

Dall'Asia all'Europa l'espansionismo di Xi ora viaggia su rotaia

Pronta la mega ferrovia Islamabad-Teheran-Istanbul
porterà le merci cinesi sul più grande mercato mondiale

GIORDANO STABILE
INVIATO A BEIRUT

È un Orient Express alla rovescia, senza glamour, passeggeri distinti, misteriosi delitti. Soltanto merci che viaggiano non verso Est ma verso Occidente, dal cuore dell'Asia a Istanbul, la porta dell'Europa. Locomotive potenti e tenaci come muli che attraversano gli altipiani iranici e le distese desolate dell'Anatolia, per indirizzare un fiume di prodotti cinesi verso il più grande mercato mondiale.

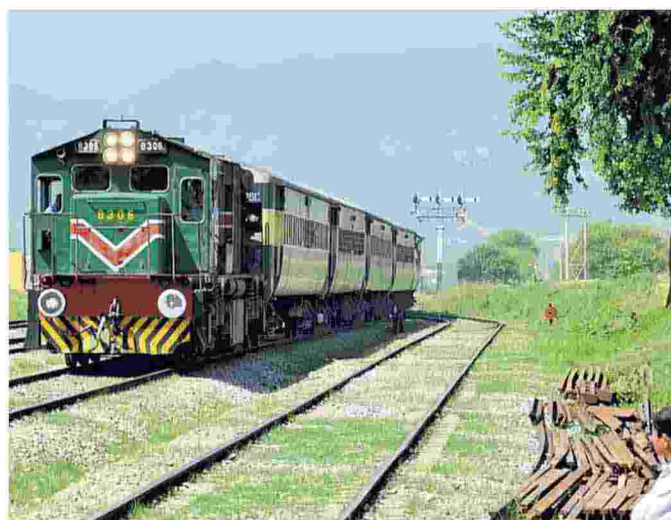
La ferrovia Islamabad-Teheran-Istanbul, 6500 chilometri, uno dei progetti più ambiziosi della nuova Via della Seta, dopo dodici anni di lavori è pronta e andrà a pieno regime l'anno prossimo. Restano alcuni ostacoli, soprattutto burocratici, di attraversamento delle frontiere, ma il vertice sul Bosforo

fra Pakistan-Iran-Turchia in occasione del decimo anniversario della Economic Cooperation Organization, sembra averli spazzati via. Il ministro dei Trasporti turco, Adil Karaismailoglu, ha annunciato la fine dei dazi all'interno

Dopo dodici anni di lavori al via il progetto più ambizioso della nuova Via della Seta

del nuovo spazio commerciale, che unisce tre potenze musulmane molto diverse tra loro, a prima vista più rivali che alleate. I treni potranno passare senza intoppi e accorceranno il viaggio a soli 12 giorni, mentre per andare dai porti pachistani alle coste europee ce ne vogliono 45.

Un primo tentativo era sta-



I treni merci percorreranno una tratta di 6.500 chilometri

to fatto nel 2011, ma dopo 14 convogli il collegamento era stato chiuso. I tempi non erano maturi. I dieci anni passati hanno visto cambiamenti geopolitici impressionanti. Tutti e tre i Paesi hanno con-

cluso accordi economici con il gigante cinese, deciso a riprendersi il ruolo di prima potenza mondiale. L'Iran ha firmato un memorandum di intesa che gli garantisce 400 miliardi di dollari di investimen-



ti ma di fatto consegna settore petrolifero e infrastrutture nelle mani di Pechino. Il Pakistan, che riceve pure ingenti aiuti militari dagli Stati Uniti, ha scelto la partnership con i cinesi in funzione anti-India e ha consegnato loro ferrovie, autostrade e il gigantesco scalo di Gwadar. La Turchia, altro alleato in teoria degli Usa e pilastro sudorientale della Nato, guarda alla Cina da meno tempo, dopo il fallito golpe del 2016 e la crisi finanziaria seguita alle sanzioni americane per gli accordi militari con la Russia. Il presidente Recep Tayyip Erdogan è impegnato in un riposizionamento strategico che include l'inserimento nella Via della Seta.

Al momento però la leadership delle tre nazioni sottolinea soprattutto i vantaggi commerciali, e persino ecologici, della nuova rotta.

Il consigliere per il Commercio del premier pachistano Imran Khan, Abdul Razak Dawood, ha specificato che i convogli avranno una capacità da «750 tonnellate di merci», produrranno meno gas serra rispetto alle navi, e ha definito l'accordo «il sugello della nostra amicizia» con turchi e iraniani. Il trionfalismo mette sotto il tappeto i problemi che ancora restano. La zona critica è la frontiera irano-pachistana nel Baluchistan. Da tutte e due i lati del confine ci sono spinte secessioniste da parte delle minoranze baluci, che aprono spazi ai gruppi jihadisti e ai trafficanti di oppio ed eroina, una piaga. Teheran ha dovuto schierare reparti di Pasdaran per contrastare attacchi e traffici. Islamabad si è invece lanciata nella costruzione di un muro al confine, e ha già sigillato «900 chilometri».

Il Baluchistan pachistano è diventato una sorta di protettorato cinese dopo gli enormi investimenti nel porto di Gwadar. Qui sbarcheranno parti delle merci provenienti dalla Cina per essere trasferite su rotaia e accorciare i tempi del viaggio. Il Pakistan Economic Corridor è

uno degli anelli strategici della Via della Seta e Xi Jinping non vuole buttare via i soldi. Ha messo sul piatto altri 6,8 miliardi di dollari per potenziare ulteriormente la linea Islamabad-Gwadar e non vuole instabilità a mettere in pericolo gli investimenti. L'obiettivo finale è collegare il Pakistan direttamente alla Cina attraverso l'Afghanistan e il Tajikistan. Anche se di mezzo ci sono i taleban, e una mezza dozzina di gruppi jihadisti, compreso l'Isis. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il percorso dell'ITI



Gli altri Paesi coinvolti nell'Organizzazione per la cooperazione economica (Eco)

Afghanistan, Azerbaigian, Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turkmenistan, Uzbekistan

L'EGO - HUB



La nuova ferrovia partirà da Islamabad, Pakistan, per arrivare alle porte dell'Europa