

All'alba del 28 febbraio 2026 Israele e USA hanno dato il via all'Operazione "Epic Fury", attaccando l'Iran; colpiti obiettivi militari e civili, in particolare è stata colpita una scuola femminile causando 108 vittime.

Mentre l'aggressione è in corso, pubblichiamo un primo estratto di una ricerca che conduciamo da tempo sul ruolo strategico delle ferrovie iraniane destinata al Bollettino dei ferrovieri contro la Guerra. Seguirà articolo sul prossimo bollettino di aprile (n. 8)

FERROVIERI CONTRO LA GUERRA



Il Corridoio INSTC

L'acronimo INSTC sta per *International North-South Transport Corridor*. Si tratta del progetto di corridoio di 7.200 km destinato a collegare San Pietroburgo (Russia) a Mumbai (India). L'idea è stata concepita nel 2000 e ratificata due anni dopo da India, Iran, Russia. L'importanza strategica di questo corridoio coinvolge tutti gli stati. Per l'India l'INSTC rappresenta un'alternativa alla *Belt and Road* cinese (a sua volta alternativa terrestre al "Dilemma di Malacca", ovvero la via marittima strategica per i rifornimenti petroliferi destinati alla Cina a rischio blocchi e pirateria), oltre a un itinerario privilegiato per i rifornimenti di petrolio e carbone dalla Russia. La Russia potrebbe sfruttarlo per aggirare le sanzioni. Iran ed Azerbaigian usufruirebbero dei "diritti di transito", ma i rapporti tra i due Paesi si sono interrotti nei primi giorni di marzo dopo che l'Azerbaigian ha accusato l'Iran di aver lanciato quattro droni nell'enclave di Nakhchivan.

Negli anni l'interesse per l'INSTC s'è allargato ad Armenia, Bielorussia, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turchia, Ucraina, Oman e Siria; una sorta di rotta commerciale diretta tra Oceano Indiano, il Golfo Persico e il Mar Caspio, Russia. Rispetto al cabotaggio marittimo che transita nel canale di Suez l'INSTC quasi dimezzerebbe i tempi di percorrenza e ridurrebbe i costi, mentre ovviamente non può competere col cabotaggio in termini di capacità (una nave cargo carica fino a 20mila container).

I ritardi per la realizzazione dell'INSTC ad oggi ricadono sull'Iran, colpito dalle sanzioni e oggetto di attacchi negli anni. Nel 2015 sembrava che il Piano d'azione congiunto globale (JCPOA) firmato tra gli altri da Iran e USA, che revocava le sanzioni, potesse rappresentare una svolta; ma tre anni dopo gli USA si sono ritirati dal piano e hanno inasprito le sanzioni. Ciò non ha fermato del tutto il progetto perché l'India ha continuato a considerare prioritario lo sviluppo del porto di Chabahar in Iran. Il tratto via mare permette all'India di aggirare il Pakistan, con cui è in conflitto da sempre; il Pakistan a sua volta è entrato in conflitto con l'Afghanistan. L'India punta a penetrare in Afghanistan via ferrovia da Chabahar, aggirando il Pakistan ed evitando lo stretto di Hormuz.

2025, anno record per le merci

Le ferrovie iraniane, con una rete in forte espansione (ha superato i 13mila km di lunghezza), nel 2025 hanno trasportato cinque milioni di tonnellate di merci. Un dato che, secondo fonti ufficiali, sarebbe già stato eguagliato addirittura nei primi due mesi del 2026. Per varie ragioni non avrebbe senso raffrontarlo con i numeri di casa nostra (l'Italia ne trasporta 19 volte tanti), ma il traffico tra Cina

(ma anche Russia) e Iran di container era in crescente espansione con numeri inediti. Il trend positivo è stato spezzato dagli attacchi israeliano-statunitensi, e gli USA in particolare hanno tutto l'interesse ad indebolire tale consolidamento, rendendo vulnerabile l'infrastruttura ferroviaria sotto bombardamento e provocando continue interruzioni del traffico interno ma soprattutto esterno verso nord-est.

Shahriar Naghizadeh, rappresentante delle Ferrovie Iraniane, ha detto: "I Paesi che transitano per l'Iran sono nel mirino delle sanzioni statunitensi e dell'Unione Europea, e questo ha reso il nostro lavoro molto difficile. Tuttavia, abbiamo anche moltiplicato i nostri sforzi per neutralizzare queste sanzioni".

L'Iran è in piena corsa nei progetti ferroviari transfrontalieri e nella definizione di almeno nove corridoi verso est.

Non va dimenticato che la Cina, venuti meno gli approvvigionamenti petroliferi venezuelani, punta molto su quelli iraniani tramite il trasporto via terra e l'utilizzo dei porti iraniani di Asaluyeh e Bandar Abbas nel Golfo Persico. Quest'ultima località è strategica anche per la Russia, la regione di Mosca è collegata ad essa da una linea percorsa da molti treni container. Il porto di Bandar Abbas è stato oggetto di pesanti bombardamenti israelo-statunitensi.

Nel 2025 è stata inaugurata la nuova linea Yiwu-Qom (Cina-Iran), un corridoio di 4000 km via Kazakistan e Turkmenistan, alternativa di terra allo Stretto di Hormuz.

(continua) ■



Iran's future network: The seven new lines planned and under construction (RAI/GCR)

Source: Global Construction Review