

Teheran e la nuova geografia della connettività. L'Iran come nodo chiave nelle infrastrutture euroasiatiche

MICHELE BRUNELLI

Università degli studi di Bergamo, Italia

Abstract. Da sempre l'Iran ha giocato un ruolo centrale nel complesso sistema economico-commerciale e quindi delle relazioni politiche all'interno dei diversi rami della Via della seta. Oggi, la centralità geografica, la stabilità e la sicurezza rimangono i pilastri della strategia iraniana quali strumenti per essere ancora attore cruciale nella connettività eurasiatica. L'espansione di progetti infrastrutturali, la collaborazione con Russia e Cina e la normalizzazione dei rapporti con l'Arabia Saudita potrebbero consolidare il ruolo di Teheran come hub strategico tra Oriente e Occidente. Tuttavia, le sfide restano numerose: sanzioni internazionali, instabilità politica e tensioni regionali potrebbero ostacolare lo sviluppo della cosiddetta diplomazia delle infrastrutture, vero volano di crescita economica e potenziale fattore di stabilizzazione. La capacità della Repubblica islamica di mantenere un equilibrio tra stabilità interna, sviluppo economico e politica estera determinerà il successo delle sue ambizioni geoeconomiche nei prossimi decenni.

Keywords: Iran, Via della seta, connettività multilaterale, diplomazia delle infrastrutture, geoeconomia.

1. Introduzione

La Via della seta non esiste. Esistono plurimi percorsi che, mettendo in interconnessione i ricchi e dinamici mercati europei con l'Oriente estremo, hanno fatto prosperare tutti quei territori sui quali le merci transitavano, dando impulso non solo alle economie locali, ma anche alle civiltà. Con le merci viaggiarono infatti idee e ideologie, differenti culti, innovazioni tecnologiche, scienze, progresso, per uno sviluppo che

fu davvero trasversale, dando vita ad un processo di globalizzazione che erroneamente riteniamo essere contemporaneo. Un intenso flusso di scambi biunivoco – da ovest a est – da Venezia a Chang'an, ma anche da est verso occidente, dove proprio la Serenissima diveniva contemporaneamente ultimo tassello di questo lungo percorso che iniziava ad Oriente e nel contempo era anche primo luogo dalle quali le merci avrebbero ripreso il loro corso per essere poi vendute in tutta Europa. Il fulcro di questo flusso biunivoco era rappresentato dall'Asia centrale – altro concetto geografico-politico, come quello della “Via della seta” (*Seidentrasse*), coniato ed entrato nell'uso comune solo nel XIX secolo – la quale aveva nella Persia uno dei suoi principali punti di riferimento e di transito. Per Isfahan, allora capitale dell'impero, quei percorsi erano chiamati la *Rah-e Abrisham*, una serie di nervature che consentirono alla dinastia safavide di rappresentare il punto più alto della civilizzazione persiana nell'arco della storia moderna, con un impero stabile e potente. L'importanza della Persia era data in parte dalla politica adottata dalla dinastia sciita al potere, i cui gli Shah erano particolarmente attenti a creare un ambiente sicuro per i traffici in modo da esercitare una ulteriore attrattiva per i mercanti. Già Shah 'Abbās, *'Abbās Bozorg*, il Grande, agli inizi del XVII secolo, oltre all'abolizione dei dazi, aveva condotto una lotta senza quartiere contro la criminalità, che diede i suoi frutti. Nel 1649, Filippo della Santissima Trinità, durante il suo viaggio in Oriente, notava che “*in tutta la Persia, non v'è più pericolo di ladri, hauendo il Rè Abbas il suo paese da simil peste liberato*” (Della Santissima Trinità 1670, 39). E ancora, alcuni viaggiatori veneziani testimoniavano che se, *per caso fortuito*, un qualsiasi fosse stato derubato, il re sarebbe intervenuto personalmente a rimborsarlo, per poi mettersi a cercare i rapinatori fino alla loro cattura ed alla loro conseguente esecuzione (Brunelli 2015).

2. Il trinomio iraniano

“Centralità geografica, stabilità e sicurezza” sono i cardini attorno ai quali ancora oggi l'Iran basa la sua attrattività e cerca di ritagliarsi un ruolo centrale nella nuova geografia della connettività eurasiatica. La combinazione di fattori economici, geopolitici e culturali offre a Teheran l'opportunità di ricoprire nuovamente un nodo chiave all'interno dell'insieme delle infrastrutture di trasporto e nelle reti commerciali tra Oriente e Occidente. Sono quei corridoi terrestri eurasiatici che, posizionati lungo le principali rotte della nuova geografia economica globale e che ruotano attorno ad attori chiave, come Turchia, Russia, Cina, India, rendono la Repubblica islamica un crocevia naturale per le infrastrutture di connetti-

vità e non solo terrestri. Infatti, il potenziale controllo sullo stretto di Hormuz, vena giugulare del Golfo Persico, come ben insegnò la storia bellica degli anni Ottanta del XX secolo dello scontro Iran-Iraq, e la conseguente via all'Oceano Indiano forniscono a Teheran anche un accesso strategico ai traffici marittimi globali, non solo verso l'Oriente estremo, ma anche verso nord, con il Mar Nero e ad ovest, arrivando a coinvolgere anche la Grecia e quindi l'Europa.

Questa politica che potremmo definire di "connettività multilaterale" ha dei precisi fini di carattere strategico, tra i quali il progetto mai sopito, sebbene negli ultimi quarant'anni intralciato da più parti, di costituirsi potenza regionale e, con essa, poter esprimere le proprie dinamiche di influenza attraverso un *soft power* basato su elementi politico-confessionali; così come guardare allo sviluppo di una sua economia, fiaccata da decenni di embargo, a consolidamento del potere clericale – quello rappresentato dagli Ayatollah – e oppressivo – incarnato dai *Sepah-e Pasdaran* – in un Paese in cui una popolazione sempre più desiderosa di cambiamento, come le manifestazioni di piazza ormai da diversi lustri dimostrano, cerca nuovi assetti istituzionali.

Sebbene la prima dimensione, quella di potenza egemone, sia direttamente ancorata alla posizione geografica privilegiata dell'Iran, quindi strutturalmente solida, essa necessita però di un ambiente politico favorevole, sia esterno (politica estera), sia interno. Dopo un breve periodo di ritorno al dinamismo internazionale, con la ripresa di contatti economici anche con l'Occidente, avvenuta sotto l'Amministrazione Rouhani (2013-2021), il ritiro unilaterale statunitense dagli accordi di Vienna sul nucleare le azioni da parte della prima presidenza di Donald Trump (2017-2021), la forte ostilità mostrata dall'Arabia Saudita, che nel 2016 arrivò nuovamente a rompere le relazioni diplomatiche con Teheran e la totale avversione di Israele verso il regime sciita, hanno spinto l'Iran sempre più verso la Repubblica popolare cinese e la Federazione russa, limitando di fatto la possibilità di uno sviluppo dinamico della propria economia. L'alleanza con quest'ultima si è consolidata anche attraverso la guerra in Siria prima – nella quale gli sforzi militari congiunti di Mosca e Teheran sancirono la sconfitta militare dello Stato islamico (*Da'ish*) nella regione –, con il conflitto ucraino poi, con gli iraniani quali fornitori di droni alla Russia da impiegare sul teatro europeo. Un importante fattore di destabilizzazione e vulnerabilità è stato quindi rappresentato dall'attacco terroristico di Hamas verso Israele e, successivamente, dalla spropositata reazione di Tel Aviv non solo verso Gaza, ma anche verso Beirut e parte degli alleati di Teheran (oltre ad Hamas, Hezbollah e gli Houthi), fino a reciproci attacchi diretti tra le due entità statali.

Sul piano interno, invece, uno sviluppo coerente con le esigenze della popolazione e dei mercanti internazionali è stato danneggiato dalla pan-

demia da Covid-19, particolarmente virulenta in Iran, anche per mancanza di vaccini, a causa dell'embargo, dalle proteste di piazza mai sopite, ma che tuttavia trovarono nuovo vigore a partire dal 2022. Sta dunque venendo meno uno degli elementi che compongono il trionfo sopra citato, quello della "stabilità", necessario a creare un ambiente favorevole allo sviluppo e quindi alla "sicurezza", sia del Paese, sia soprattutto del sistema di interconnettività tra Stati. La mancanza di un ambiente sicuro e stabile ha un effetto domino e spaventa molto uno degli alleati strategici iraniani, Pechino, che fa delle sue capacità di approvvigionamento diversificato delle materie prime (in questo caso di idrocarburi), e di possibilità di esportare le proprie merci uno degli obiettivi strategici della propria politica.

3. La diplomazia delle infrastrutture

Il progetto cinese della *Belt and Road Initiative* (BRI) vuole andare proprio in questa direzione e rappresenta un potenziale vantaggio sia per Pechino, fautore dell'iniziativa, sia per la Repubblica islamica, che potrebbe così rafforzare il suo ruolo nella connettività eurasiatica e aggirare parte dell'embargo che ancora grava su di essa. L'Iran, con il suo territorio, offre un'alternativa ai corridoi infrastrutturali che passano attraverso la Russia o la Turchia, diventando un passaggio risolutivo a sud per il commercio tra la Repubblica popolare, gli Stati dell'Asia centrale e quelli europei. Se nell'ottica cinese la pluralità di vie offre al Paese una minore vulnerabilità, per Teheran significa avere la possibilità e le potenzialità di sviluppare una vera e propria diplomazia delle infrastrutture, capace di rafforzare sia la propria postura internazionale, sia la stabilità interna.

La diplomazia delle infrastrutture si riferisce alla promozione strategica e al finanziamento di progetti infrastrutturali da parte di Stati o entità regionali per costruire relazioni diplomatiche, garantire corridoi commerciali e proiettare una propria visione del mondo, attraverso il cosiddetto *soft power*. Smith, nel suo articolo (2018) la definisce come: "*A state-driven strategy to enhance influence and economic connectivity through targeted investments in infrastructure, both domestically and internationally*". È un approccio che intreccia lo sviluppo economico con la politica estera, collegando gli interessi nazionali con gli obiettivi di integrazione regionale e globale. Attraverso l'implementazione di grandi progetti infrastrutturali, come ponti, porti e reti di trasporto, gli Stati non solo stimolano la crescita economica, ma consolidano anche il proprio ruolo nelle relazioni internazionali. Un siffatto tipo di approccio richiede tuttavia una pianificazione ed un impegno di lungo periodo. Da un lato devono essere sostenuti da una economia solida, ovvero un sistema che non risenta di *shock* in grado

di arrestare temporaneamente o definitivamente la realizzazione di taluni progetti. Dall'altro consentono di fare politica estera effettiva attraverso le infrastrutture stesse.

La questione relativa alla stabilità economica, impermeabile agli shock, fu ad esempio in parte vissuta dall'Azerbaijan nello scorso decennio. L'eccessiva dipendenza dal settore petrolifero fece sì che il calo significativo dei prezzi del petrolio conducesse ad una riduzione della crescita del Prodotto interno lordo, da un -5% del 2006 fino al -30% del 2012, provocando una reazione che è definibile con il concetto di *Reversed Mida's Touch*, che caratterizza la maggior parte dei *Rentier States*. Secondo "il tocco di Re Mida al contrario", qualunque politica un governo redditiero intraprenda, – qualsiasi cosa "tocchi" – si trasforma in una spesa permanente. Ciò deriva dal fatto che, all'aumentare del prezzo del greggio sui mercati internazionali, gli introiti del *petro-Stato* aumentano e, con essi, il governo aumenta il finanziamento di diversi progetti, tra i quali una parte preponderante riguardano quelli del settore dell'edilizia. Tuttavia, quando il prezzo del petrolio scende o la capacità estrattiva diminuisce, lo Stato rimane imbrigliato nella necessità di continuare a finanziare i progetti avviati, pena il disordine sociale e la sua stessa sopravvivenza. Lo Stato in questione si trova così a far fronte a spese che non è più in grado di sostenere, obbligandolo a drenare fondi destinati ad altri comparti, ritenuti essenziali per il benessere della propria popolazione (sanità, istruzione, pensioni), e in generale per i governi autocratici per la preservazione dello *status quo*, per mantenere gli impegni presi.

Per la seconda dimensione, quella più propriamente pragmatica che mette in correlazione l'importanza e l'impatto di determinate scelte politiche sulle infrastrutture e le relazioni interazionali potrebbe essere storicamente esemplificata in negativo dalla Tunisia di Bourguiba di metà anni Ottanta del XX secolo. L'instabilità politica tunisina metteva a rischio l'interesse strategico algerino, che consisteva nel garantire un flusso costante di gas all'Italia per mezzo del *Trans Mediterranean Pipeline* che dall'Algeria, passando per la Tunisia giungeva in Italia. L'esercito di Algeri era addirittura pronto a intervenire *manu militari*. Roma rispose con un'azione di forza organizzando un colpo di Stato e imponendo alla Presidenza l'allora Primo ministro Ben Ali, più attento e benevolo ad assecondare gli interessi nazionali algerini e quindi italiani (Martini 1999).

4. Il Corridoio Internazionale di Trasporto Nord-Sud

Opposta e più oculata a questi esempi sembra oggi essere l'atteggiamento iraniano, che consente a Teheran di presentarsi come snodo attra-

verso il Corridoio Internazionale di Trasporto Nord-Sud (INSTC), che collega l'India, l'Iran e la Russia. Al netto che la postura politico-strategica dell'Impero zarista prima, dell'Unione sovietica e infine della Federazione russa è sempre stata quella di poter avere dei punti d'appoggio sui mari caldi, il Mediterraneo, con la questione degli Stretti che ha caratterizzato le dinamiche russo-ottomane per secoli, oggi la possibilità di passare attraverso l'Iran e giungere nelle acque del Golfo e quindi l'India, alleato strategico di Mosca in funzione anticinese, rappresenterebbe una valida alternativa al canale di Suez e allo stretto del Bosforo ed il suo sviluppo ridurrebbe la dipendenza di Mosca da queste vie strategiche, rendendola meno esposta alle pressioni derivanti dalle sanzioni occidentali.

L'INSTC può davvero portare a benefici significativi in termini di aumento del volume commerciale tra i tre Paesi sopra citati, garantendo un notevole risparmio di tempo per le spedizioni: i carichi trasportati lungo il corridoio impiegano venticinque giorni per raggiungere la destinazione, rispetto ai tradizionali quaranta richiesti dalle rotte convenzionali. In questo modo Mumbai sarebbe quindi collegata direttamente a San Pietroburgo e Mosca, e lungo questo tragitto, in una delle sue diramazioni, anche l'Azerbaijan potrebbe essere positivamente toccato dai vantaggi apportati dalla tratta.

Il Corridoio Nord-Sud è costituito da tre direttrici principali: la parte occidentale su strada e ferrovia che passa dalla Repubblica russa del Daghestan; la parte transcaspica che attraversa il Mar Caspio via mare e via fiume lungo il Volga fino ai porti iraniani e turkmeni; e la parte orientale, ancora su strada e ferrovia che attraversa il Kazakistan e il Turkmenistan.

Punto d'approdo finale e perno del corridoio che interessa Teheran è il porto di Chābahār, nel Sistan-ve Baluchistan (Dadparvar and Kaleji 2024), destinato a diventare un nodo strategico per la commercializzazione degli idrocarburi provenienti dall'Asia centrale. La sua valenza è altamente strategica per l'Iran poiché il porto rappresenta da un lato il perno per il corridoio dell'INSTC, dall'altro ha una sua valenza autonoma, con lo sviluppo del *Chabahar Transit Project*. Questo rappresenta un'infrastruttura multimodale di rilevanza strategica, volta a connettere India, Iran, Afghanistan e, più recentemente anche l'Uzbekistan, attraverso un sistema integrato di trasporti marittimi, ferroviari e stradali. Il progetto si configura come il risultato di un intreccio complesso di interessi geopolitici ed economici, esemplificando la transizione dalla tradizionale geopolitica alla più dinamica geoeconomia. Per l'Iran, il porto di Chābahār costituisce un'infrastruttura essenziale, fungendo da unico sbocco oceanico e da snodo strategico per facilitare l'accesso dell'Afghanistan e delle nazioni dell'Asia centrale ai mercati globali, potenziando così il proprio ruolo nel Corridoio.

La bieca cecità del regime dei talebani non consente oggi a Kabul di sfruttare questa importante arteria potenziale non per lo sviluppo, ma almeno in questa fase per la sopravvivenza di base di uno Stato che deve ancora oggi fare affidamento sugli ormai pochi aiuti internazionali. Inoltre, le carenze strutturali del settore privato impediscono qualsiasi progresso economico apprezzabile. La modesta crescita del PIL del 2,7%, trainata dai consumi privati, ha recuperato solo il 10% circa delle perdite economiche passate, a dimostrazione della lentezza e della fragilità della ripresa (World Bank 2025).

L'India, dal canto suo, considera il progetto un elemento cardine della cosiddetta *Strategia della collana di diamanti* (Lu 2016; Bhattacharya et al. 2021; Aarav 2024), concepita in contrapposizione alla strategia cinese del *"fio di perle"*, nonché uno strumento per aggirare il Pakistan e bilanciare i massicci investimenti della Cina nello sviluppo del porto di Gwadar e nel CPEC (China Pakistan Economic Corridor), il Corridoio economico Cina Pakistan (Khan 2023). Inoltre, le conseguenze della guerra russo-ucraina, che hanno determinato il blocco delle tradizionali linee di transito est-ovest attraverso il territorio russo, hanno accresciuto l'importanza strategica del *Chabahar Transit Project* nell'ambito dell'INSTC. Tuttavia, il futuro del progetto rimane incerto a causa della possibile mancata rinegoziazione dell'accordo sul nucleare iraniano (*Joint Comprehensive Plan of Action*, JCPOA o BARJAM in persiano) e del rischio di una reintroduzione delle sanzioni previste dal Capitolo 7 delle Nazioni Unite, le quali rappresenterebbero un ostacolo significativo alla realizzazione degli obiettivi del partenariato quadrilaterale tra India, Iran, Afghanistan e Uzbekistan. L'elemento risolutore potrebbe essere il ruolo che vorrà giocare la nuova amministrazione statunitense guidata da Donald Trump e la capacità, nonché determinazione con la quale l'Arabia Saudita saprà fare pressioni su Washington per realizzare i propri interessi strategici. Infatti se durante il suo primo mandato Trump, anche dietro insistenze israeliane e saudite si mostrò assai duro nei confronti della Repubblica islamica, cancellando di fatto tutti i progressi economici acquisiti da Teheran (White House 2018; Pompeo 2018), grazie all'amministrazione Obama con l'accordo sul nucleare, in questo nuovo periodo storico, marcato sì dall'instabilità strutturale dell'area data dal conflitto tra Hamas e Israele, la risolutezza saudita nel dare piena realizzazione al suo piano Vision 2030 potrebbe paradossalmente coinvolgere anche l'Iran. La normalizzazione delle relazioni tra Riyadh e Teheran, grazie anche all'intermediazione cinese avvenuta nel 2023, è uno dei primi passi per poter iniziare a costruire un Medio Oriente stabile, condizione fondamentale per i sauditi per veder realizzati i progetti immobiliari e infrastrutturali i cui investimenti, negli ultimi otto anni sono ammontati a 1.300 miliardi di dollari (The Business Time 2024).

Il rafforzamento della cooperazione bilaterale tra Iran e Arabia Saudita nel settore della logistica e dei trasporti potrebbe inserirsi in un contesto più ampio di interconnessione economica e strategica, con implicazioni significative per l'integrazione economico-commerciale regionale e la proiezione geopolitica di entrambi i Paesi, basata stavolta su linee direttrici parallele e non intersecanti, come lo fu nei decenni scorsi, quando le ambizioni di assurgere a potenza regionale dominante dell'una collidevano con quelle dell'altra. Iniziative globali come la *Belt and Road Initiative* e il Corridoio Internazionale di Trasporto Nord-Sud evidenziano l'importanza di sviluppare infrastrutture efficienti per il commercio transcontinentale. In questo quadro, l'Iran potrebbe avere anche un ruolo determinante come ponte tra l'intero sistema economico della Penisola arabica, l'Asia centrale e l'Unione economica eurasiatica, rendendo più semplice a Riyadh l'accesso a questi mercati emergenti. Parallelamente, il progetto di una linea ferroviaria che arrivi a collegare l'Arabia Saudita all'Iran attraverso il Kuwait e l'Iraq rappresenta un ulteriore passo verso il rafforzamento della connettività regionale, migliorando il flusso di merci e persone e promuovendo la stabilità economica. Nella prospettiva iraniana questo nuovo asse est-ovest darebbe a Teheran maggiori e più facili possibilità accedere ai mercati africani attraverso la penisola arabica, aprendo nuove opportunità per l'espansione commerciale e lo sviluppo di partenariati economici strategici. Questi elementi congiunti non solo rafforzano la cooperazione bilaterale tra Teheran e Riyadh, ma contribuiscono anche a una maggiore integrazione economica dell'Eurasia e del Medio Oriente, consolidando le rispettive posizioni geoeconomiche in un panorama globale in continua evoluzione. L'incognita sarà rappresentata dalla postura statunitense. Per perseguire nella politica di riconversione dell'economia saudita, fattore di primario interesse nazionale, Mohammad bin Salman dovrà dotarsi di una certa capacità di persuasione su Washington, offrendo in cambio la ripresa del percorso interrotto il 7 ottobre 2023 all'indomani dell'attentato terroristico di Hamas, ovvero quello di dare piena realizzazione e completezza agli accordi di Abramo e portare alla normalizzazione delle relazioni con lo Stato di Israele, impianto diplomatico la cui architettura, non a caso, fu proprio varata sotto l'amministrazione Trump.

5. Il Corridoio Golfo Persico-Mar Nero

All'interno dei progetti infrastrutturali iraniani, le cui potenzialità sono da leggersi correlate alla BRI ed all'INSTC e che esaltano la centralità di Teheran come nodo chiave nelle infrastrutture euroasiatiche, è il Corridoio Golfo Persico-Mar Nero (PG-BSC – *Persian Gulf Black Sea Cor-*

ridor). Si tratta di una iniziativa multimodale di trasporto volta a migliorare la connettività commerciale tra la Repubblica islamica, il complesso della Transcaucasia (Armenia, Georgia e Azerbaigian) e l'Europa orientale, collegando il Golfo Persico al Mar Nero attraverso un sistema integrato di ferrovie, strade e vie del trasporto marittimo. Anche in questo caso, come nel sopra citato Corridoio Internazionale di Trasporto Nord-Sud, il progetto mira ad offrire un'alternativa più efficiente e soprattutto strategicamente vantaggiosa rispetto alle rotte marittime tradizionali che transitano attraverso il Canale di Suez, riducendo i tempi e i costi di trasporto per gli scambi commerciali tra il Medio Oriente, il Caucaso e l'Europa.

Dal punto di vista geoeconomico il corridoio potenzia il ruolo dell'Iran come hub logistico chiave tra Asia ed Europa, facilitando il commercio con i Paesi della regione del Mar Nero, come Bulgaria, Romania e Grecia. Il percorso principale prevede l'utilizzo dei porti meridionali iraniani, come Bandar Abbas e Chābahār, per poi proseguire attraverso le infrastrutture ferroviarie e stradali iraniane verso il Caucaso, con due varianti principali: una che attraversa l'Armenia (Meghri-Yerevan) e la Georgia (Poti/Batumi), e una che passa per l'Azerbaigian (Āstārā-Baku) e successivamente la Georgia, fino a raggiungere i porti del Mar Nero, da cui le merci vengono trasportate via mare verso l'Europa orientale.

Nella fase iniziale del progetto, l'Iran sembrava fiducioso nelle proprie capacità di includere tutte e tre le repubbliche del Caucaso meridionale nell'iniziativa. Tuttavia, alla luce dei recenti incontri diplomatici tra Armenia e India, è sempre più plausibile che l'Azerbaigian venga deliberatamente escluso per considerazioni sia politiche che tecnico-economiche. Ciononostante, il governo iraniano ha espresso in modo inequivocabile il proprio impegno nel portare avanti questa iniziativa per diverse ragioni strategiche. In primo luogo, la creazione del Corridoio Golfo Persico-Mar Nero migliorerà significativamente la connettività dell'Iran anche con quattro bacini marittimi cruciali, ovvero il Golfo Persico/Mar di Oman, il Mar Caspio, il Mar Nero e il Mar Mediterraneo, rafforzando indubbiamente le relazioni commerciali con Azerbaigian, Armenia, Georgia, Bulgaria, Grecia e India.

In secondo luogo, la Repubblica islamica mira a massimizzare le sinergie tra tre importanti iniziative di trasporto multimodale che attraversano il suo territorio: il Corridoio di Trasporto Internazionale Nord-Sud, il PG-BSC e la *Belt and Road Initiative* guidata dalla Cina, che ha il potenziale di ridefinire il panorama geopolitico ed economico dell'Asia centrale a livello globale. L'integrazione di questi tre progetti infrastrutturali dovrebbe creare collegamenti solidi fra Teheran ed i quattro principali raggruppamenti regionali: il Mar di Oman a meridione, Pakistan e Afghanistan ad est, verso l'Asia centrale a nord-est, mentre a nord-ovest verso il Caucaso meridionale.

Infine, un'ulteriore motivazione alla base dell'impegno di Teheran in questo progetto è la sua intenzione strategica di stabilire una rotta di transito alternativa che aggiri l'iniziativa del "Corridoio Medio turco", noto anche come il *Trans-Caspian East-West-Middle Corridor Initiative*, promossa da Ankara. In questo modo, la Repubblica islamica mira ad accedere ai mercati europei eludendo la penisola anatolica, rafforzando così la propria posizione geopolitica ed economica nel più ampio quadro della connettività eurasiatica.

Nonostante le prospettive promettenti, il progetto deve affrontare diverse sfide infrastrutturali e geopolitiche. La necessità di modernizzare le reti ferroviarie e stradali, soprattutto in Armenia e Georgia, rappresenta un ostacolo significativo alla piena operatività del corridoio. Inoltre, le tensioni politiche tra Armenia e Azerbaijan inficiano il regolare funzionamento delle rotte di transito. Un ulteriore fattore di incertezza è rappresentato dall'impatto delle sanzioni occidentali sull'Iran, che limitano in maniera significativa l'accesso a finanziamenti e investimenti internazionali per lo sviluppo delle infrastrutture. Tuttavia, se visto all'interno della più vasta rete e in collaborazione con il BRI e l'INSTC porrebbe essere di interesse anche cinese favorire l'attuazione del progetto, mitigando queste difficoltà. Se implementato con successo, il Corridoio potrebbe trasformarsi in un'arteria commerciale fondamentale per la diversificazione delle catene di approvvigionamento euroasiatiche, rafforzando l'integrazione economica dell'Iran con l'Europa e consolidando la sua posizione come attore chiave nel commercio internazionale.

6. La ferrovia turco-iraniana

Anche l'espansione della ferrovia Iran-Turchia rappresenta un'iniziativa di grande rilevanza, finalizzata a migliorare la connettività logistica tra il Medio Oriente e l'Europa e si inserisce in un contesto geopolitico più ampio, nel quale l'Iran e la Turchia, attraverso una vera diplomazia delle infrastrutture cercano di rafforzare i legami e i rispettivi ruoli come hub logistici regionali, in concorrenza e collaborazione con altre potenze economiche.

Da un punto di vista infrastrutturale anche questo progetto può ritenersi ancillare o comunque nel suo essere geograficamente periferico funzionale alle iniziative cinesi (BRI e INSTC), offrendo anche in questo caso una diversificazione delle linee commerciali. Dal punto di vista economico, l'integrazione ferroviaria tra Ankara e Teheran permette alle merci iraniane, ma anche a tutte quelle che arrivano via mare nei porti del Golfo iraniani e in quello indiano di Chābahār, un accesso più efficiente ai mercati

europei, riducendo la dipendenza dal trasporto marittimo e creando nuove opportunità di investimento nelle zone industriali e logistiche lungo il percorso. In particolare, l'Iran potrebbe beneficiare di un aumento del traffico commerciale verso l'Europa attraverso la rete ferroviaria turca, consolidando la propria posizione come nodo strategico nel commercio internazionale. L'attuale collegamento ferroviario tra Iran e Turchia si sviluppa lungo l'asse Teheran-Tabriz-Kapıköy, attraversando il confine turco per poi proseguire verso Van, Ankara e Istanbul. Il progetto di espansione prevede interventi mirati a migliorare l'efficienza e la capacità delle infrastrutture esistenti. Un passo significativo è stato compiuto con l'ammodernamento della tratta Teheran-Tabriz, segmento fondamentale per giungere in Turchia. I lavori conclusi nel 2023 hanno accorciato i tempi di percorrenza tra le due città iraniane di circa 4 ore rispetto alle precedenti 12 ore. A questo dovrà seguire il potenziamento del valico ferroviario di Kapıköy, per ottimizzare il flusso di merci e passeggeri tra i due Paesi e il miglioramento dell'interoperabilità con la rete ferroviaria turca, attraverso l'adozione di moduli tecnici standard che siano compatibili con quelli europei. Affinché il sistema sia efficiente e soprattutto concorrenziale si deve anche prevedere lo sviluppo di nuovi snodi logistici strategici, lungo la tratta, in particolare in città come Tabriz, Van e Ankara, che potranno fungere da centri di smistamento per le merci dirette verso il mercato europeo e asiatico.

La logistica dei trasporti rimane indubbiamente uno strumento essenziale sia per la diplomazia delle infrastrutture sia per aumentare lo sviluppo economico e quindi politico della Repubblica islamica. Seppur differenziandosi notevolmente rispetto ad altri stati del Golfo, grazie alla sua economia assai più diversificata e alla presenza di un'economia politica complessa, anche l'Iran può essere definito un *rentier State* (Shambayati 1994; Bina 2017), pertanto gli idrocarburi sono una componente essenziale per la formazione della ricchezza dello Stato e per la sua politica estera. E quindi all'interno del più ampio sistema infrastrutturale una parte strategicamente rilevante se non addirittura centrale riguarda i progetti nel settore degli idrocarburi. Tra questi un ruolo rilevante giocato dall'Iran è quello del *South Pars*, che costituisce circa il 50% delle riserve di gas domestiche dell'Iran. Posto nel mezzo del Golfo, questo immenso giacimento assume un significato politico profondo, oggi di potenziale collaborazione virtuosa tra mondo arabo e persiano.

Ciò perché anche da un punto di vista politico-lessicale il Golfo ha per decenni rappresentato la spaccatura all'interno di questi due mondi, dominato da due correnti minoritarie dell'Islam: quella wahhabita e sciita. Il Golfo è "persico", così come comunemente conosciuto, ma lo è soprattutto per il senso nazionalistico degli iraniani, i quali vanno a ritroso nel tempo, sino alla geografia greco-antica, quando questa parte di mondo era

definita *Sinus Persicus*, ma in tempi recenti è divenuto oggetto di scontro per i Paesi arabi che vi si affacciano, volendolo chiamare Golfo arabico.

7. L'Iran-Pakistan Gas Pipeline

All'interno del più complesso sistema regionale spinto dalla necessità di trovare nuovi equilibri sempre più stabili, dobbiamo immaginare questo grande giacimento come il punto focale dal quale si possono irradiare molti altri progetti che, a riasco, investono positivamente a cerchi concentrici i diversi attori. Tra questi il Pakistan, verso il quale Teheran si è sempre posto quale fornitore privilegiato attraverso l'*Iran-Pakistan Gas Pipeline* (Zahid et al. 2007; Anoop 2008), la cui propaganda dei due Paesi ribattezzò come *Peace Pipeline*, un progetto infrastrutturale concepito per trasportare gas naturale dai giacimenti iraniani del South Pars fino al Pakistan, con l'obiettivo di soddisfarne il fabbisogno energetico. Concepito negli anni Novanta del XX secolo, il progetto iniziale prevedeva una sua estensione fino all'India. Tuttavia, nel 2009 il governo di Nuova Dehli decise di ritirarsi dal progetto adducendo come motivi del suo ritiro disaccordi sui prezzi, non meglio specificati problemi in termini di sicurezza e i relativi costi assicurativi. Da allora il gasdotto è diventato un progetto bilaterale tra Iran e Pakistan. Con una lunghezza prevista di circa 2.775 km, rappresenta un'importante opportunità per il Pakistan, che soffre di una cronica carenza energetica, e per l'Iran, che cerca di diversificare i suoi mercati di esportazione in un contesto di sanzioni internazionali.

Sebbene l'Iran abbia completato la sua parte del progetto, che si estende per circa 1.172 km dal giacimento di gas South Pars a Gabd, una città vicino al confine tra le due nazioni, il Pakistan, invece, non ha fatto progressi significativi sulla sua sezione di 781 km, che ha pianificato di estendere da Gabd attraverso il Baluchistan fino a Sindh. Il progetto infatti è stato ostacolato da numerosi fattori geopolitici, in particolare dall'ormai onnipresente e pervasivo regime sanzionatorio statunitense contro Teheran, che hanno disincentivato il Pakistan dal completare la sua parte dell'infrastruttura per timore di ritorsioni economiche. Inoltre, tensioni politiche e instabilità nella regione del Baluchistan, attraversata dal gasdotto, hanno ulteriormente complicato l'attuazione del progetto. Recentemente, il governo pakistano ha manifestato interesse a riprendere i lavori, anche in risposta alle crescenti esigenze energetiche e al rischio di penali contrattuali con l'Iran. Il completamento del *Peace Pipeline* rappresenta un elemento cruciale per l'espansione del mercato iraniano del gas naturale. Avendo già investito ingenti risorse nel progetto, l'Iran sta intensificando la pressione sul Pakistan affinché eviti ulteriori ritardi. Garantire

la realizzazione di questo progetto non è soltanto una priorità economica per Teheran, ma anche una scelta strategica volta a diversificare le rotte di esportazione dell'energia e a mitigare l'impatto delle restrizioni sul proprio settore energetico.

8. Le nervature energetiche

A livello di cooperazione energetica rimane di fondamentale importanza l'asse stabilito con Mosca. Consolidatosi durante la guerra in Siria, si è ulteriormente consolidato all'indomani dell'invasione dell'Ucraina. Il sistema sanzionatorio, poi, applicato da gran parte dei Paesi occidentali al regime di Putin, ha di fatto posto la Russia in condizioni parzialmente simili a quelle che da decenni sta vivendo Teheran. Pertanto, per Mosca è diventato imperativo cercare sia di aggirare l'embargo, sia di trovare nazioni con le quali continuare a commerciare, a sostegno dell'economia di guerra che caratterizza oggi l'intero sistema produttivo russo. Tra le diverse strategie messe in atto dalla Federazione russa, la collaborazione in campo energetico con l'Iran rappresenta sicuramente uno degli elementi strategici più interessanti per portata anche politica.

Nel 2022, la *National Iranian Gas Company* (NIGC) e il colosso energetico russo Gazprom firmarono un memorandum d'intesa per rafforzare la cooperazione strategica nel settore del gas naturale. L'anno successivo, l'allora Ministro del Petrolio iraniano, Javad Owji, ribadì l'intenzione di Teheran di avviare una serie di progetti congiunti con Gazprom, per un valore complessivo di 40 miliardi di dollari. Le intenzioni si sono concretizzate nell'estate del 2024, quando la NIGC e Gazprom hanno siglato un accordo trentennale destinato a ridefinire le relazioni energetiche tra i due Paesi. L'intesa è stata accolta con grande entusiasmo dalle autorità iraniane: l'allora presidente Ebrahim Raisi l'aveva definita: *"a masterpiece of energy diplomacy that could create the preconditions for an economic revolution and ensure energy security for the region with the help of Iran"* (Kennedy 2024), sottolineando che il suo potenziale avrebbe avuto la forza di avviare una trasformazione economica e rafforzare la sicurezza energetica regionale, con l'Iran in posizione chiave. Da parte russa, il vice primo ministro Alexei Overchuk enfatizzava invece il significato geopolitico dell'intesa, collegandola ai profondi cambiamenti negli equilibri globali. Secondo Overchuk il crescente ruolo di organizzazioni internazionali come i BRICS, l'Organizzazione per la cooperazione di Shanghai e l'Unione economica eurasiatica dimostrava che i Paesi non occidentali sarebbero stati in grado di acquisire un'influenza sempre più rilevante nello scenario economico e politico mondiale. Un discorso che cercava di

spostare l'asse lontano dal tradizionale gruppo di nazioni che influenzavano gli equilibri mondiali.

Nel gennaio del 2025, il Presidente Putin ha siglato con la sua controparte rappresentata da Mahmoud Pezeshkian una partnership strategica ventennale che tocca diversi punti: dalla cooperazione tra le compagnie energetiche, alla costruzione di centrali per la produzione di energia nucleare per scopi civili (Grigorov 2025), sino ad investimenti per lo sviluppo di giacimenti di petrolio e gas, oggi di fondamentale importanza per l'Iran, al fine di accrescere le proprie potenzialità (Government of the Islamic Republic of Iran 2025). Ma la vera valenza geopolitica del progetto risiede in due punti specifici dell'accordo. La prima prevede la cooperazione in ambito militare e l'apertura di scali e porti a velivoli e natanti delle parti contraenti; la seconda contempla lo sviluppo di una moderna infrastruttura di pagamento indipendente da Stati terzi, finalizzata a pagamenti in valute nazionali, oltre che a rafforzare la cooperazione interbancaria diretta: uno strumento che consente di aggirare le sanzioni poste da taluni gruppi di Stati.

9. Conclusione

La complessità geopolitica globale vede oggi diversi scenari che necessitano di stabilità per intraprendere nuovi percorsi politico-istituzionali, ma soprattutto importanti piani internazionali di ricostruzione infrastrutturale. Nella sola area di interesse che era preminente per l'Iran sono da ricostruire pressoché totalmente interi Paesi: tra questi Siria, Libano e la Striscia di Gaza. La guerra tra Hamas e Israele, la frantumazione della cosiddetta Mezzaluna sciita strumento di *soft power* di Teheran o della "catena di resistenza", nella sua componente anche di *hard power*, hanno rimesso in gioco l'intero assetto regionale. Escludere la Repubblica islamica da questa partita, come l'amministrazione Trump parrebbe ad oggi essere intenzionata a fare, risulterebbe ancora una volta estremamente controproducente. La dottrina della "massima pressione" (Afrasiabi and Entessar 2018; White House 2025), tesa a piegare l'Iran attraverso sanzioni e produrre un *regime change* è destinata ad acuire le tensioni nel Golfo e a privare la comunità occidentale e, *in primis*, gli Stati Uniti, di una importante leva di pressione anche sulla Russia, alla luce della collaborazione fra Teheran e Mosca, così come potrebbe giocare un ruolo in funzione anticinese, vista la sua posizione geografica tra l'Asia centrale, il Pakistan e le acque dello stesso Golfo Persico.

La perdita dell'Iran quale fattore di equilibrio e influenza all'interno delle comunità sciite della regione ostacolerebbe anche i piani di investimento sauditi e con essi anche i necessari piani di ricostruzione dei Pae-

si sopra citati. Insomma, una delle chiavi di volta per garantire sviluppo e quindi benessere diffuso, al fine di produrre sicurezza sociale, e quindi politica passa inevitabilmente per Teheran, caposaldo oggi come allora delle svariate “vie della seta” e punto nevralgico tra Oriente ed Occidente.

Bibliografia

- Aarav, Joshi. 2024. “Encircling the Dragon: India’s Strategic Counter to China’s Belt and Road Initiative”, *Medium*, June 7, 2024. <https://india.epochsandechoes.com/encircling-the-dragon-indias-strategic-counter-to-china-s-belt-and-road-initiative-85143e07b870m>
- Afrasiabi, Kaveh L., and Nader Entessar. 2018. “The Trump Administration’s Compellence Strategy and Iran’s ‘Melian’ Dilemma.” *The Brown Journal of World Affairs* 25, no. 1.
- Afrasiabi, Kaveh L., Nader Entessar. 2018. “The Trump Administration’s Compellence Strategy and Iran’s ‘Melian’ Dilemma.” *The Brown Journal of World Affairs*, 25, no. 1
- Anoop, Singh. 2008. “The Economics of Iran-Pakistan-India Natural Gas Pipeline.” *Economic and Political Weekly* 43, no. 37: 57-65.
- Bhattacharya, Sumanta et al. 2021. “Can India’s Necklace of Diamonds Strategy Defeat the China’s String of Pearls.” *International Journal of Recent Advances in Multidisciplinary Topics* 2, no. 11: 105-108.
- Bina, Cyrus. 2017. “Iran’s Oil, the Theory of Rent, and the Long Shadow of History: A Caveat on Oil Contracts in the Islamic Republic.” *Revue Internationale Des Études Du Développement*, no. 229: 63-90.
- Brunelli, Michele, 2015. “Sei giorni con lo Shāh. Un commento alla lettera di un viaggiatore veneziano alla corte di ‘Abbās il Grande”. In Id. (a cura di) *Storia Urbana* 146, *Viaggiatori, mercanti, pellegrini, avventurieri alla scoperta degli spazi asiatici*: 115-156.
- Dadparvar, Shabnam, Kaleji, Vali. 2024. “The Chabahar Transit Project: Transition from Geo-Politics to Geo-Economics.” *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 1-26.
- Della Santissima Trinità, Filippo (Philippe de la Très Sainte Trinité, ovvero Julien Esprit). 1670. *Viaggi orientali del p. Filippo della SS. Trinità Generale de’ Carmelitani scalzi ne’ quali si descriuono varij successi, molti regni dell’Oriente, monti, mari e fiumi; la successione de’ principi dominanti; i popoli christiani, & infedeli, che stanno in quelle parti*. Venezia: Gio. Pietro Brignonci.
- Government of the Islamic Republic of Iran. 2025. “Full text of Iran-Russia Comprehensive Strategic Partnership Agreement.” *Government of Iran*, January 17, 2025. <https://irangov.ir/detail/456479>.

- Grigorov, Gavriil. 2025. "Iran Seeks To Expand Nuclear Power Cooperation With Russia's Rosatom." *The Moscow Time*, January 20, 2025. <https://www.themoscowtimes.com/2025/01/20/iran-seeks-to-expand-nuclear-power-cooperation-with-russias-rosatom-a87669>.
- Kennedy, Charles. 2024. "Iran's President Hails Long-Term Natural Gas Deal With Russia." *Oilprice*, October 1, 2024. <https://oilprice.com/Latest-Energy-News/World-News/Irans-President-Hails-Long-Term-Natural-Gas-Deal-With-Russia.html>.
- Khan, Aslam. Sandeep Singh, Bawa Singh, Amandeep Kaur. 2023. *India's Energy Diplomacy in Eurasia Geopolitical and Geo-economic Perspectives*, London: Palgrave Macmillan.
- Lu, Yang. 2016. *China-India Relations in the Contemporary World Dynamics of National Identity and Interest*. New York: Taylor and Francis.
- Martini, Fulvio. 1999. *Nome in codice Ulisse. Trent'anni di storia italiana nelle memorie di un protagonista dei servizi segreti*, Milano: Rizzoli.
- Pompeo, Michael R. 2018. "Confronting Iran: The Trump Administration's Strategy." *Foreign Affairs* 97, no. 6: 60-71.
- Shambayati, Hootan. 1994. "The Rentier State, Interest Groups, and the Paradox of Autonomy: State and Business in Turkey and Iran." *Comparative Politics*, 26, no. 3: 307-331.
- Smith, Jeff. 2018. "China's Belt and Road Initiative: Strategic Implications and International Opposition." *The Heritage Foundation*, August 9, 2018.
- The Business Time. 2024. "Saudi Arabia's Vision 2030 projects reach US\$1.3 trillion in value." *The Business Time*, September 10, 2024. <https://www.businesstimes.com.sg/property/saudi-arabias-vision-2030-projects-reach-us1-3-trillion-value>.
- White House, The. 2018. "President Donald J. Trump is Ending United States Participation in an Unacceptable Iran Deal." *National security Archives, The White House*, May 8, 2018. <https://trumpwhitehouse.archives.gov/briefings-statements/president-donald-j-trump-ending-united-states-participation-unacceptable-iran-deal/>.
- White House, The. 2025. "Fact Sheet: President Donald J. Trump Restores Maximum Pressure on Iran." *The White House*, February 4, 2025; <https://www.whitehouse.gov/fact-sheets/2025/02/fact-sheet-president-donald-j-trump-restores-maximum-pressure-on-iran/>.
- World Bank. 2025. "Afghanistan: Economy Shows Modest Growth After Two Years of Severe Contraction, But Recovery Remains Fragile." *The World Bank*, December 4, 2025.
- Zahid, Asghar et al. 2007. "Iran-Pakistan-India Gas Pipeline – An Economic Analysis in a Game Theoretic Framework [with Comments]." *The Pakistan Development Review* 46, no. 4: 537-550.