POLITICA INTERNA	29
5.2 IL CONFLITTO CON ISRAELE E L'INIZIO DELLA CRISI DEL MAR ROSSO	30
5.3 L'INTERVENTO MILITARE DEGLI USA E LE CAPACITÀ BELLICHE DEGLI HOUTHİ	31
5.4 I RISCHI PER L'INFRASTRUTTURA DI RETE NELLA REGIONE	32
5.5. LE SIMMETRIE TRA BAB-AL-MANDEB E HORMUZ	34
APPENDICE: AGGIORNAMENTI AL 30 GIUGNO 2026	36
CLASSIFICAZIONE DELLE FONTI	41
FONTI	42
HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO	47

Abstract

Il Mar Rosso rappresenta un sistema geopolitico complesso e dinamico multilivello, caratterizzato dall'interazione tra attori sia statali che non statali operanti su scala locale, regionale ed internazionale. Tali interazioni sono determinate non soltanto da interessi economici specifici, ma anche da fattori storici, geopolitici e socioculturali particolari, che ne determinano le identità multilivello e multiformi. Partendo da tale analisi situazionale, si analizzano aspetti più prettamente economici e di sicurezza marittima che vanno a comporre un chokepoint cruciale per collegamenti commerciali e infrastrutturali tra l'Asia orientale, l'Oceano indiano, l'Asia occidentale, il Mediterraneo e l'Europa.

The Red Sea constitutes a complex, dynamic, and multi-layered geopolitical system, characterized by interactions among both state and non-state actors operating at the local, regional, and international levels. These interactions are shaped not only by specific economic interests, but also by distinct historical, geopolitical, and socio-cultural factors, which contribute to the region's multifaceted and multi-level identities. Building on this situational analysis, the study further examines the economic and maritime security dimensions that together define a crucial chokepoint for commercial and infrastructural connectivity between East Asia, the Indian Ocean, Western Asia, the Mediterranean, and Europe.

Approccio metodologico

di F. Adele Casale

La presente pubblicazione semestrale offre un'analisi dell'area geopolitica del Mar Rosso con un focus su Arabia Saudita e Yemen, complementare al precedente numero [Navigare la crisi del Mar Rosso: persone migranti, infrastrutture e criminalità](#), incentrata, invece, sui Paesi costieri del Corno d'Africa.

Yemen e Arabia Saudita, in concomitanza con altri attori regionali ed extraregionali, si muovono in un'arena geopolitica cruciale per il commercio e le infrastrutture di rete globali. La sicurezza in quest'area diventa conditio sine qua non per la libertà della navigazione, lo sviluppo e la resilienza di infrastrutture, soprattutto alla luce degli attacchi congiunti israelo-statunitensi contro l'Iran, iniziati il 28 febbraio 2026.

Due Paesi, due sistemi complessi dinamici che coinvolgono diversi attori statali e non statali, le cui identità storiche e sociopolitiche specifiche si intrecciano con esigenze e interessi economici nazionali, regionali, internazionali.

Per poter informare il decisore circa i numerosi aspetti interconnessi di tali sistemi complessi, si sono coinvolti più Osservatori tematici i cui elementi si innestano sull'Analisi del contesto regionale, in particolare nei paragrafi L'Arabia Saudita nel Mar Rosso e Lo Yemen nel Mar Rosso affidati all'unità MENA, e con approfondimenti riguardanti l'attore Houthi in Frontiere liquide e attori ibridi, e una parte dedicata agli aspetti più securitari concernenti la libertà di navigazione, le dimensioni del conflitto yemenita, le infrastrutture di rete della regione, in Sicurezza nella regione: libertà di navigazione, conflitti e infrastrutture. Il lavoro è stato ultimato con la supervisione dell'Osservatorio Mare.

La collaborazione tra diverse expertise ha permesso di curare vari aspetti della realtà complessa e specifica per restituire al decisore un quadro dove è possibile vedere sia opportunità che rischi.

Attraverso l'analisi su come le determinanti strutturali impattano sulle proiezioni, si sono individuati quei trend volti a costituire la base intorno ai quali sono stati costruiti gli scenari finali. Questi ultimi si sviluppano intorno alla logica se... allora e sono calibrati sulla bassa, media ed alta probabilità, con alcune specifiche sul breve, medio e lungo termine.

Il lavoro di analisi, stesura, revisione è terminato il 26 maggio 2026. L'ultima consultazione complessiva delle fonti risale al 30 giugno 2026: una breve Appendice di aggiornamento è disponibile prima della tabella che riporta gli scenari elaborati.

Poiché il presente lavoro tratta eventi di stretta attualità e ancora in corso, alcuni dei dati riportati provengono da organi di informazione, con un'attenzione particolare alla diversificazione delle fonti.

Analisi del contesto

di F. Adele Casale, Andrea Speziale



Immagine 1: Locazione dei Paesi trattati del Medio Oriente, e ingrandimento dell'area.
Mappa realizzata da F. Adele Casale.

L'area assume una rilevanza particolare grazie al suo ruolo di rotta marittima più breve che collega l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, con un volume di scambi commerciali annuo stimato in mille miliardi di dollari, pari a circa il 12%-15% del traffico commerciale mondiale. Qualsiasi interruzione del transito nel Mar Rosso ha ripercussioni a domino sulle catene di approvvigionamento globali, sui prezzi dell'energia, sui premi assicurativi, sulla sicurezza alimentare.

Questo specchio d'acqua è infatti la via più diretta per i collegamenti commerciali e infrastrutturali tra l'Asia orientale, l'Oceano indiano, l'Asia occidentale, il Mediterraneo e

l'Europa: petrolio e gas naturale liquefatto provenienti dal Golfo Persico e diretti verso i mercati europei, merci containerizzate dall'Asia

all'Europa e cereali dal Mar Nero al Corno d'Africa transitano tutti attraverso questa via.

Le rotte commerciali che uniscono i grandi porti dell'Asia orientale e dei Paesi che affacciano sull'Oceano Indiano devono transitare obbligatoriamente per il Mar Rosso, la via più diretta e veloce per arrivare nel bacino del Mediterraneo e quindi in Europa tramite il Canale di Suez.

Il passaggio alternativo consiste nell'attraversare interamente l'Oceano Indiano, doppiare il Capo di Buona Speranza al largo del Sudafrica, entrare nell'Oceano Atlantico costeggiando il versante occidentale del continente africano e quindi entrare nel Mediterraneo passando dallo Stretto

di Gibilterra oppure proseguire ulteriormente a nord fino ai grandi porti dell'Europa settentrionale. Questa seconda rotta prolunga i tempi di navigazione di molti giorni, se non settimane, con conseguenti aumenti dei costi di navigazione e, soprattutto, importanti ritardi nelle catene globali di approvvigionamento.

Esistono due potenziali rotte ulteriori per il transito delle merci tra Asia ed Europa, ma entrambe presentano criticità notevoli, che non le rendono competitive con il passaggio dal Capo di Buona Speranza né, tantomeno, con l'attraversamento del Mar Rosso.

La prima è una rotta terrestre composta da ferrovie, autostrade, oleodotti e gasdotti che si snodano per tutta (o quasi) la lunghezza del continente euroasiatico. Ha il pregio di ridurre considerevolmente i tempi, ma il grande svantaggio di non poter compensare gli enormi volumi di merce trasportati via mare. Inoltre, molte di queste infrastrutture sono state realizzate dalla Cina, che le controlla, nell'ambito della Belt and Road Initiative (BRI) e attraversano regioni spesso soggette a tensioni geopolitiche significative (Asia centrale, Caucaso, Medio Oriente).

La seconda corre molto a nord. Si tratta di una rotta marittima che dall'Asia costeggia le regioni più settentrionali della Russia, oltre il Circolo Polare Artico, e consente quindi di arrivare ai porti europei attraverso il Mare del Nord e il Mar Baltico. Sebbene la rotta artica sia molto più breve di quella del Mar Rosso, esiste il considerevole inconveniente di non essere

navigabile per gran parte dell'anno a causa dei ghiacci che coprono quel tratto di mare, rendendo la navigazione possibile solo per un periodo limitato di tempo. Di fatto, attualmente non è un'alternativa praticata dal grande traffico mercantile internazionale, anche se il riscaldamento globale potrebbe (in un futuro non troppo remoto) rendere appetibile la rotta artica e ridisegnare la mappa delle rotte mercantili globali.

Non deve inoltre essere sottovalutata l'importanza strategica dell'area per quanto riguarda il settore delle comunicazioni: i cavi posati sul fondo del mare assicurano il collegamento internet non solo ai Paesi del quadrante di interesse, ma connettono gli Stati dell'Asia orientale, dell'Oceano Indiano, del Medio Oriente, dell'Africa orientale e dell'Europa, rendendo in tal modo il Mar Rosso anche uno dei principali snodi del traffico internet mondiale.

1. Arabia Saudita nel Mar Rosso

di Martina Seppi, F. Adele Casale, in collaborazione con Lisa Borlotti e Sante Grande

L'Arabia Saudita occupa circa quattro quinti della Penisola Arabica e confina a nord con Giordania, Iraq e Kuwait. A est si affaccia sul conteso Golfo Persico (Golfo Arabico), e confina con Qatar, ed Emirati Arabi Uniti. A sud-est con l'Oman e a sud con lo Yemen.¹

Caratterizzata dall'alleanza tra potere centrale e l'austero e conservatore movimento islamico wahabita sin dal sec. XVIII, l'Arabia Saudita è governata dalla famiglia Saud, che durante il trentennio 1902-1932 riunisce sotto il suo potere sei emirati indipendenti, costituitisi poi in un regno per opera di re Abdulaziz al Saud, e rafforzata nei successivi decenni grazie alle politiche mirate alla legittimità della corona da parte dei successori.

Ad oggi il carismatico Principe ereditario Mohammad bin Salman Al Sa'ud, nominato nel 2017, ne è il sovrano di fatto, agendo per conto del padre anziano, re Salman.

Il sistema politico contemporaneo saudita si basa sull'unicità nazionale declamata dal [Basic Law](#), un documento consolidato sotto re Fahd bin Abdulaziz nel 1992 che fornisce le linee guida

per il funzionamento del governo e definisce i diritti e i doveri dei cittadini. Il Re detiene i poteri legislativo, esecutivo, giudiziario, la rappresentanza internazionale, il comando delle Forze Armate del Paese.

L'Arabia Saudita, con capitale Riyad, è un regno del Medio Oriente perlopiù arido e scarsamente popolato: [al 2024, 35,300,280 mln , circa 16 abitanti/Km2](#), con un tasso di crescita annua di 4.6 punti, e con un [tasso di urbanizzazione del 92% e di popolazione nelle zone rurali dell'8%](#) (incluse le popolazioni nomadi stagionali). La popolazione, perlopiù araba musulmana sunnita (85%-90%, con una minoranza sciita tra il 10-12%) è composta da identità etno-religiose, e ha una determinante componente non araba, principalmente risultato di [migrazione economica](#). Essa è membro del CCG (Consiglio di Cooperazione del Golfo), della Lega Araba, e dell'Organizzazione per la Cooperazione Islamica (OCI), delle Nazioni Unite (ONU), dell'OPEC (Organizzazione dei Paesi Esportatori di Petrolio). Nel XX secolo figura come uno dei maggiori produttori di petrolio al mondo.

Nello specifico, a partire dagli anni '60-'70, le entrate dell'Arabia Saudita sono strettamente

principalmente dagli Emirati. Tra Arabia Saudita e Kuwait esiste una Zona Neutrale istituita nel 1922 fino al 1969, quando la stessa viene divisa a favore dell'istituzione di un confine politico. Le risorse dell'area continuano ad essere sfruttate congiuntamente. Una Zona Neutrale esisteva anche con l'Iraq. Questa è stata formalmente divisa nel 1981 e il confine è oggi riconosciuto internazionalmente, pur essendo stato a lungo influenzato dalle tensioni politiche regionali.

¹ Le annose controversie di confine terrestre e marittimo tra Yemen e Arabia Saudita sono state formalmente risolte con il Trattato di Gedda del 2000. Persistono tuttavia tensioni legate alla sicurezza della frontiera e al conflitto yemenita. Le dispute di confine tra Arabia Saudita e Qatar risultano formalmente risolte dal 2001 e non costituiscono oggi un contenzioso territoriale aperto. Il confine tra Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti è formalmente normato, ma rimane contestato

legate al mercato del petrolio grazie ai ricchi giacimenti delle aree orientali.

Se da una parte tali risorse economiche hanno alimentato ingenti e rapidi investimenti infrastrutturali, dall'altro, [hanno arricchito principalmente le élites](#) la cui posizione socioeconomica e politica è sancita dal conservatorismo religioso e le determinanti etniche fortemente radicate, di qui un sistema estremamente piramidale.

Inoltre, la dipendenza dal petrolio rende il regno potenzialmente vulnerabile a fluttuazioni economiche, eventuali crisi politiche e oscillazioni del prezzo della materia prima, [La percentuale delle entrate derivanti dal petrolio sul totale del PIL a fine anni '70 superava l'87%](#).

Fattori di pressione come **crisi regionali, tensioni ai confini soprattutto con lo Yemen, aumento demografico e incertezza dei prezzi dell'importazione di beni e servizi**, portano il Paese ad avere difficoltà nel contenere la spesa pubblica. A partire dalla metà del sec. XX, La monarchia punta sulla diversificazione dell'economia da una parte e sullo sviluppo del settore privato dall'altra. Nel 2016, il Consiglio degli Affari Economici e dello Sviluppo (CEDA) saudita, presieduto dall'attuale Principe Ereditario e Viceministro Mohammed bin Salman al-Saud, avvia il piano di crescita e innovazione [Saudi Vision2030](#) (di seguito Vision 2030) monitorato dallo stesso organo

² L'immagine del Paese ha perso colore sia a livello internazionale, con la perpetrazione della guerra in Yemen sin dal 2015, l'avvicinamento agli USA e all'amministrazione Trump nel 2017, l'omicidio

promulgatore, e finanziato dal [Public investment fund \(PIF\)](#).

Si tratta di un piano di riforme economiche e politiche che vede i seguenti obiettivi:

- il rafforzamento del settore privato
- la [minor dipendenza dal petrolio](#)
- la diversificazione dell'economia del Paese
- il rafforzamento della partecipazione cittadina e della trasparenza politica

Le azioni previste, atte a potenziare principalmente le attività nazionali, hanno l'obiettivo di rilanciare l'immagine del Paese² sul piano internazionale, al fine di renderlo il cuore del mondo arabo e islamico, un **motore globale per gli investimenti e un hub che collega i tre continenti, quello europeo, asiatico e africano**, migliorando al contempo la qualità di vita dei propri abitanti. Da non tralasciare l'obiettivo di conquistare un ruolo di leader sunnita in **chiave antisciita** e di punto di **stabilità regionale** tra Israele, Libano, Siria, Iran, con il favore della Comunità Internazionale (gli Accordi di Abramo sviluppati durante il 2020 si inseriscono in tale contesto), ammiccando al **capitale estero**.

Erede di una ricca storia religiosa, etnica e commerciale, sulle sponde del Mar Rosso si estende la regione dell'Hejaz, culla dell'Islam e

Khashoggi, e le detenzioni politiche di attivisti e attiviste; sia a livello regionale, a seguito dell'avvicinamento a Israele.

sede delle due principali città sacre del mondo islamico: La Mecca e Medina. L'economia della regione, un tempo dipendente dall'estrazione dell'oro, oggi si basa sul turismo religioso (uno dei cinque pilastri dell'Islam indica il pellegrinaggio a La Mecca da effettuare almeno una volta nella vita, *Hajj*), sulle industrie leggere (in particolare a Gedda), sul commercio, su una produzione agricola limitata di datteri e cereali e sulla ricchezza generata dai giacimenti petroliferi nella parte est del Paese.

In tale contesto, il quadrante del Mar Rosso è [estremamente importante per l'Arabia Saudita](#) la cui costa corre lungo questo mare per circa 1800 Km. **Mantenere l'area in sicurezza, non è solo una questione di libertà di navigazione, ma un prerequisito fondamentale per la trasformazione economica nazionale.** In tal senso, la serie di programmi e progetti ambiziosi³ vuole innovare il Paese, includendo lo [sviluppo delle infrastrutture marittime nel Mar Rosso](#).

[La Strategia nazionale per i trasporti e la logistica \(NTLS\) dell'Arabia Saudita, varata nel giugno 2021](#), sotto l'egida del Ministero dei Trasporti e dei Servizi Logistici (MOTLS), definisce il quadro di riferimento per trasformare il Regno in un polo logistico globale che colleghi Europa, Asia e Africa. La strategia sfrutta la posizione geografica dell'Arabia Saudita al crocevia di tre continenti, l'estesa linea costiera sia sul Mar

Rosso che sul Golfo Arabico e l'entità del capitale disponibile per gli investimenti infrastrutturali al fine di creare una rete di trasporti di rilevanza internazionale.

Inoltre, nel marzo 2025, l'autorità portuale saudita, [Mawani, ha annunciato l'espansione](#) e la fornitura di nuovi servizi per il porto di Gedda, collegandolo ai suoi otto porti regionali e internazionali per eccellenza, e allo sviluppo del Porto King Abdullah. A tale espansione infrastrutturale, che ne consente l'accesso a navi e container sempre più grandi, corrisponde anche un aumento dell'efficacia operativa delle pratiche doganali, procedure onerose e con lunghe attese, [ridotte a poche ore nel corso degli ultimi quattro anni](#). Lo sviluppo di nuovi centri logistici e porti marittimi si appoggia su una forte **volontà di digitalizzazione dei sistemi**, che renderebbe il Paese innovatore tecnologico e all'avanguardia nella regione.

L'Arabia Saudita dispone attualmente di [otto porti commerciali maggiori](#)⁴ nel Mar Rosso.

- [Yanbu](#). Aperto nel 1965 sulla seconda più importante arteria di entrata per i pellegrini. Situato circa a metà strada tra il porto islamico di Gedda e il porto industriale di King Fahad a sud e il porto di Dhuba a nord, il porto commerciale di

³ Tali progetti includono: lo sviluppo del settore finanziario, il fondo di finanziamento pubblico, lo sviluppo del capitale umano (contrasto alla disoccupazione), il programma abitativo del Paese, il programma di privatizzazione, la trasformazione del

settore sanitario, il programma di trasformazione nazionale e il piano di sviluppo industriale e logistico.

⁴ Ai fini del presente lavoro si prendono in considerazione solo i porti commerciali maggiori.

Yanbu è strategicamente posizionato per servire le economie locali delle regioni di Madina e Qassim, due dei centri commerciali più promettenti del Regno.

- [King Abdullah](#). Il porto si trova a circa 120 km a nord di Gedda. È situato in posizione strategica per servire il trasbordo est-ovest di merci e volumi nazionali. Accanto al porto marittimo è previsto il megaprogetto King Abdullah Economic City (KAEC) per il 2029, costituito da aree industriali leggere e pesanti, strutture sanitarie, ludiche, educative e residenziali.
- [Duba](#) a nord. Essendo il porto più vicino al Canale di Suez, è il più vicino ai mercati emergenti e ai porti del Mediterraneo. Inaugurato nel 1994, collega le regioni settentrionali e occidentali del Regno all'economia globale, a supporto dell'economia della regione di Tabuk e facilita i viaggi da e verso il Regno.
- [Jazan](#) a sud, verso lo Yemen. Terzo porto più grande dell'Arabia Saudita per capacità progettata, è la principale porta d'accesso del Regno per le importazioni di bestiame dal continente africano. Inaugurato nel 1976, il porto dista circa 266 miglia nautiche (circa 492 Km) dallo stretto di Bab Al Mandab. Il porto ha subito tre diverse opere di ampliamento.
- Il porto di [Neom](#). Ingresso strategico sul Mar Rosso. Al crocevia del commercio

est-ovest, collega Asia, Africa ed Europa, promuovendo anche l'integrazione regionale attraverso corridoi multimodali tra Egitto, Arabia Saudita e Iraq.

Il porto, già attivo nel settore della movimentazione delle merci, gestisce container, rinfuse, Ro-Pax e magazzinaggio, contribuendo con ciò a rafforzare il ruolo dell'Arabia Saudita nel supportare le catene di approvvigionamento globali.

- [Rabigh](#). Gestito dalla Rabigh Refining & Petrochemical Company, svolge un ruolo cruciale nell'importazione di petrolio greggio, nell'esportazione di prodotti petroliferi e nella spedizione di zolfo.
- [Qadhimah](#). Situato nella parte nordoccidentale dell'Arabia Saudita, supporta il commercio e la logistica. Progettato per facilitare una vasta gamma di operazioni di trasporto merci, svolge un ruolo fondamentale nelle attività di importazione ed esportazione per i mercati locali e regionali. La sua posizione strategica lungo il Mar Rosso migliora la connettività e fornisce un accesso essenziale alle rotte marittime, rendendolo parte integrante dell'infrastruttura marittima del Regno.
- [Gedda](#). Insieme all'aeroporto internazionale King Abdulaziz (KAIA) il porto Islamico commerciale e civile di Gedda serve principalmente La Mecca.

Patrimonio dell'UNESCO, è uno snodo ferroviario e delle telecomunicazioni centrale, ospita diverse infrastrutture di logistica e di stoccaggio e un impianto di dissalazione dell'acqua.

La logica strategica collega la capacità logistica alla diversificazione economica con gli obiettivi di ridurre i costi delle attività commerciali, attirare investimenti nel settore manifatturiero, favorire le industrie orientate all'esportazione, sostenere il turismo e creare occupazione diretta. La NTLS punta a un contributo del settore logistico pari al 10% del PIL entro il 2030, in concomitanza con i progetti di sviluppo infrastrutturale previsti dalla Vision2030. Ad ottobre 2025, il Saudi Port Logistics market report dichiara che la crescita del settore marittimo e portuale saudita passerà da [1.71 BUSD a 2.61 BUSD entro il 2033](#).

Per ciò che riguarda lo stato dell'arte dei risultati raggiunti dagli obiettivi stabiliti dalla Vision2030 che interessano il presente lavoro, al 2024, il PIL del Paese derivante da attività non connesse al petrolio ha raggiunto una crescita del 1.3% e il tasso di crescita complessivo di tali attività ha raggiunto il 4.3%. Il tasso di inflazione si assesta al 1.7%, rendendo l'Arabia Saudita uno dei Paesi del G20 con la stabilità monetaria più elevata.

Rispetto alla questione della dipendenza della monarchia dal petrolio, le quote attuali delle esportazioni non petrolifere (beni, servizi e riesportazioni) sul PIL hanno raggiunto il 25%, partendo dalla baseline del 18% nel 2016,

traguardo ben lontano, però, dal target prefissato del 50% entro il 2030.

Per quanto concerne invece il settore privato, il contributo al PIL ha raggiunto il 47% e la monarchia ha intenzione di raggiungere il 65% entro il 2030.

Più ampiamente, il rapporto annuale 2024 evidenzia che l'Arabia Saudita ha raggiunto l'85% degli obiettivi della Vision2030. Sul sito ufficiale si legge tuttavia che alcuni programmi sono stati rallentati, o addirittura fermati, come nel caso del porto di Neom, a causa di variabili interne ed esterne e che misure correttive sono state puntualmente prese, [senza tuttavia specificare quali programmi](#) siano stati toccati da queste variabili.

La stabilità della regione è *conditio sine qua non*. Il programma in merito allo sviluppo della logistica del Paese è minacciato dalle attività belliche degli Houthi, come verrà trattato nel capitolo successivo.

In Yemen, l'Arabia Saudita supporta il Consiglio di Leadership Presidenziale (PLC), una coalizione formata nel 2022 per contrastare l'influenza degli Houthi, e che attualmente detiene il controllo sulla [maggior parte del Paese](#). Nelle zone meridionali vige il controllo del Consiglio Meridionale di Transizione (STC), supportato, invece, dagli Emirati Arabi Uniti (EAU). Gli scontri di gennaio 2026 tra PLC e STC hanno portato il Ministro degli esteri saudita a convocare a Riyadh un incontro con il Consiglio Meridionale di Transizione .

Nonostante l'Arabia Saudita investa per rendere più stabili le più destabilizzate regioni del sud al confine con lo Yemen, soprattutto [coprendo un vuoto lasciato dagli Emirati Arabi Uniti](#), queste rimangono vulnerabili e hanno rallentato notevolmente lo sviluppo economico della Vision2030 soprattutto quello relativo al settore privato del turismo. [I numeri sugli investimenti diretti esteri \(IDE\) in entrata hanno toccato un punto di massimo nel 2021 \(28 miliardi di dollari\), per poi ridursi parzialmente; in ogni caso, nel 2024 i flussi sono rimasti sopra i 15 miliardi di dollari](#), un valore importante rispetto alla media globale.

2. Yemen nel Mar Rosso

di Isabella De Sinno e Marisa Cocchiario

Tra gli attori principali che si muovono nella regione, insieme all'Arabia Saudita, c'è lo Yemen, che rappresenta uno dei nodi geografici più critici della geopolitica globale contemporanea, situato all'intersezione tra tre assi strategici: il Mar Rosso, il Golfo di Aden e l'Oceano Indiano. Dal punto di vista geografico, l'ubicazione sulla sponda sud-occidentale della Penisola Arabica lo colloca come guardiano naturale dello Stretto di Bab al-Mandab, un passaggio largo appena 30 chilometri che separa il Mar Rosso dal Golfo di Aden, un collo di bottiglia attraverso il [quale transita circa il 12%](#) del commercio marittimo mondiale e percentuali ancora più elevate dei flussi energetici verso l'Europa e l'Asia.

Storicamente, il controllo di questo territorio ha significato il potere su una delle vie commerciali più importanti dalla Rotte della Seta, come anche in epoca contemporanea.

Ad oggi i porti principali yemeniti sono quello settentrionale di Hodeidah e quello meridionale di Aden, che presentano situazioni contrastanti. Hodeidah, controllato dagli Houthi dal 2014, si trova attualmente in grave difficoltà: la sua capacità operativa [è stata ridotta](#) del 70% a causa dei ripetuti attacchi aerei e dell'aumento dei costi assicurativi, con danni infrastrutturali particolarmente gravi ai depositi e ai corridoi logistici causati dai raid israeliani che hanno colpito anche gli impianti di stoccaggio petrolifero, mentre le compagnie di spedizione

globali sono sempre più riluttanti ad attraccare nel porto a causa dei crescenti rischi assicurativi e della sua reputazione in declino.

Inoltre, [secondo i rapporti](#) delle Nazioni Unite, quattro dei cinque rimorchiatori necessari per scortare le grandi navi che importano merci sono affondati, mentre il quinto è stato danneggiato, riducendo la capacità del porto a circa un quarto di quella originaria.

In contrasto, il porto di Aden, e controllato dal governo riconosciuto internazionalmente, rimane operativo e costituisce un'alternativa strategica per il commercio marittimo nella regione, ricoprendo un ruolo cruciale nel commercio yemenita pur affrontando sfide legate alla sicurezza derivanti dalle minacce Houthi.

Pur essendo centrale nell'architettura dei traffici globali, il Paese non [rappresenta](#) un attore sovrano unitario, bensì un'arena di competizione multipolare, dove attori statali e non statali, sia regionali che internazionali, si contendono l'influenza e l'accesso alle risorse, soprattutto marittime.

Storicamente, l'unificazione del 1990 tra lo Yemen del nord e lo Yemen del sud ha generato conflittualità frazionaria che ha progressivamente eroso la capacità statale, culminando nel collasso totale post 2014, quando l'intervento militare saudita [ha trasformato](#) l'area del Mar Rosso in un'arena di *proxy war* regionale. Tuttavia, è proprio questo collasso statale che ha paradossalmente elevato lo Yemen a protagonista centrale della questione

del Mar Rosso, trasformando un Paese frammentato e povero in un attore che può interrompere (*disruption*) i flussi commerciali internazionali per mano degli Houthi. Questi ultimi sono noti ufficialmente come *Ansar Allah*: movimento militante yemenita di origini sciita zaydita originario della provincia di Saada, nel nord dello Yemen.

Il 2004 segna il passaggio definitivo degli Houthi da movimento culturale e religioso a gruppo ribelle armato contro il governo centrale yemenita guidato dal Presidente Ali Abdullah Saleh. La rivolta inizia ufficialmente quando le forze governative tentano di arrestare il loro leader, Hussein al-Houthi, accusandolo di sedizione e attività anti-statali. Da allora il gruppo ha gradualmente trasformato la lotta locale in una forza politico-militare significativa, conquistando la capitale Sana'a nel settembre 2014 e controllando larga parte dello Yemen settentrionale.

Tuttavia, quella yemenita [non è una realtà monolitica](#); la caratterizzano divisioni profonde, influenzate da una presenza coloniale britannica nel meridione, perlopiù musulmano sunnita, separato dal nord perlopiù sciita zaydita, dove la presenza coloniale è stata quasi del tutto assente. Queste due realtà convivono con decine di federazioni etnico-religiose claniche storicamente indipendenti e che controllano zone specifiche del territorio.

Le comunità religiose variano dai Salafiti ai Shafi'iti, creando un mosaico di identità locali che trascende la dicotomia Houthi-governo.

Queste strutture claniche e religiose costituiscono un sistema complesso dinamico e rappresentano una pluralità di nodi di negoziazione, mediazione e conflitto che ogni attore esterno deve tenere ben presente per consolidare l'influenza territoriale.

Con il supporto tecnico e strategico che l'Iran dà agli attori dell'Asse della Resistenza, gli Houthi hanno sviluppato droni sofisticati, missili balistici e *cyber-capabilities* che permettono di minacciare il traffico commerciale nel Mar Rosso. Attraverso l'integrazione in reti di traffici illeciti di armi e carburante, di contrabbando marittimo, estorsione e tassazione coercitiva della popolazione locale, [gli Houthi riescono](#) non solo a consolidare forme di controllo territoriale, ma anche a sostenere le proprie operazioni in mare. L'integrazione di pratiche criminali finalizzate al finanziamento dell'organizzazione e le attività politico-militari rendono gli Houthi un attore ibrido che [sfrutta un modello di economia di guerra mantenendo tratti tipici delle organizzazioni criminali](#) (cfr. *Frontiere liquide e attori ibridi*).

Questi elementi [contribuiscono](#) a determinare le alleanze strategiche e la competizione degli Houthi con altri attori non statali della regione, a partire dalla collaborazione strategica con al-Qa'ida nella Penisola Arabica (AQAP), agli scambi con al-Shabaab in Somalia tramite le reti del Mar Rosso e del Golfo di Aden. Tali connessioni destabilizzano in particolare le monarchie del Golfo, le quali dipendono criticamente dal controllo dello Stretto di

Hormuz per la sicurezza energetica e il commercio marittimo globale. Gli attacchi hanno determinato una progressiva militarizzazione del quadrante compreso tra Bab al-Mandeb e il Canale di Suez. Alcune [iniziative internazionali](#) hanno significativamente ridotto l'attività di questi gruppi. A partire dalla fine del 2023, gli Stati Uniti hanno promosso la missione navale multinazionale Operation Prosperity Guardian, volta a proteggere la navigazione commerciale. In parallelo, l'Unione Europea [ha avviato la missione Operazione Aspides](#), con mandato difensivo di scorta e sorveglianza. Questa presenza navale rafforzata ha trasformato il Mar Rosso in uno dei teatri più congestionati e potenzialmente instabili del sistema marittimo globale, aumentando il rischio di incidenti, escalation accidentali e scontri diretti tra forze statali e un attore non statale dotato di capacità missilistiche avanzate.

La crisi del Mar Rosso ha trasformato lo Yemen in un punto nevralgico dell'instabilità delle catene di approvvigionamento globali, a causa di un crollo del 57,5% dei volumi medi giornalieri di transito attraverso il Canale di Suez tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024. A febbraio 2025, la capacità di trasporto container deviata intorno al Capo di Buona Speranza [è aumentata](#) del 60%, aggiungendo dai 10 ai 14 giorni ai tempi di transito e portando l'indice di stress delle catene di approvvigionamento globali della Banca Mondiale a 2,3 milioni di TEU, livelli paragonabili al picco della pandemia di COVID-19.

Questa "territorializzazione" marittima da parte degli Houthis è supportata da un arsenale sempre più sofisticato, che comprende missili balistici antinave con una gittata che si presume raggiunga gli 800 km. A livello nazionale, la crisi ha devastato l'economia dello Yemen: il PIL si è contratto dell'1% nel 2024, dopo un calo del 2% nel 2023, mentre il rial yemenita [è crollato](#) del 33% su base annua nelle aree controllate dal governo entro giugno 2025. Questi shock economici hanno spinto l'insicurezza alimentare a livelli di "catastrofe" (fase 5 dell'IPC), con oltre [18 milioni](#) di persone che si prevede soffriranno di fame acuta entro l'inizio del 2026, una situazione [aggravata](#) da un calo del 13% delle importazioni di cibo e del 28% delle importazioni di carburante attraverso i porti del Mar Rosso. Nel settore assicurativo, i premi per il rischio di guerra per i viaggi nel Mar Rosso sono aumentati da un valore nominale dello 0,07% nell'ottobre 2023 [fino al 2%](#) del valore della nave entro la fine del 2024, aggiungendo centinaia di migliaia di dollari al costo delle singole spedizioni e consolidando lo scenario di "conflitto frammentato" come l'attuale realtà ad alta probabilità.

A maggio 2026, il corridoio del Mar Rosso rimane in uno stato di precaria deterrenza condizionata, con il Centro Congiunto di Informazione Marittima (JMIC) [che mantiene](#) un livello di minaccia regionale critico, nonostante una recente tregua tattica negli attacchi cinetici. La portata geografica della crisi si è consolidata intorno alla parte meridionale del

Mar Rosso e allo Stretto di Bab el-Mandeb, dove le forze Houthi sono passate da attacchi in reazione agli attacchi israelo-statunitensi sull'Iran, incominciati il 28 febbraio, alla formazione di un blocco marittimo virtuale contro le navi che corrispondono al loro profilo di bersaglio, [in particolare](#) quelle con legami con Israele, Stati Uniti o Regno Unito.

3. Impatto della *blue economy* saudita nel Mar Rosso

di Sante Grande

La disparità tra le rotte commerciali è diventata una caratteristica permanente della logistica globale: le rotte Asia-Europa rimangono le più colpite, con tariffe di trasporto merci all'inizio del 2026 stimate tra il 25% e il 40% superiori ai livelli di base. Grandi compagnie di navigazione come Maersk e Hapag-Lloyd continuano a considerare la deviazione del Capo di Buona Speranza come procedura operativa standard, assorbendo circa il 6% della capacità della flotta globale e aggiungendo 10-14 giorni ai tempi di transito. Questo ritardo provoca un accumulo di container nei porti asiatici e una carenza nei porti di destinazione, causando squilibri geografici nella disponibilità di attrezzature portuali che aumentano i costi operativi. Nelle rotte transpacifiche l'impatto è relativamente attenuato, ma rimane comunque significativo, con tariffe tra l'Asia e la costa orientale degli Stati Uniti che registrano un sovrapprezzo del 15-25% a causa degli effetti a catena della carenza di navi e della ridotta disponibilità di container nelle zone di destinazione.

Inoltre, i cambiamenti strategici hanno accelerato l'utilizzo del Corridoio Marittimo Orientale (EMC) tra India e Russia, che ha visto le spedizioni di carbone aumentare dell'87% e quelle di petrolio greggio del 48% entro l'inizio del 2026 come risposta diretta alla volatilità nei punti critici di Suez e Hormuz. Sebbene

l'Autorità del Canale di Suez (SCA) [abbia registrato](#) una modesta ripresa, con entrate pari a 449 milioni di dollari nelle prime sei settimane del 2026 (un aumento del 22% rispetto ai minimi del 2025), il canale opera ancora ben al di sotto del picco raggiunto nel 2023. Le perdite di entrate cumulative dall'inizio della crisi sono stimate in 10 miliardi di dollari, il che pone l'Egitto in quello che il presidente El-Sisi ha definito un "crocevia storico". Questa carenza di entrate ha costretto ad aumentare il prezzo del carburante a livello nazionale del 17%, evidenziando come **l'insicurezza marittima si traduca direttamente in instabilità economica terrestre nella regione.**

L'assetto marittimo del movimento Houthi è ora caratterizzato da un passaggio verso una guerra asimmetrica ad alta tecnologia, incluso il presunto dispiegamento di veicoli sottomarini senza equipaggio (UUV) e di azioni di disturbo informatiche. Gli analisti di Global Security Review suggeriscono che l'attuale calma sia una fase di consolidamento strategico. Il gruppo starebbe riposizionando le batterie missilistiche costiere e aumentando la prontezza al lancio di droni in risposta a una più ampia escalation regionale, il che suggerisce che un ritorno alle ostilità attive rimanga lo scenario più probabile per il resto del 2026.

L'Arabia Saudita si posiziona come pivot geopolitico fondamentale, mantenendo una strategia di copertura (*hedging*) strategica tra potenze rivali. L'allineamento della visione geopolitica saudita con le priorità economiche

della Vision2030 [collocano](#) il regno come attore cruciale tanto nella competizione tra la Belt and Road Initiative (BRI) Cinese e l'India–Middle East–Europe Economic Corridor (IMEC) quanto nel mantenimento della stabilità del Mar Rosso. La capacità dell'Arabia Saudita di negoziare simultaneamente con Cina, India e Stati Uniti, senza subordinarsi completamente a nessun Paese, [rappresenta](#) una strategia di autonomia relativa che riflette la multipolarità emergente della regione.

In tale contesto, come brevemente presentato nel capitolo precedente, i porti marittimi dell'Arabia Saudita si offrono quali punti focali alternativi per il commercio globale, grazie alle loro infrastrutture all'avanguardia e alle ottime capacità operative, ma anche alla [posizione strategica](#) in un crocevia tra Asia, Europa e Africa.

La proiezione marittima dell'Arabia Saudita rappresenta una delle trasformazioni geopolitiche più rilevanti del Medio Oriente. Come da *Analisi del Contesto*, attraverso il programma strategico Vision 2030, Riyadh intende superare la dipendenza strutturale dal petrolio e ridefinire il proprio ruolo nell'economia globale. In tale quadro, il mare diventa un asse centrale attorno a cui si articolano ambizioni economiche, industriali e politiche. Il Mar Rosso costituisce uno dei corridoi marittimi più importanti al mondo, collegando il Mediterraneo all'Oceano Indiano attraverso Suez e rappresentando un passaggio obbligato per una quota significativa del

tonnellaggio globale e delle esportazioni energetiche. Per questo motivo, Riyadh ha avviato una strategia integrata che combina la costruzione e modernizzazione di infrastrutture portuali con la creazione di una filiera industriale marittima e riforme mirate ad attrarre investimenti internazionali.

L'Arabia Saudita punta, infatti, a diventare un attore rilevante nella cantieristica navale, nella logistica e nei servizi marittimi avanzati, sviluppando capacità interne e al contempo stringendo partnership strategiche con attori internazionali.

In questo quadro si inserisce, per esempio, l'accordo con Fincantieri, che prevede cooperazione nello sviluppo di infrastrutture portuali, cantieristica e servizi legati alla nautica e al turismo marittimo. Tali accordi non si limitano al trasferimento di *know-how* tecnologico, ma contribuiscono a creare un ecosistema industriale integrato.

La creazione della Saudi Red Sea Authority ha permesso di passare da una gestione frammentata a un sistema coordinato, più efficiente, attrattivo e integrato, in cui sviluppo economico, regolazione e sostenibilità sono gestiti all'interno di una stessa visione strategica. Il modello di crescita/innovazione si basa su una progressiva automazione delle operazioni portuali, dalla gestione dei terminal container al monitoraggio in tempo reale delle merci con l'obiettivo di **migliorare efficienza, ridurre costi e aumentare la competitività internazionale**. Un esempio può essere

L'implementazione degli *smart ports* sostenuta da programmi governativi come il [National Industrial Development and Logistics Program \(NIDLP\)](#) attraverso standard tecnologici che permettono di aumentare l'efficienza operativa e di accelerare i processi di gestione portuale, come l'automazione dei terminal container, la gestione dei flussi di carico, il monitoraggio in tempo reale delle merci, i sistemi di controllo del traffico marittimo e le soluzioni digitali per la gestione di magazzini e inventari. Il tutto incentivato da partnership pubblico-private.

Tra le innovazioni più rilevanti si segnalano le piattaforme basate su blockchain, fondamentali per garantire sicurezza e trasparenza nelle catene di approvvigionamento, e i sistemi di analisi dei dati associati alla manutenzione predittiva, che consentono di ottimizzare le prestazioni operative e contenere i costi.

Nonostante le prospettive favorevoli, il settore presenta alcune criticità significative, tra cui l'elevato fabbisogno di capitali iniziali, la scarsità di competenze specializzate e i crescenti rischi legati alla cybersecurity.

Oltre alle infrastrutture sul mare, di notevole rilevanza è la connettività ferroviaria. Obiettivo del Regno è quello di **espandere la rete ferroviaria, collegando le linee settentrionali con quelle orientali** per il transito delle merci divenendo così arterie che collegano le città ai porti.

Tuttavia, questa ambiziosa strategia si sviluppa in un contesto geopolitico altamente instabile, che ne condiziona profondamente le prospettive.

Come descritto nell'Analisi del Contesto, il Mar Rosso è diventato un vero e proprio teatro di competizione internazionale, uno spazio sempre più congestionato e conteso, in cui si intrecciano interessi regionali e globali. In questo scenario, la minaccia più immediata e concreta per l'Arabia Saudita è rappresentata dagli Houthi, che hanno sviluppato capacità di guerra asimmetrica in grado di colpire direttamente il traffico marittimo. Sul piano logistico, l'aumento dei rischi riduce la competitività dei porti sauditi e mette in discussione l'ambizione del Regno di diventare un hub centrale nelle catene di approvvigionamento globali. In questo senso, la minaccia Houthi non è un fattore contingente, ma strutturale, destinato a influenzare a lungo termine le scelte strategiche di Riyadh.

Di fronte a tale situazione, l'Arabia Saudita ha progressivamente modificato la propria postura, passando da un approccio prevalentemente militare a uno più pragmatico e orientato alla de-escalation. Dopo anni di intervento diretto nel conflitto yemenita, Riyadh ha avviato negoziati indiretti con gli Houthi e ha sostenuto iniziative diplomatiche volte a ridurre le tensioni nella zona di interesse. Questa evoluzione riflette una consapevolezza crescente: **la sicurezza del Mar Rosso è una condizione imprescindibile** per il successo della Vision 2030, e non può essere garantita esclusivamente attraverso strumenti militari. Al contrario, richiede un **equilibrio complesso tra deterrenza, cooperazione regionale e integrazione nei meccanismi di sicurezza internazionale.**

In definitiva, la strategia marittima saudita si configura come un progetto ambizioso ma intrinsecamente fragile, caratterizzato da un paradosso di fondo: più il Regno si apre al mare e si integra nei flussi globali, più aumenta la propria esposizione a rischi esterni e minacce asimmetriche. Il successo di questa trasformazione dipende quindi non solo dalla capacità di attrarre investimenti e sviluppare infrastrutture, ma anche dalla gestione di un ambiente geopolitico in rapido mutamento, in cui attori statali e non statali possono influenzare in modo decisivo le dinamiche economiche. Infatti, attraverso la partecipazione attiva (in termini di rapporti di amicizia e collaborazione con gli Stati limitrofi) i Paesi interessati alla stabilizzazione dei traffici marittimi nel Mar Rosso possono aiutare l'Arabia Saudita ad amministrare e rendere più sicura tutta la filiera della *blue economy* e al contempo ridurre le disomogeneità economiche e politiche presenti nell'area.

In questo senso, il futuro dell'Arabia Saudita come potenza marittima regionale non si giocherà soltanto nei cantieri, nei porti del Mar Rosso, ma soprattutto nella capacità di stabilizzare uno spazio marittimo che, oggi più che mai, rappresenta uno dei nodi critici dell'ordine globale.

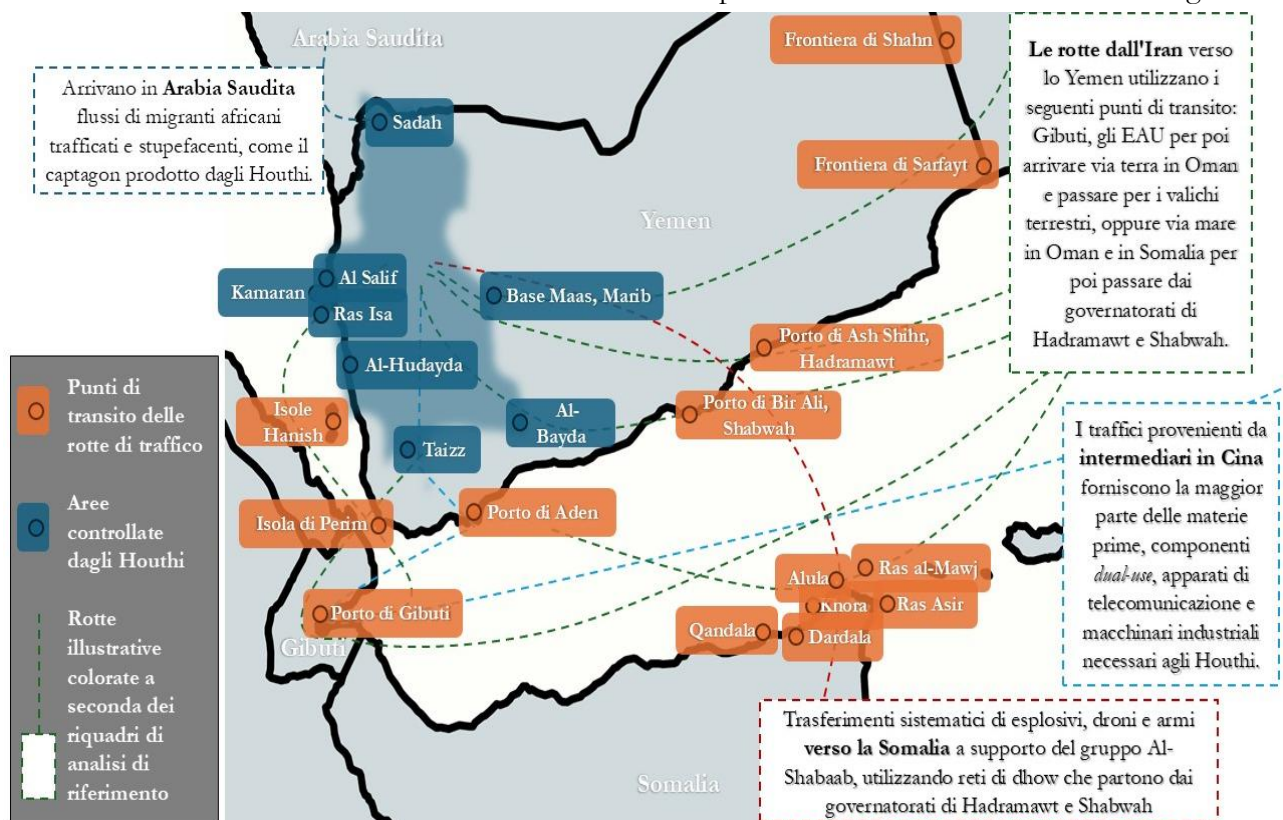
4. Frontiere liquide e attori ibridi

di Marisa Cocchiario in collaborazione con Lisa Borlotti e Sante Grande

Nel contesto di **competizione strategica e vulnerabilità delle rotte marittime**, l'instabilità regionale non si limita a ridefinire gli equilibri tra attori statali, ma crea anche spazi operativi per attori non statali, i quali, per sostenere le proprie attività politico-militari, ricorrono sempre più a economie illecite e a modelli ibridi di finanziamento riconducibili al nesso tra criminalità e terrorismo. Questo nesso comprende sia gruppi terroristici direttamente coinvolti in attività illecite per finanziare le proprie operazioni, sia la formazione di alleanze con organizzazioni criminali per ottenere

supporto logistico. Sebbene non esistano gruppi che rappresentano in senso stretto queste definizioni, è comunque possibile individuare un continuum operativo e funzionale tra criminalità organizzata e terrorismo. Un singolo gruppo può infatti oscillare tra motivazioni criminali e politiche a seconda del contesto in cui opera, producendo entità ibride che presentano contemporaneamente entrambe le caratteristiche. Si tratta di gruppi coinvolti nel contrabbando di armi, nel riciclaggio di denaro e nel traffico di droga, quale mezzo per procurarsi risorse da impiegare al fine di raggiungere obiettivi politici, religiosi e/o ideologici.

In definitiva, l'interazione tra criminalità e terrorismo rafforza l'organizzazione che diventa capace di mettere in discussione la legittimità



Mappa fine alla rappresentazione orientativa delle rotte descritte nel [report finale del Panel di esperti sullo Yemen \(Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, 17 ottobre 2025\)](#). Prodotta da Marisa Cocchiario a partire da MapChart.net.

dello Stato e di sostituirlo in molte delle sue funzioni. Il paradigma definito in precedenza spiega come [gli Houthi utilizzino reti di traffico illegali](#) nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden, [trend in aumento](#) negli ultimi anni, per ottenere vantaggi sia economici che strategici: per incrementare le entrate esterne utilizzate per finanziare la guerra e per facilitare il flusso costante di rifornimenti militari dall'Iran.

Le direttrici del Mar Rosso e del Golfo di Aden sono quelle usate maggiormente per i traffici illeciti che coinvolgono gli Houthi. Proprio per questo motivo, negli ultimi anni c'è stato un potenziamento dei controlli su queste rotte. In risposta all'aumento di sequestri, gli Houthi hanno dimostrato una forte **capacità di adattamento**: quando le autorità internazionali o locali riescono a colpire un canale specifico, l'organizzazione risponde dirottando i flussi in tempistiche utili a evitare l'interruzione delle supply chain.

Questa evoluzione ha portato al coinvolgimento di attori internazionali situati ben oltre i confini regionali, con la Cina che emerge tra i punti di origine per componenti e materiali *dual-use*.

Inoltre, il traffico illecito stesso si è sensibilmente diversificato, estendendosi oltre le armi e componenti militari per includere stupefacenti, apparecchiature di telecomunicazione, pesticidi, medicinali e beni culturali yemeniti.

Questa complessa rete è sostenuta da una combinazione di imprenditori yemeniti e stranieri (che agiscono perlopiù come prestanome), reti tribali locali e alleanze

Cosa naviga su queste rotte?

Sistemi d'arma avanzati: Missili da crociera **Ghadir**, sistemi di difesa aerea portatili (**MANPADS**) serie **Misagh**, fucili anti-materiale **AM-50 Sayyad**, testate, cercatori (seekers) e precursori chimici (nitrato d'ammonio) per propellenti.

Componentistica per Droni (UAV): Motori (serie **Shahed** e **DLE**), controllori di volo (**Pixhawk V5+**), moduli GPS, fibra di carbonio per strutture alari e kit completi per l'assemblaggio domestico.

Tecnologie di Sorveglianza: Ricevitori **AIS (Cypho-150)** per il tracciamento navale, analizzatori di spettro (**Signal Hound**) per il monitoraggio wireless, telecamere termiche e apparati radio **Motorola**.

Economie di guerra: Carburante e tabacco grezzo per la produzione illecita di sigarette; traffico transnazionale di **Captagon**, metanfetamine e migranti africani, utilizzati come fonti primarie di autofinanziamento e controllo sociale.

pragmatiche con gruppi militanti come al-Shabaab e AQAP, che facilitano il transito delle merci attraverso il Corno d'Africa e i territori yemeniti.

Dato che i traffici destinati agli Houthi devono passare per i punti di sbarco sulle coste dello Yemen, il loro contenimento dipende in larga misura dalle capacità di controllo e interdizione lungo le coste del Paese, che tuttavia risultano strutturalmente limitate a causa della frammentazione statale e della debolezza dei suoi apparati di sicurezza, rendendo inevitabile il

ricorso a forme di cooperazione e supporto internazionale. A tale proposito il Consiglio di Sicurezza ha più volte [richiesto esplicitamente](#) alla comunità internazionale di collaborare per potenziare le capacità della Guardia Costiera Yemenita (YCG), per affrontare la crisi di sicurezza nel Mar Rosso e garantire la stabilità marittima nell'area.

Per poter fornire una serie di scenari utili al decisore, è fondamentale analizzare le dinamiche tra gli attori statali e non operanti in tale contesto complesso e in continua evoluzione rispondendo alle seguenti tre domande orientative:

1. In che modo il potenziamento della YCG incide concretamente sul controllo delle rotte marittime e sulla sicurezza della navigazione nel Mar Rosso?
2. In che modo la collaborazione tra l'Arabia Saudita e altre forze potrebbe migliorare le capacità della Guardia Costiera Yemenita?
3. Perché la lotta al contrabbando e al traffico illegale nel Mar Rosso è importante per ridurre l'operatività degli Houthi?

4.1 In che modo il potenziamento della YCG incide concretamente sul controllo delle rotte marittime e sulla sicurezza della navigazione nel Mar Rosso?

Il potenziamento della YCG ha un impatto diretto sul controllo delle rotte marittime nel Golfo di Aden e nel Mar Rosso. Considerata la centralità della regione marittima per il commercio globale (cfr. *Sicurezza nella regione: libertà di navigazione, conflitti e infrastrutture*), il rafforzamento della YCG le permetterebbe di diventare un valido interlocutore nella difesa delle acque yemenite e delle rotte marittime che vi trafficano, e nella lotta alla criminalità organizzata. Questo significherebbe creare una prima barriera contro il flusso di merci illegali che alimentano conflitti regionali e criminalità organizzata, potenziare le capacità di identificazione delle minacce e garantire un ambiente marittimo sicuro. Il potenziamento della YCG avrebbe implicazioni diverse a seconda della visione strategica che lo guida. Se concepito come strumento del governo riconosciuto internazionalmente per esercitare il monopolio della violenza legittima su acque territoriali, risponderebbe a logiche statali occidententriche. Tuttavia, potrebbe altrettanto essere interpretato come rafforzamento della capacità di autodeterminazione locale, di protezione dei diritti di pesca delle comunità costiere yemenite, o di resistenza a logiche estrattive esterne. Analogamente, il controllo delle rotte marittime

non deve necessariamente significare “apertura al commercio globale”: potrebbe significare anche definizione autonoma delle condizioni di transito, gestione delle risorse marine secondo priorità locali, o negoziazione da posizione di forza con attori regionali e internazionali. Nonostante queste considerazioni critiche sulla governance statale, è importante riconoscere che il potenziamento della YCG ha raggiunto traguardi significativi nel contrasto al traffico illecito lungo le coste dello Yemen, portando a un [netto aumento dei casi di intercettazione](#) di carichi che trasportavano rifornimenti militari iraniani destinati alle forze Houthi. Tra i successi figurano il sequestro di apparecchiature di comunicazione avanzate e di componenti *dual-use* per missili e droni, che indeboliscono direttamente il potenziale offensivo degli attori non statali.

Nel campo della lotta al narcotraffico, il potenziamento delle capacità di pattugliamento e abbordaggio ha portato a importanti intercettazioni, come il [sequestro di tre tonnellate di hashish e metanfetamina cristallina](#).

In secondo luogo, mentre sono in corso [programmi internazionali](#) volti a potenziare ulteriormente questa capacità, la YCG ha sviluppato una maggiore consapevolezza delle dinamiche che interessano le proprie acque territoriali. Il rafforzamento della Maritime Domain Awareness (MDA), intesa come capacità di monitorare, analizzare e condividere informazioni relative al dominio marittimo in tempo reale, è stato ottenuto con attività mirate

di tutoraggio e formazione, e con il consolidamento delle infrastrutture e delle attrezzature operative.

Da un lato, i programmi di formazione della YCG contribuiscono a migliorare il coordinamento tra gli attori coinvolti nei programmi internazionali, con lo scopo di favorire una risposta più tempestiva e integrata alle minacce che si pongono nelle acque del Mar Rosso. Dall'altro, i corsi di formazione in ingegneria navale contribuiscono a garantire la prontezza operativa della flotta e mantenere la funzionalità nel lungo periodo.

Inoltre, l'installazione di sistemi di controllo del traffico navale permette il tracciamento in tempo reale delle imbarcazioni e l'individuazione precoce di attività sospette. Tuttavia, questo sistema ha bisogno di continui processi di modernizzazione in termini di motovedette ad alta velocità e tecnologie di sorveglianza costiera, in grado di intercettare anche le imbarcazioni non tracciate, oltre a un maggiore scambio di informazioni di intelligence con gli attori presenti sul campo. Obiettivi, questi, che sono al centro dello Yemen Maritime Security Partnership (YMSP).

Infine, la YCG gioca un ruolo importante per la ripresa economica dello Yemen, la sicurezza delle infrastrutture chiave della regione (cfr. MENA) e per il funzionamento delle missioni internazionali attive nell'area. Una YCG efficiente faciliterebbe la ripresa delle esportazioni petrolifere dai porti meridionali. Il ripristino di queste esportazioni aumenterebbe le

entrate dello Stato, consentendo di reinvestire nei servizi pubblici. Oltre alle esportazioni, la YCG garantisce la sicurezza di porti vitali come Aden e protegge gli oleodotti costieri dal sabotaggio. In ultimo, la YCG colma il divario tra la protezione navale di alto livello e la sicurezza costiera facendo da partner locale per coalizioni internazionali e missioni tra cui la EUNAVFOR Aspides.

4.2 In che modo la collaborazione tra l'Arabia Saudita e altre forze potrebbe migliorare le capacità della Guardia Costiera Yemenita?

Coalizioni internazionali guidate da Arabia Saudita e Emirati Arabi hanno [ottimizzato in modo significativo l'efficienza operativa della YCG](#), testimoniata da un marcato aumento dei casi di sequestro di carichi illegali e destinati alle forze Houthi nel corso del 2025.

Tra le iniziative multilaterali: il [Regional Program for Maritime Security in the Red Sea Area](#) a conduzione europea e la [Combined Task Force 153 \(CTF-153\)](#) guidata dagli Stati Uniti, entrambe istituite nel 2022, e focalizzate sulla lotta al traffico di armi e sul rispetto degli accordi regionali in materia di sicurezza.⁵ Più di recente, la [conferenza internazionale ospitata a Riyadh nel settembre 2025](#) ha come obiettivo principale quello di rafforzare le capacità della YCG. Tra gli

esiti principali della conferenza figura l'avvio del [Partenariato per la sicurezza marittima dello Yemen \(YMSP\)](#), guidato dall'Arabia Saudita in collaborazione con diversi paesi, tra cui Regno Unito, Usa, entità tra cui l'UE, e l'istituzione di [un ufficio dedicato in Arabia Saudita](#), gestito attraverso il Fondo di assistenza tecnica per lo Yemen (TAFY), con il compito di coordinare le risorse a disposizione. Il YMSP ambisce alla ricostruzione delle infrastrutture civili attraverso la formazione specializzata, il sostegno istituzionale e la fornitura di attrezzature avanzate, tra cui sistemi di sorveglianza costiera e motovedette più grandi. Questi strumenti non sono però accompagnati da un quadro operativo pienamente implementato ed è quindi prematuro immaginarli come *game changer* quando si tratta delle capacità marittime yemenite.

Altro elemento di rilievo è l'UNODC Global Maritime Crime Programme (GMCP) che [sostiene attivamente dal 2019](#) la Guardia Costiera dello Yemen. Nel concreto, quest'ultimo ha portato a “una collaborazione efficace, che ha consentito di potenziare le competenze del personale della Guardia Costiera yemenita e di sostenere il ripristino delle attrezzature e il rafforzamento delle capacità operative.”⁶

⁵ Le linee di cooperazione in materia sono state ampiamente approfondite nel Report per i decisori [Navigare la crisi del Mar Rosso: persone migranti, infrastrutture e criminalità](#)

⁶ Traduzione della dichiarazione del Magg. Gen. Khaled Ali Saleh Al Qoumali, Presidente della Yemen Coast Guard, riportata in United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), *Global Maritime Crime Programme – Briefing Package 2025*, relativa alla cooperazione con il

4.3 Perché la lotta al contrabbando e al traffico illegale nel Mar Rosso è importante per ridurre l'operatività degli Houthi?

Guardando agli sviluppi del movimento degli Houthi all'interno del più ampio contesto complesso e dinamico del conflitto in Yemen, così come descritto nell'*Analisi del Contesto* e in *Sicurezza nella regione: libertà di navigazione, conflitti e infrastrutture*, la capacità di attori non statali di sostenere e proiettare un livello così elevato di opposizione armata si discosta nettamente dai parametri dei conflitti convenzionali: la violenza non è più competenza esclusiva degli stati-nazione e i mezzi a disposizione degli attori destabilizzanti vanno ben oltre le sole capacità militari. In questo contesto un attore non statale come gli Houthi [si sono trasformati](#) da gruppo locale a una "potenza quasi statale" con raggio d'influenza regionale: mentre a livello locale interagiscono con reti tribali integrate in circuiti di *patronage* che permettono il controllo del territorio, per garantire la propria sopravvivenza e il proprio sviluppo, gli Houthi hanno stretto alleanze pragmatiche con Al-Shabaab in Somalia e con AQAP, con cui scambiano supporto logistico in cambio di armi e addestramento pratico (cfr. MENA). La guerra civile in Yemen può essere propriamente definita come una guerra asimmetrica.⁷ Una guerra asimmetrica si caratterizza per la sfumatura dei confini tra

obiettivi politici, ideologici e interessi puramente criminali, dove attori non statali utilizzano tattiche irregolari per contrastare potenze tecnologicamente superiori. Nel contesto analizzato, la [grande differenza tra i mezzi impiegati](#) dalle fazioni mette in luce le asimmetrie dello scontro: se da un lato troviamo una coalizione internazionale con mezzi a disposizione che includono attrezzature all'avanguardia, dall'altro gli Houthi utilizzano un arsenale a basso costo ricavato da tecnologie *dual-use*. Nonostante ciò, lo scontro diretto [sembra essere sempre più probabile](#), tesi dimostrata dalle minacce esplicite pubblicate sui siti web ufficiali degli Houthi che avvertono di imminenti aggressioni ai danni di navi e infrastrutture petrolifere, descrivendo tali azioni come obblighi morali.

Alla luce degli attacchi israelo-statunitensi all'Iran, a partire dal 28 febbraio 2026 e della regionalizzazione del conflitto, il supporto diretto dell'Iran [rischia di diminuire](#). In questo scenario, gli Houthi sono quindi incentivati a intensificare la propria dipendenza da economie illecite. Questo processo, già in atto, si traduce in un maggiore ricorso a reti transnazionali per il traffico di componenti militari, stupefacenti e esseri umani, consolidando un modello di finanziamento sempre più autonomo e meno vincolato all'asse iraniano. Il trend del coinvolgimento degli Houthi nel narcotraffico è

programma GMCP nello sviluppo delle capacità operative della Guardia Costiera Yemenita.

⁷ Concetto che trova fondamento teorico nelle analisi di Mary Kaldor sulle "nuove guerre". Vd. Kaldor, M. *New and Old Wars*. Stanford University Press, Stanford, 1999.

già in aumento. Ciò [comprende](#), ma non si limita a: la produzione e il commercio illegale di sigarette, la produzione e la distribuzione di Captagon (anfetamine), la distribuzione di khat e sedativi, e al transito di eroina proveniente dall'Afghanistan. La letteratura sul nesso tra criminalità e terrorismo presentata in precedenza evidenzia come un movimento come quello degli Houthi, che riesce a sviluppare le capacità interne necessarie per dedicarsi direttamente a diverse attività criminali passando dal semplice acquisto di armi al coinvolgimento nel traffico di droga, spesso [acquisisce un maggiore controllo operativo e organizzativo](#). Inoltre, i profitti derivanti dal narcotraffico, [nel lungo termine rendono](#) questi gruppi capaci di fornire servizi sociali e porsi come alternativa valida allo Stato riconosciuto grazie alla loro capacità di esercitare una forma di *governance* nelle aree sotto il loro controllo. In tal modo, riuscendo ad ottenere un sostegno locale significativo, consolidano la propria base di potere sul territorio. Tuttavia, la loro capacità di mantenere il controllo territoriale non rappresenta semplicemente una “deviazione” dal modello di Stato-nazione centralizzato, bensì l'espressione coerente di tradizioni decentralizzate profondamente radicate nella storia yemenita. Le strutture claniche e religiose costituiscono un sistema complesso dinamico e rappresentano una pluralità di nodi di negoziazione, mediazione e conflitto. Di conseguenza, interpretare il controllo Houthi come un ostacolo temporaneo al ripristino dell'autorità statale presuppone

implicitamente un modello di governance unitario che non è né universale né necessariamente desiderabile nelle attuali tradizioni politiche yemenite. La resilienza della loro governance dipende non solo dai mezzi economici, ma anche dalla coerenza con identità locali, strutture tribali e narrazioni religiose che preesistono allo Stato-nazione moderno, rendendo sempre più complesso il ripristino dell'autorità statale secondo un modello centralizzato. (cfr. Yemen nel Mar Rosso). Concentrare gli sforzi nella lotta ai suddetti traffici significa limitare la capacità operativa dell'organizzazione non solo dal punto di vista finanziario ma anche in termini di consenso della popolazione locale, al netto del sistema complesso socio-culturale dinamico che definisce un contesto multiforme e multilivello che è necessario considerare. Queste dinamiche costituiscono un elemento sempre più rilevante per la sicurezza regionale: l'intensificazione del coinvolgimento degli Houthi in attività illecite si traduce in un rischio crescente di consolidamento delle loro capacità finanziarie, operative e di radicamento territoriale. Non a caso, anche le missioni europee EUNAVFOR Aspides e Atalanta stanno progressivamente [ampliando il proprio mandato operativo](#) includendo misure specifiche di contrasto al contrabbando e al traffico illecito, seppur limitate nell'implementazione a causa di partner locali con capacità ancora inadeguate in termini di sorveglianza marittima, disponibilità di unità navali, efficacia dei meccanismi di interdizione e

tenuta dei sistemi di enforcement giuridico e giudiziario.

In conclusione, l'instabilità nel Mar Rosso ha permesso agli Houthi di operare lungo un continuum tra criminalità e terrorismo per sostenere i propri obiettivi politico-militari. Attraverso il controllo di reti illecite di armi, beni *dual-use* e stupefacenti, il gruppo si è trasformato in una potenza quasi statale, capace di esercitare una *governance* che sfida la legittimità dello Stato. Si conclude inoltre che, dato che le rotte marittime del Mar Rosso e del Golfo di Aden sono quelle di maggiore importanza tanto per il commercio internazionale quanto per le attività degli Houthi, il potenziamento della YCG rappresenta un passo fondamentale per assicurare la stabilizzazione regionale e la protezione delle rotte commerciali globali.

5. Sicurezza nella regione: libertà di navigazione, conflitti e infrastrutture

di Andrea Speziale

In questo capitolo l'area viene analizzata da un punto di vista securitario, alla luce dei numerosi conflitti e delle situazioni di crisi che interessano tuttora i Paesi che affacciano sul Mar Rosso e le zone immediatamente contigue. Per quanto concerne gli aspetti securitari dei Paesi del Corno d'Africa che affacciano sul Mar Rosso, una più ampia trattazione è stata effettuata nel precedente [Report per decisori *Navigare la crisi del Mar Rosso: persone migranti, infrastrutture e criminalità*](#).

Gli aspetti intrinsecamente legati all'ambito della sicurezza nella regione del Mar Rosso sono qui suddivisi in tre filoni principali, strettamente interconnessi tra loro:

- la situazione di **conflitto militare, ma anche politico**, che interessa i Paesi che hanno interessi nell'area;
- la **libertà della navigazione**;
- i rischi di danni all'**infrastruttura di rete** della regione.

In particolare, il riferimento è allo Yemen, sullo Stretto di Bab al-Mandeb, uno dei tre chokepoint regionali vitali per il commercio internazionale (insieme allo Stretto di Hormuz e al Canale di Suez). Le direttrici che vi transitano si confermano rotte strategiche cruciali, utilizzate dall'Iran per garantire un flusso costante di armamenti e rifornimenti militari a supporto delle forze Houthi, alimentando il

nesso tra criminalità e terrorismo, come già analizzato nel paragrafo *Frontiere liquide e attori ibridi*.

Il sistema complesso yemenita (in dettaglio nella sezione *Lo Yemen nel Mar Rosso*) è al centro per la sua posizione geografica, in grado di controllare l'accesso allo specchio d'acqua tramite lo stretto di Bab-el-Mandeb, strettoia e via d'accesso meridionale al Mar Rosso, a sua volta ulteriormente delimitato a nord dal Canale di Suez, che lo mette in collegamento col Mediterraneo. Attualmente non esistono alternative praticabili parimenti vantaggiose che consentano di aggirare la rotta che passa per Bab-al-Mandeb e Suez, rendendo questa regione uno dei più importanti snodi del traffico marittimo mondiale.

5.1 Dalla guerra civile alla frammentazione politica interna

Le vicende del Mar Rosso hanno reso evidente il sistema di alleanze che risulta essere piuttosto fluido.

Le evoluzioni politiche interne segnate da attori non statali, una guerra civile in corso sin dal 2014 e le relazioni esterne delle varie fazioni con altri attori internazionali, come Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Iran, Israele e Stati Uniti, contribuiscono a plasmare l'assetto securitario della regione.

Nella guerra civile yemenita i principali attori internazionali coinvolti nel conflitto sono stati:

- l'Arabia Saudita: che ospita il governo internazionalmente riconosciuto del

Paese, il Consiglio di Leadership Presidenziale, PLC;

- gli Emirati Arabi Uniti: che hanno sostenuto il Consiglio di Transizione Meridionale, STC;
- l'Iran: in appoggio agli Houthi.

[Queste sono le tre principali fazioni che hanno controllato gran parte del territorio dello Yemen per circa un decennio tra il 2014-2015 e l'inizio del 2026.](#) A gennaio 2026 il PLC, sostenuto dall'Arabia Saudita, ha lanciato una massiccia offensiva volta a conquistare Aden, controllata dal STC. L'operazione si è conclusa con la presa della città, lo scioglimento del STC e la fuga del suo leader, Aidarus al-Zubaidi, che è fuggito via nave in Somaliland ove lo attendeva un volo per Abu Dhabi.

L'Arabia Saudita vede lo Yemen come una questione di sicurezza terrestre e stabilità del confine, e punta a uno Stato yemenita unitario e filo-saudita. Gli Emirati Arabi Uniti perseguono invece una strategia marittima e geoeconomica, sostenendo attori singoli e il controllo di porti e coste del Mar Rosso. Le due visioni hanno trasformato i due Paesi in competitor strategici nell'arena yemenita.

La rivalità tra i due Stati non si esaurisce nel teatro yemenita ma si estende anche a conflitti in corso in altri Paesi della regione del Mar Rosso e del Corno d'Africa. [Arabia Saudita ed Emirati Arabi si trovano su fronti opposti anche nella guerra civile che si sta combattendo dal 2023 sull'altra sponda del Mar Rosso, in Sudan.](#) Nell'ambito del conflitto che imperversa nel

Paese africano, Abu Dhabi e Riyadh appoggiano rispettivamente le Forze di Supporto Rapido (RSF) e le Forze Armate del Sudan (SAF).

Nonostante le divergenze, i due attori sono però accomunati da una ostilità condivisa nei confronti dell'Iran, in particolare in seguito agli attacchi lanciati proprio da Teheran contro Arabia Saudita ed Emirati Arabi come atto di ritorsione per i bombardamenti da parte di USA e Israele iniziati a febbraio 2026.

Le importanti tensioni geopolitiche di carattere locale hanno effetti che riverberano su scala globale: una serie di eventi mediaticamente noti come "Crisi del Mar Rosso".

5.2 Il conflitto con Israele e l'inizio della crisi del Mar Rosso

Come già visto, sebbene le radici della crisi affondino in profondità nella storia, nelle società e negli equilibri di potere della regione, è possibile individuarne l'inizio in conseguenza degli eventi del 7 ottobre 2023.

In tale data [Hamas](#) (acronimo di *Ḥaraka al-muqāwama al-islāmiyya*, Movimento della resistenza islamica) ha lanciato una incursione in territorio israeliano e il giorno seguente, l'8 ottobre, il governo israeliano guidato dal Primo Ministro Benjamin Netanyahu ha dichiarato lo stato di guerra. Sono quindi iniziate le operazioni militari per liberare la Striscia di Gaza dai miliziani di Hamas, di fatto invadendo il territorio palestinese.

Gli eventi di Gaza hanno innescato la complessa rete di relazioni transnazionali dell'Asse della Resistenza, un sistema di alleanze più o meno

consolidate tra attori non statali, che include Hamas e gli Houthi, e notoriamente sostenuto dall'Iran, come detto in precedenza.

Il 19 novembre 2023 gli Houthi hanno sequestrato una nave cargo, la Galaxy Leader, nei pressi del porto yemenita di Hodeidah sostenendo che fosse legata a Israele e che tutte le navi riconducibili a questo sarebbero state bersagli legittimi per le forze armate. La nave è stata in seguito dirottata nel porto yemenita e l'equipaggio è stato preso in ostaggio e rilasciato solamente nel 2025.

Entro i primi mesi del 2024 [gli Houthi hanno colpito circa 40 imbarcazioni](#) tra il Golfo di Aden e il Mar Rosso. Il tonnellaggio navale che ha transitato nel Mar Rosso è [diminuito del 70% tra la prima metà di dicembre 2023 e gennaio 2024](#), come conseguenza dei numerosi attacchi alle navi da parte degli Houthi. Nello stesso periodo è invece aumentato del 60% il traffico navale davanti al Capo di Buona Speranza, la principale rotta alternativa tra Asia ed Europa.

Uno dei fattori determinanti di una tale drastica riduzione del traffico navale nella regione è stato l'incremento dei premi assicurativi per le imbarcazioni. Sebbene il numero di attacchi realmente significativi (con navi dirottate o addirittura affondate) sia stato piuttosto ridotto, l'aumento dei rischi per la navigazione si è tramutato in un contestuale rincaro dei premi assicurativi per le navi. La sola minaccia del rischio ha reso economicamente insostenibile il transito per il Mar Rosso, costringendo le compagnie marittime ad adottare la rotta

sensibilmente più lunga, ma più sicura, del Capo di Buona Speranza.

5.3 L'intervento militare degli USA e le capacità belliche degli Houthi

Nel dicembre 2023 gli Stati Uniti hanno dato il via all'[Operazione Prosperity Guardian](#), alla guida di una coalizione multinazionale che include, tra gli altri, Regno Unito, Francia, Italia e Spagna.

Il 10 gennaio 2024 il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite (UNSC) ha adottato la [Risoluzione 2722 \(2024\)](#) chiedendo agli Houthi di sospendere immediatamente gli attacchi alle navi commerciali e mercantili.

Il 12 gennaio 2024 la coalizione a guida statunitense ha iniziato i bombardamenti aerei sui principali siti militari degli Houthi nello Yemen.

Il 19 febbraio 2024 l'Unione Europea ha dato il via alla [missione EUNAVFOR Aspides](#) per tutelare la libertà di navigazione e proteggere il traffico navale mercantile e commerciale nel Mar Rosso, nel Golfo di Aden, nel Mar Arabico, nel Golfo di Oman e nel Golfo Persico.

Le operazioni condotte dagli USA e dai loro alleati contro gli Houthi, in particolare, l'[Operazione Rough Rider](#), una massiccia campagna statunitense di bombardamenti tra marzo e maggio 2025, hanno portato ad una serie di incontri diplomatici tra i rappresentanti delle due fazioni che, con la mediazione dell'Oman, si sono conclusi con un [cessate il fuoco](#) all'inizio di maggio 2025. L'accordo prevede la fine degli attacchi alle navi statunitensi

nel Mar Rosso, ma gli Houthi hanno escluso dal cessate il fuoco gli obiettivi israeliani, che hanno continuato a essere dei possibili bersagli.

Sebbene da un punto di vista strettamente militare le forze degli Houthi non siano paragonabili a quelle dei Paesi occidentali e degli USA, questi hanno però sviluppato negli anni una significativa capacità nel settore dei droni. L'avvento dei veicoli senza pilota sui campi di battaglia ha drasticamente cambiato l'approccio al conflitto, avvantaggiando notevolmente tutti quegli attori, come gli Houthi, che non possono disporre di un apparato industriale, finanziario e tecnologico di alto livello.

Il costo di un drone, infatti, si aggira sulle poche decine di migliaia di dollari, mentre i missili necessari per intercettarli costano milioni di dollari. Secondo [un report dell'Orion Policy Institute del luglio 2025](#), sebbene gli Houthi rivendichino la progettazione e la produzione interna di loro aeromobili a pilotaggio remoto, UAV (Unmanned Aerial Vehicle), vi sono prove inequivocabili che molti dei componenti utilizzati per la loro tecnologia provengono dall'Iran. Ciononostante, gli Houthi si sono dimostrati capaci sia di produrre in territorio yemenita componenti specifici per i droni, sia di approvvigionarne le componenti da fonti civili esterne all'Iran. Tali aspetti inseriscono elementi nuovi di guerra asimmetrica, come già trattato sia nell'*Analisi del contesto*, sia nella sezione *Frontiere liquide e attori ibridi*. La rete di approvvigionamento al centro della quale si trovano gli Houthi fa ampio uso di beni *dual-use*,

inclusi motori per droni, moduli GPS, sensori elettronici e apparecchiature di telecomunicazione, che vengono spesso importati dalla Cina e da altri mercati internazionali facendoli passare per macchinari industriali o componenti civili leciti.

Oltre all'impiego di droni civili riconvertiti ad uso militare, utilizzati perlopiù per uso locale per via della limitata autonomia di volo di pochi chilometri, gli Houthi dispongono anche di UAV di tipo militare, tra cui i:

- **Qasef** (verosimilmente di derivazione iraniana), impiegati come kamikaze per la loro capacità di trasporto fino a 30kg e con una capacità di 120km;
- **Sammad** (anche riportati come Samad), capaci di trasportare una testata esplosiva fino a 1500km di distanza e impiegati per colpire anche il territorio di Israele;
- **Waid**, particolarmente avanzati e quasi certamente di importazione, impiegati soprattutto per colpire bersagli navali.

5.4 I rischi per l'infrastruttura di rete nella regione

Oltre alle questioni legate alla libertà di navigazione e al perdurare della guerra civile yemenita, un'ulteriore vulnerabilità dovuta all'instabilità regionale riguarda i rischi di danni all'infrastruttura di rete.

Attraverso il Mar Rosso transitano infatti diversi cavi sottomarini che portano la connessione internet ai Paesi affacciati sulle due sponde. In particolare, [lo Yemen risulta collegato alla rete](#)

[globale da un numero piuttosto limitato di cavi e tramite tre sole città costiere \(Al Ghaydah, Aden e Al Hudaydah\).](#)

- FALCON, Africa-1, Asia-Africa-Europe-1 (AAE-1) e SeaMeWe-5: lunghi cavi che collegano attraverso numerose ramificazioni la Cina, il Sudest asiatico e l'India con il Medio Oriente, il Golfo Persico, il Mar Rosso, il Corno d'Africa, il Mediterraneo e l'Europa meridionale.
- Aden-Djibouti: un cavo che collega i due porti omonimi sulle due sponde del Mar Rosso.

Oltre ai cavi che collegano lo Yemen, sul fondale ne sono posati un numero enormemente maggiore per connettere l'Asia orientale, l'Oceano Indiano, il Medio Oriente, l'Africa orientale e l'Europa, rendendo il Mar Rosso uno dei principali snodi del traffico internet mondiale.

Nel febbraio 2024, in seguito al [danneggiamento di quattro dei cavi principali](#) che attraversano il Mar Rosso, il governo israeliano ha accusato gli Houthi di aver deliberatamente colpito queste infrastrutture, mentre questi ultimi hanno negato il proprio coinvolgimento. In quell'occasione il danno è stato poi attribuito alla nave portarinfuse Rubymar (battente bandiera del Belize), colpita da missili degli Houthi, che dopo essere andata alla deriva (causando anche un danno ambientale per la perdita di petrolio e fertilizzanti in mare) ha trascinato l'ancora sul fondale tranciando i cavi. Nell'occasione, è stato

stimato che sia stato [interrotto il 25% del traffico dati tra Europa e Asia.](#)

Il 6 settembre 2025 sono stati rilevati importanti [danni a numerosi cavi sottomarini nei pressi della città portuale saudita di Gedda.](#) Nell'occasione si sono verificate significative interruzioni dei servizi internet in India, Pakistan, Arabia Saudita ed Emirati Arabi. Anche in questa occasione gli Houthi non hanno rivendicato attacchi alle infrastrutture.

Un ulteriore problema è dato dalle difficoltà di riparazione dei cavi danneggiati. Infatti, l'instabilità regionale e l'alto rischio di attacchi da parte degli Houthi ha rallentato in maniera significativa le operazioni di riparazione dei cavi danneggiati a settembre 2025 e anche la posa dei nuovi.

Sempre a causa dei rischi per la sicurezza, nel novembre 2025 [Meta ha posticipato il completamento della tratta lungo il Mar Rosso del cavo 2Africa](#) (che arriva dall'Asia fino al Golfo di Aden, senza superare lo Stretto di Bab-al-Mandeb e quindi senza connettere Gibuti, Eritrea, Sudan, Yemen e Arabia Saudita) e più recentemente, a marzo 2026, per i medesimi rischi, la posa della direttrice che dovrebbe entrare nel Golfo Persico dallo Stretto di Hormuz è stata posticipata. Anche [il cavo Blue-Raman di Google](#) ha subito analoghi ritardi nella posa.

5.5. Le simmetrie tra Bab-al-Mandeb e Hormuz

La situazione securitaria del Mar Rosso è inoltre strettamente legata anche agli accadimenti del Golfo Persico, in particolare dall'inizio della guerra tra Stati Uniti e Iran con gli attacchi del 28 febbraio 2026.

Mentre Bab-al Mandeb è il chokepoint da cui transitavano gran parte degli scambi commerciali tra Asia ed Europa, lo Stretto di Hormuz era la via principale per il trasporto di petrolio dai Paesi produttori del Medio Oriente fino all'Asia orientale. Il blocco di Hormuz messo in atto dall'Iran (e poi anche dalla marina militare statunitense) ha di fatto tagliato i rifornimenti di carburante per molti Stati che dipendevano dalle importazioni provenienti dalla regione.

Se nel caso di Bab al Mandeb la riduzione del traffico marittimo è dovuta agli attacchi condotti dagli Houthi, ad Hormuz è stato l'Iran (principale sostenitore del gruppo yemenita) ad aver minato l'accesso del Golfo Persico rendendone quasi impossibile il passaggio.

Da un punto di vista securitario, le capacità degli Houthi e di Teheran sono strettamente interconnesse: i primi necessitano del forte alleato che fornisce armi, sostegno economico e una (seppur moderata) legittimazione internazionale, mentre l'Iran può beneficiare degli Houthi quale principale forza dell'Asse della Resistenza (soprattutto dopo il significativo ridimensionamento di Hamas e di Hezbollah nelle invasioni portate avanti da Israele a Gaza e in Libano) e come un attore alleato in grado di

fornire un supporto fondamentale per proseguire il conflitto con gli USA, minacciando la sicurezza delle rotte del Mar Rosso.

L'insicurezza crescente in Medio Oriente e i pericoli per la navigazione nel Golfo Persico e nel Mar Rosso hanno avuto almeno due grandi ripercussioni di carattere globale, a riprova dell'importanza strategica di questa regione:

- **Il ridisegnamento della logistica e delle catene di approvvigionamento:** l'impossibilità di transitare da Suez ha obbligato molte compagnie di navigazione e di trasporto ad adottare rotte alternative. Queste, seppur ancora molto limitate nei volumi di traffico, hanno comunque registrato aumenti significativi. In particolare, la Russia potrebbe essere tra i maggiori beneficiari dell'apertura di una rotta settentrionale che dai porti asiatici passa per l'Artico arrivando quindi in Europa da nord.
- **La ridefinizione dei rapporti di forza tra attori statali e non statali:** gli Houthi hanno dimostrato che è possibile impiegare strumenti relativamente economici e tecnologie *dual-use*, come i droni commerciali, per poter colpire il traffico navale e bloccare un corridoio marittimo di importanza strategica. Nonostante le operazioni militari statunitensi ed europee e il conflitto con Israele, e nonostante le sue capacità limitate, il gruppo yemenita è stato in grado di colpire le economie occidentali.

In questa prospettiva, l'Iran diventa un interlocutore fondamentale. Sia per negoziare la riapertura dello Stretto di Hormuz che per pacificare la regione, potendo teoricamente giungere persino ad un riconoscimento formale degli Houthi come attore legittimo da parte degli Stati della regione. Infatti, dopo la guerra questi potrebbero preferire una stabilità regionale basata su uno Yemen governato dagli Houthi piuttosto che una situazione permanente di conflitto estremamente dannoso per l'economia e le esportazioni.

Appendice: aggiornamenti al 30 giugno 2026

A margine del presente lavoro si forniscono alcuni approfondimenti in merito agli eventi accaduti nella regione successivamente al 26 maggio 2026, data a cui sono aggiornate la maggior parte delle informazioni riportate.

In particolare, la prosecuzione del conflitto tra Stati Uniti e Iran e i complessi negoziati per la pace che stentano a raggiungere risultati significativi, l'invasione del Libano da parte di Israele e il perdurare della chiusura dello Stretto di Hormuz (riaperto solo in misura molto limitata) con le conseguenti ricadute economiche su scala globale, hanno influenzato anche le dinamiche politiche e securitarie del Mar Rosso. Per quanto concerne l'andamento della guerra tra Teheran e Washington, il 17 giugno 2026 è stato firmato dalle due parti un [Memorandum d'Intesa in 14 punti](#) mediato dal Pakistan (noto anche come Memorandum di Islamabad). Questo documento, che avrebbe dovuto costituire un pre-accordo in vista dei successivi negoziati per sancire una pace definitiva, stabilisce in termini molto generici un cessate il fuoco su tutti i fronti (incluso il Libano), una riapertura dello Stretto di Hormuz, una riduzione delle sanzioni internazionali contro l'Iran e la promessa, da parte della Repubblica islamica, a rinunciare a perseguire l'arma atomica. Tale intesa è stata criticata sin da subito da Israele, ritenendolo non vincolante in quanto non firmatario, continuando così l'offensiva nel Libano meridionale.

Il 26 giugno gli Stati Uniti hanno colpito obiettivi sulla costa iraniana sostenendo che fosse una risposta ad un precedente attacco da parte di Teheran ad una nave mercantile in transito nello Stretto di Hormuz. [Le due parti hanno continuato ad accusarsi reciprocamente nei giorni successivi e la tensione tra le parti è aumentata.](#)

Nel Mar Rosso, gli Houthi, con il sostegno iraniano, l'8 giugno dichiarano un [divieto totale di transito per le navi israeliane](#), considerate bersagli militari legittimi. Il gruppo yemenita continua a rappresentare un alleato fondamentale per l'Iran per la sua capacità di limitare il traffico per lo Stretto di Bab el Mandeb e dunque l'accesso al Mar Rosso.

In questo contesto, che risulta in continua evoluzione, i possibili rischi per l'assetto securitario della regione riguardano tre specifici ambiti:

- libertà di navigazione nel Mar Rosso: gli Houthi hanno dimostrato di poter precludere significativamente l'accesso a Bab al-Mandeb e, insieme all'alleato iraniano, minacciano due dei chokepoint più importanti del traffico marittimo mondiale;
- reazione dei mercati finanziari globali: [il Memorandum e la riapertura di Hormuz ha fatto crollare il prezzo dei futures del petrolio](#) dopo l'aumento dovuto ai mesi di guerra. Tuttavia, le tensioni nel Golfo Persico e le possibili ripercussioni nel Mar Rosso potrebbero portare ad una

nuova crisi e minare la rinnovata fiducia degli armatori che fanno transitare le loro navi nella regione;

- escalation militare nel Mar Rosso: nell'ultima settimana di giugno gli Houthis hanno intensificato la retorica militare e hanno dichiarato una mobilitazione generale. Il rischio è che [le forze militari del gruppo yemenita possano colpire il territorio dell'Arabia Saudita](#) (con cui vige una tregua dal 2022). Nei giorni seguenti gli Houthis hanno inoltre dichiarato che sono pronti a [colpire qualsiasi presenza israeliana in Somaliland](#) (regione separatista della Somalia che a dicembre 2025 è stata ufficialmente riconosciuta da Israele), un territorio situato proprio sulla sponda del Golfo di Aden, di fronte alle coste yemenite, di qui il suo valore altamente strategico, come ampiamente trattato nel precedente lavoro [Navigare la crisi del Mar Rosso: persone migranti, infrastrutture e criminalità](#).

La stabilizzazione della regione del Mar Rosso è una *conditio sine qua non* per la sicurezza marittima e la libertà di navigazione: requisiti essenziali per permettere il funzionamento ininterrotto di quest'arteria del commercio e delle infrastrutture di rete mondiali.

A fronte dei fattori e dei drivers analizzati, di seguito sono proposti tre scenari possibili, rispettivamente a bassa, media e alta probabilità

costruiti sui principali trend, attraverso i quali il decisore può orientarsi.

	Mantenimento dello status quo tra frammentazione, conflitto e ingerenze esterne
Scenario 1 – Probabilità alta	<p>Politico/Sociale.</p> <p>La situazione politica di competizione tra Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti e di opposizione all'Iran in Yemen resta invariata. Assenza di tavoli negoziali pianificati tra attori statali e non statali. Gli Houthi non vengono distratti dai loro obiettivi sia interni che a supporto dell'alleato iraniano come parte dell'Asse della Resistenza, che continuano a perseguire trovando vie alternative di adattamento. Di contro, il supporto iraniano all'attore Houthi potrebbe diminuire proporzionalmente all'impegno dell'Iran nella guerra con gli USA a seguito degli attacchi israelo-statunitensi del 28 febbraio 2026.</p> <p>Economico/Tecnologico</p> <p>In tale contesto, almeno sul breve e medio termine, il movimento Houthi rafforza le sue rotte di percorrenza e di approvvigionamento per far fronte a un'eventuale penuria di aiuto iraniano, tramite la diversificazione delle sue fonti di reddito riesce a mantenere le capacità di disruption nel Mar Rosso, con conseguente ulteriore rallentamento sull'andamento della Vision2030, quindi negativamente sull'attrazione saudita di IDE e conseguente rallentamento del processo di differenziazione economica.</p> <p>Securitario</p> <p>La situazione conflittuale interna e internazionale rimane invariata.</p> <p>Perdura la frammentazione dello Yemen in due principali regioni controllate dagli Houthi (col sostegno dell'Iran) e dal governo internazionalmente riconosciuto del PLC (sostenuto dall'Arabia Saudita) nel più ampio contesto del conflitto in Medio Oriente tra l'Iran e gli USA.</p> <p>La libertà di navigazione nel Mar Rosso non è garantita, con conseguenti ricadute sulle catene di approvvigionamento globali (aumento dei costi di trasporto e dei premi assicurativi). Aumenta l'importanza della rotta del Capo di Buona Speranza e, in misura minore ma in crescita, delle rotte terrestri euroasiatiche e della rotta artica, seppur sul breve e medio termine non se ne prevede il consolidamento. I cavi sottomarini sono potenziali bersagli di attacchi e la loro posa ed eventuale riparazione è difficoltosa, con ritardi per lo sviluppo dell'infrastruttura di rete nella regione. Tale scenario comporta un maggiore rischio di incidenti, escalation accidentali, scontri diretti, con conseguente necessità di aggiramento della rotta del Mar Rosso.</p>

	Formazione di fazioni ben precise/governi interni a riconoscimento parziale
Scenario 2 – Probabilità media	<p>Politico/Sociale.</p> <p>L'Arabia Saudita riesce a portare ai tavoli negoziali i diversi attori regionali statali e non statali. Di qui, la formazione di fazioni ben precise/governi interni più o meno riconosciuti, ma stabili.</p> <p>Si assiste ad un'alleanza politica tra Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti per la stabilizzazione dello Yemen e quindi dell'area del Mar Rosso, con un conseguente possibile appoggio degli attori extraregionali e internazionali come, per esempio, Unione Europea, USA, Israele Cina.</p> <p>In tale contesto, gli Houthi rimangono, però, una presenza di reazione, ma anche di azione autonoma aumentando la loro territorializzazione che hanno in Yemen.</p> <p>Economico/Tecnologico</p> <p>Complessivamente si hanno le condizioni per una crescita economica e un rafforzamento delle relazioni tra attori in seno alla regione.</p> <p>Securitario</p> <p>La situazione conflittuale interna e internazionale si cristallizza.</p> <p>Lo Yemen rimane diviso in due principali regioni parzialmente riconosciute a livello internazionale (Houthi e PLC) ma si aprono tavoli negoziali e cessano gli scontri armati tra le parti. Viene percepita una maggiore affidabilità della sicurezza marittima nel Mar Rosso. Potrebbero verificarsi sporadici eventi locali di destabilizzazione che però non impattano in modo decisivo sulla libertà di navigazione.</p> <p>Il traffico marittimo ritorna ai livelli pre-crisi e le rotte alternative rimangono marginali nelle catene di approvvigionamento globali. Le attività di posa e di riparazione dei cavi sottomarini possono riprendere senza rischi.</p>

	Yemen unificato e pacificato
Scenario 3 – Probabilità bassa	<p>Politico/Sociale.</p> <p>Gli attuali impegni per risolvere il conflitto in Yemen da parte degli attori internazionali danno i risultati attesi per uno Yemen unificato e pacificato sotto un governo riconosciuto sia localmente che internazionalmente. Tale contesto permette un miglioramento delle relazioni tra Arabia Saudita e Iran che si ripercuotono su una partecipazione iraniana alla stabilizzazione del Mar Rosso arbitrando il dialogo tra attori non statali, nello specifico, gli Houthi. Anche le relazioni tra Arabia Saudita e Emirati Arabi Uniti trovano continuità e collaborazione, dato l'annullamento della competizione in Yemen.</p> <p>Economico/Tecnologico</p> <p>Da un punto di vista economico-tecnologico, il potere di <i>disruption</i> degli Houthi viene indebolito o addirittura annientato, in quanto le rotte di percorrenza e di approvvigionamento e di traffici illeciti vengono interrotte e il supporto iraniano annullato. Il volume degli Investimenti Diretti Esteri (IDE) aumenta sia in Yemen che in Arabia Saudita, permettendo rispettivamente un'innovazione sul già esistente sviluppo infrastrutturale e la prosecuzione dell'attuazione del piano Vision2030, nello specifico per i progetti riguardanti il Mar Rosso.</p> <p>Securitario</p> <p>La situazione conflittuale interna si risolve con la pacificazione dello Yemen sotto un governo internazionalmente riconosciuto. La regione diventa totalmente sicura per la navigazione e la posa di cavi sottomarini e per il benessere delle catene di approvvigionamento..</p> <p>Il traffico marittimo aumenta rispetto ai livelli pre-crisi con conseguente perdita di attrattiva per le rotte alternative. La militarizzazione dell'area viene meno, a favore della cooperazione tra attori statali e non statali e regionali, extraregionali e internazionali.</p>

Classificazione delle fonti

Affidabilità della fonte		
A	Affidabile	Nessun dubbio di autenticità, affidabilità o competenza; ha una storia di completa affidabilità.
B	Normalmente affidabile	Piccoli dubbi di autenticità, affidabilità o competenza; ha una storia di informazioni valide nella maggior parte dei casi
C	Abbastanza affidabile	Dubbio di autenticità, affidabilità o competenza, tuttavia in passato ha fornito informazioni valide
D	Normalmente non affidabile	Dubbio significativo sull'autenticità, affidabilità o competenza, tuttavia in passato ha fornito informazioni valide
E	Inaffidabile	Mancanza di autenticità, affidabilità o competenza; storia di informazioni non valide
F	Non giudicabile	Non esiste alcuna base per valutare l'affidabilità della fonte

Contenuto dell'informazione		
1	Confermata	Confermato da altre fonti indipendenti; logico in sé; coerente con altre informazioni sull'argomento
2	Presumibilmente vera	Non confermato ; logico in sé; coerente con altre informazioni sull'argomento
3	Forse vera	Non confermato ; ragionevolmente logico in sé; concorda con alcune altre informazioni sull'argomento
4	Incerta	Non confermato ; possibile ma non logico ; non ci sono altre informazioni sull'argomento
5	Improbabile	Non confermato ; non logico in sé; contradetto da altre informazioni sull'argomento
6	Non giudicabile	Non esiste alcuna base per valutare la validità dell'informazione

Fonti

- [A1] Alakel, M., & Arab, A. N. A., [*The Changing Power and Security Dynamics in the Middle East*](#), Imgelem, 2025, pp 203-240.
- [A1] Bin Abdulaziz al-Saud, F., [*Basic Law of Governance*](#), Riyadh 1992.
- [A1] Chen, J., Shu, M., & Wen, S. (2018). [*Aligning China's Belt and Road Initiative with Saudi Arabia's 2030 Vision: Opportunities and Challenges*](#). China Quarterly of International Strategic Studies, 2018.
- [A1] Coombs, C., [*The Huthi Movement in Yemen: Ideology, Ambition and Security in the Arab Gulf*](#). Bustan The Middle East Book Review, 2023.
- [A1] Donelli, F., [*Maritime Disruption in Yemen: The Making of a Hybrid Red Sea Order*](#). Middle East Policy, 2025.
- [A1] Dostal, J., [*From Fragile to Collapsed Statehood: The Case of the Republic of Yemen \(1990-2020\)*](#). Korean J. Policy Stud., 69-84, 2021.
- [A1] Embassy of Japan in Yemen. [*Confirmation of Immunization History and Recommendation of Immunization for Visitors from Abroad Planning to Stay in Japan*](#), 2025.
- [A1] European External Action Service, [*EUNAVFOR ASPIDES: Key updates in 2025*](#), 2025.
- [A1] European External Action Service, [*About the Operation EUNAVFOR ASPIDES*](#), 2024.
- [A1] Government of Saudi Arabia, [*Saudi Vision 2030*](#), 2026.
- [A1] International Chambers of Shipping, [*International Chamber of Shipping Statement on launch of Operation Prosperity Guardian*](#), 2023.
- [A1] International Rescue Committee, [*Starving in Silence: Surging Food Insecurity in Yemen*](#), 2026.
- [A1] International Transport Forum, OECD, [*The Red Sea Crisis. Impacts on global shipping and the case for international co-operation*](#), 2024.
- [A1] Italian Port Association, [*Estratto Rassegna Stampa Assoportori*](#). 2021.
- [A1] Johnsen, G., [*Feature Commentary: An Assessment of Operation Rough Rider*](#), Combating Terrorism Center, Westpoint, 2025.
- [A1] Joint Maritime Information Centre, [*Update 034 to JMIC Advisory Note: 01 March – 19 April 2026. Regional Tension - Impact on Maritime Security*](#), 2026.
- [A1] Jupp, J., [*The Crime-Terror Nexus and the Illicit Trade in Drugs*](#). Studies in Conflict & Terrorism, 2025, 1–28.
- [A1] Kaldor, M.. [*New and Old Wars*](#). Stanford University Press, Stanford, 1999.
- [A1] Kingdom of Saudi Arabia, [*Vision2030 Annual Report 2024*](#), 2024.
- [A1] Makarenko, T., [*The Crime-Terror Continuum: Tracing the Interplay between Transnational Organised Crime and Terrorism*](#), Global Crime, 2004, 129–145.

- [A1] Maritime Safety Committee, [*Measures to Enhance Maritime Security. Security in the Southern Red Sea and Gulf of Aden*](#), International Maritime Organization, ONU, 2024.
- [A1] [*Memorandum of understanding between the US and Iran*](#), CNN, 2026
- [A1] Michael, D. J., [*From Fragile to Collapsed Statehood: The Case of the Republic of Yemen \(1990-2020\)*](#). The Korean Journal of Policy Studies, 2021
- [A1] Nadkarni, S., Chadha, A., Agarwal, V., Chheda, M., & Prabhu, R., [*Assessing the Implications of the Red Sea Conflict on the Indian Supply Chain: A Comprehensive Analysis*](#). International Journal For Multidisciplinary Research, 2024.
- [A1] Navarro, E., [*Neutralizing the Houthi Threat: A Strategic Blueprint for the Red Sea and Beyond*](#). Middle East Quarterly, Fall, 2025.
- [A1] Nevola, L., & Birru, J. G. (2025). [*Regional power struggles fuel simmering tensions across the Red Sea*](#). Armed Conflict Location & Event Data Project (ACLED), 2025.
- [A1] Rašović, S., & Slavković, N., [*Terrorist activities of Yemen's Houthis in response to Israel's military actions and consequences for international security and trade*](#). Politička Revija, 2025.
- [A1] Reuters, [*Saudi Arabia's Vision 2030 goals 85% complete, says minister*](#), 2025.
- [A1] Reuters, [*Yemen Red Sea port capacity down sharply after hostilities, UN says*](#), 2025.
- [A1] Roy, D., [*Another Hormuz? The Red Sea's Threat to the Global Economy*](#), Council on Foreign Relations, 2026.
- [A1] Salisbury, P., Thompson, H., & Ali-Khan, V., [*From Smugglers to Supply Chains: How Yemen's Houthi Movement Became a Global Threat*](#). Century International, The Century Foundation, 2026.
- [A1] Sotiropoulos, L., [*Geopolitika i pomorski terorizam - izazovi i pravne kompleksnosti vezane za Crveno More*](#), in *XXI međunarodni naučni skup „Pravnički dani - Prof. dr Slavko Carić“, Odgovori pravne nauke na izazove savremenog društva*, Novi Sad, 2024, pp. 341-356.
- [A1] The World Bank, [*The Deepening Red Sea Shipping Crisis: Impacts and Outlook*](#), 2025.
- [A1] United Nations Office on Drugs and Crime, [*Assessment of the response to illicit weapons trafficking in the Gulf of Aden and the Red Sea*](#), 2024.
- [A1] United Nations Office on Drugs and Crime, [*Global Maritime Crime Programme briefing package 2025*](#), 2025.
- [A1] United Nations Security Council, [*Resolution 2722 \(2024\)*](#), 2024.
- [A1] United Nations Security Council. [*Letter dated 15 October 2025 from the Panel of Experts on Yemen addressed to the President of the Security Council \(S/2025/650\)*](#), 2025.
- [A1] United Nations Security Council, [*Final report of the Panel of Experts on Yemen*](#), 2025.
- [A2] United States Department of Transportation, [*2026-006-Red Sea, Bab el Mandeb Strait, Gulf of Aden, Arabian Sea, and Somali Basin-Houthi Attacks on Commercial Vessels*](#), 2026.

- [A1] U.S. Department of War, [*Statement from Secretary of Defense Lloyd J. Austin III on Ensuring Freedom of Navigation in the Red Sea*](#), 2023.
- [A1] UNCTAD, [*Navigating Troubled Waters. Impact to Global Trade of Disruption of Shipping Routes in the Red Sea, Black Sea and Panama Canal*](#), 2024.
- [A1] Waseem, M., [*The Yemen Houthi-Saudi Conflict: Iran's Strategic Influence and the Impact of Disruptive Technologies*](#) Social Science Review Archives, 2025.
- [A1] Watol, B. S., [*The Post-2011 Yemen Internationalized Civil War: It's National, Regional and Global Implications*](#). European Journal of Arts Humanities and Social Sciences, 2024.
- [A1] World Food Programme, [*WFP Yemen Food Security Update*](#), 2025.
- [A2] Al-Shadl, A., [*The deterioration of the Port of Hodeidah opens the door for Aden to regain leadership*](#) , South24, 2025.
- [A2] BBC, Nader E., Al Salahi S., [*Saudi Arabia calls for Yemeni factions to attend 'dialogue' in Riyadh*](#), 2026.
- [A2] Brandt, M., [*Sufyan's "Hybrid" War: Tribal Politics during the Huthi Conflict*](#) Journal of Arabian Studies, Taylor&Francis online, 2013, pp. 120-138.
- [A2] Daily News Egypt [*Suez Canal revenues hit \\$449m in early 2026 as regional stability returns*](#), 2026.
- [A2] Elbanna, A., [*Examining the Relationship between Economic Reform and Political Freedom: Vision 2030 and Democratic Transition in Saudi Arabia*](#), Rowaq Arabi, 2023, pp. 41- 57.
- [A2] Hutchinson, S., & O'Malley, P., *A Crime–Terror Nexus? Thinking on Some of the Links between Terrorism and Criminality*. Studies in Conflict & Terrorism, 2007, pp. 1095–1107.
- [A2] Ma, Y. , [*China's Geoeconomic Statecraft in the Middle East: Assessing the Role of the Belt and Road Initiative in Reshaping Regional Power Dynamics*](#), History of Science, 2026.
- [A2] Van der Berg, B., [*Tariffe container Asia-Europa sotto pressione: l'eccesso di capacità smorza l'impatto delle tensioni geopolitiche*](#), Notizie sul trasporto marittimo, 2026.
- [A2] World Shipping Council, [*Red Sea: Overview of necessary capacity and current transit*](#), in <https://www.worldshipping.org/red-sea-security> , 2026.
- [B1] Ardemagni, E., [*Yemen: Counter-smuggling is now key to tackling the Houthis*](#). ISPI, 2025.
- [B1] Al-Awsat, A., [*Saudi Ports: A lifeline for global trade in an era of turbulence*](#). Arab News, 2026.
- [B1] Al Jazeera, [*Trump says bombing of Yemen to stop as Oman confirms US-Houthi ceasefire*](#), 2025; US, [*Iran trade strikes: What to know, will it unravel the MoU?*](#), 2026.
- [B1] Asaf, S., [*Microsoft cloud services disrupted by Red Sea cable cuts*](#), BBC, 2025.
- [B1] Badri, L. [*Paused Not Resolved: The Saudi-UAE Rivalry and the War in Sudan*](#), Arab Reform Initiative, 2026.
- [B1] Borlotti, L., Casale F. A, Cocchiario, M., Fascendini, M., Trippetta, D., [*Navigare la crisi del Mar Rosso: persone migranti, infrastrutture e criminalità*](#), Scenari – Report per i decisori, Centro Studi AMIStaDeS APS, 2025.

- [B1] Chughtai, A., Hussein, M. A., [Mapping who controls what in Yemen in 2026](#), Al Jazeera, 2026.
- [B1] Cubukcu, S., Jordan, E., [The Houthi Drone Supply Chain](#), Orion Forum, Middle East, Terrorism & Extremism, Orion Policy Institute, 2025.
- [B1] Conflict Armament Research, [Evolution of UAVs employed by Houthi forces in Yemen](#), 2020.
- [B1] Duggal, H., Haddad, M., [Mapping the Red Sea attacks. How Houthi attacks on one of the world's main maritime trade routes have impacted international trade](#), AJLabs, 2024.
- [B1] Eboli, V., [Piracy in the Mediterranean Sea, Suez Canal, or the Red Sea](#), in S. O. Abidde & W. T. Samah (a cura di), *Maritime security challenges in Africa: Piracy, armed robbery, smuggling, kidnapping, and terrorism*, Palgrave Macmillan, 2026 pp. 185–210.
- [B1] Gambrell, J., [Undersea cables cut in the Red Sea, disrupting internet access in Asia and the Mideast](#), Associated Press News, 2025.
- [B1] Horton, M., [Looking west: The Houthis' expanding footprint in the Horn of Africa](#). CTC Sentinel, 2024.
- [B1] Horton, M., [Will the center hold? The Houthis' fraying tribal alliances](#). CTC Sentinel, 2026.
- [B1] i24news, [The Houthis signal the possibility of war with military mobilization and escalating messages](#), 2026.
- [B1] Koch, C., Mosly, A., [The Northern Sea Route: A Viable Alternative?](#), Gulf Research Center, 2026.
- [B1] Kuznetsov, A. A., [The Houthi Movement in Context of the Religious and Tribal Situation in Yemen](#). Contemporary Arab Affairs, 2024.
- [B1] Meenaktshi, H., Tanna, S., [Red Sea cable cuts disrupt internet across Asia and the Middle East](#), Reuters, 2025.
- [B1] Meredith, S., Kimball, S., [Oil prices fall after Trump says U.S.-Iran talks in Qatar are going well](#), CNBC, 2026.
- [B1] Middle East Council on Global Affairs, [Yemen's Quagmire: Why Isn't U.S. Might Winning?](#), 2025.
- [B1] Mongilio, H., [Operation Rough Rider](#), U.S. Naval Institute, 2025.
- [B1] Nesrine, M., [The UAE tries hard to keep its reputation spotless. But with the war in Sudan, how can it?](#), The Guardian, 2026.
- [B1] Nottebom, T., Pallis, A. Rodrigue, J.P., [Ports and Shipping Networks](#) Capitolo I, in *Port Economics, Management and Policy*, Londra, seconda edizione, 2026.
- [B1] Paddison, L., [This sea route has been dismissed as too treacherous. China's taking the risk](#), CNN, 2025.
- [B1] Prinsloo, L., Griffin, R., Deutsch, J., Solon, O., [Google, Meta Delay Red Sea Cables as Security Risks Rattle Plans](#), Bloomberg, 2025.
- [B1] Prinsloo, L., Solon O., [Work on Massive Meta Cable Project in Persian Gulf Stalled by Iran War](#), Bloomberg, 2026.
- [B1] Rossetti, E. A, [La guerra in Yemen: rischi per le infrastrutture marittime e petrolifere](#). [Geopolitica.info](#), 2023.
- [B1] Sameai, M., [Yemen's Houthi group vows to target any Israeli presence in breakaway Somaliland](#) Anadolu Ajansi, 2026.

- [B2] Saudi Press Agency., [*Saudi Arabia, UK launch international partnership to strengthen Yemen's maritime security*](#), 2025.
- [B1] Sullivan, D. P., [*Refugees International Calls for Action: New Evidence of United Arab Emirates Fueling Genocide in Sudan*](#), Refugees International, 2026.
- [B1] Wintour, P., [*Houthis deny targeting underwater cables amid marine disaster warning*](#), The Guardian, 2025.
- [C1] Kaur, P., [*Iran War Hits Subsea Cables: Meta Pauses 2Africa Project in Strait of Hormuz*](#), ITP.NET, 2026.
- [C1] Qiu, W., [*2Africa Core Infrastructure Completes*](#), Submarine Cable Networks, 2025.
- [C1] Yemen Data Project, [*US STRIKES. Operation Rough Rider*](#), 2025.

Hanno collaborato a questo numero



LISA BORLOTTI

Responsabile dell'Osservatorio Mare del Centro Studi AMIStaDeS, Laureata in Relazioni Internazionali e Studi Europei presso le Università di Ginevra e di Firenze. È specializzata in sicurezza internazionale e governance digitale, e attualmente approfondisce i temi di Disaster and Emergency Risk Management, con competenze in analisi degli scenari di rischio e nella progettazione di programmi di resilienza e di crisis response.



F. ADELE CASALE

Referente dell' Osservatorio Medio Oriente e Nord Africa e Analista senior dell'Osservatorio Africa Subsahariana e Sahel, collaboro con il Centro Studi AMIStaDeS dal 2019. Sono laureata in "Lingue per le Relazioni Internazionali" e ho conseguito il Master di II livello "Esperti in Politica e Relazioni Internazionali". Mi occupo principalmente di identità sociopolitiche e religiose nelle relazioni internazionali.



MARISA COCCHIARO

Analista dell'osservatorio Criminalità Organizzata e neolaureata in Studi europei e internazionali con specializzazione in sicurezza internazionale. La sua formazione è arricchita da periodi di studio all'estero passati tra Africa e Europa, le cui relazioni sono attualmente il tema più approfondito dei suoi studi insieme all'analisi di traffici transnazionali tra i due continenti.



ISABELLA DE SINNO

Analista nell'Osservatorio MENA e in Amistades dal 2024. Ho conseguito un Master in Studi Internazionali presso l'Università di Cambridge. Nel 2024 mi sono laureata in Relazioni Internazionali e Politica Globale presso l'American University of Rome, con focus sulla storia contemporanea del Medio Oriente e sui rapporti della regione con USA e Cina durante la Guerra Fredda. Mi occupo del nuovo ordine globale della cooperazione Sud-sud.



SANTE GRANDE

Analista dell'Osservatorio Mare in Amistades, è laureato in Scienze Politiche e delle Relazioni Internazionali e ha conseguito un Master in Diritto Marittimo, Portuale e della Logistica. È stato insignito della medaglia d'onore per lunga navigazione, conferita in riconoscimento della sua pluriennale esperienza in mare nella Marina Mercantile, dove ha prestato servizio come Ufficiale di Coperta fino a raggiungere il grado di Comandante.



MARTINA SEPPI

Sono analista presso l'Osservatorio MENA e collaboro con Amistades dal 2025. Dopo aver conseguito un Master in Studi Europei ed Internazionali presso l'Università degli Studi di Trento, ho scritto per testate giornalistiche online in ambito MENA e affari internazionali e condotto diverse interviste ad esperti e giornalisti nazionali ed internazionali in merito a Siria, Afghanistan, Israele e Palestina.



ANDREA SPEZIALE

OSINT Analyst specializzato in ambito reputazionale. Per AMIStaDeS ha scritto per l'Osservatorio Terrorismo sull'impiego dell'AI da parte di gruppi terroristici ed è autore per la rubrica Cybernotes, in collaborazione con CyberSecurity Italia, con articoli sul rapporto tra la geopolitica e il mondo cyber (cavi sottomarini, AI, deepfake, energia e droni).



COORDINAMENTO

ALESSANDRO VIVALDI

Presidente, Associazione Italiana Analisti di Intelligence e Geopolitica (AIAIG) e - Direttore Dipartimento Ricerca, Analisi, Intelligence e Divulgazione, AMIStaDeS



REVISIONE

VALENTINA DE MATTEIS

Staff Dipartimento RAID,
Centro Studi AMIStaDeS APS



REALIZZAZIONE GRAFICA

ANDREA SPEZIALE

SMM e Graphic Editor, AMIStaDeS

Scenari

Report per i decisori

ISSN 2785-3217

Arabia Saudita e Yemen nel Mar Rosso: sicurezza marittima e attori non statali

Report
N. 10/2026
Luglio

A cura di
Alessandro Vivaldi

Revisione:
Valentina De Matteis

Realizzazione grafica
Andrea Speciale



Edito da

Centro Studi AMIStADeS APS

www.amistades.info

info@amistades.info