

Development Road Project: la cooperazione tra Turchia ed Iraq per promuovere la connettività regionale

Di Fabio Indeo

L'implementazione del Development Road Project si prefigura come una novità rilevante nell'architettura di connettività regionale, all'interno della quale Turchia ed Iraq forniranno un contributo positivo per la diversificazione dei corridoi di approvvigionamento tra Asia ed Europa.

Il Development Road Project intende sviluppare una rotta di trasporto terrestre lungo la direttrice geografica sud-nord, partendo dal porto iracheno di Al-Fav sul Golfo Persico, attraversando il territorio dell'Iraq per 1200 km con autostrade e linee ferroviarie sino alla Turchia: oltre ad Ankara e Baghdad, anche Emirati Arabi Uniti e Qatar sono firmatari dell'accordo per la realizzazione del DRP.

Secondo i promotori, il DRP verrà completato entro il 2030, con successive fasi di potenziamento previste sino al 2050, con investimenti stimati in 17 miliardi di dollari.¹ I lavori di ammodernamento ed espansione del porto iracheno garantiranno la possibilità di gestire 36 milioni di tonnellate di merci in container, facendo di Al Fav il maggior terminal portuale del Medio Oriente.²

In una prospettiva strategica, questo corridoio infrastrutturale iracheno-turco rafforza fortemente le ambizioni di Ankara per legittimarsi nel ruolo di hub-logistico commerciale regionale, non solo nella direttrice est-ovest come snodo chiave del Middle Corridor ma anche secondo una direttrice sud-nord, contribuendo alla diversificazione geografica dei corridoi commerciali globali.³

Nella visione della Turchia il corridoio DRP risulta complementare al Middle Corridor per rafforzare l'architettura di connettività regionale, ma si pone in aperta competizione con il corridoio India-Medio Oriente-Europa (IMEC) sostenuto fortemente da India, UE, Stati Uniti ed Israele, concepito per trasportare merci dall'India (in funzione antitetica alla Belt and Road Initiative promossa dalla Cina) secondo una rotta multimodale che dai porti del Golfo Persico si dipanerebbe negli Emirati Arabi Uniti ed Arabia Saudita attraverso trasporto su rotaia sino al porto israeliano di Haifa nel Mediterraneo orientale.⁴

1 <https://www.thedevelopmentroad.it/>

2 <https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/>

3 <https://www.trtworld.com/article/e54138082545>

4 <https://trendsresearch.org/insight/reshaping-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-new-challenges-old-vulnerabilities/>

Infatti, la Turchia – assieme a Qatar ed Iraq – è stata inizialmente esclusa dalla versione originaria di IMEC, decisione pesantemente osteggiata dal presidente turco Erdogan che ha fermamente dichiarato come “nessun corridoio infrastrutturale (nella regione) possa essere sviluppato senza includere la Turchia”⁵, in quanto geograficamente si configura come hub privilegiato, ed economicamente rappresenta un ricco e promettente mercato nel cuore del Mediterraneo.

La condizione di latente instabilità che connota il Medio Oriente a seguito del conflitto Iran-Stati Uniti e le implicazioni legate alla chiusura dello Stretto di Hormuz accrescono i dubbi sulla fattibilità di realizzazione del progetto IMEC, in quanto le potenziali minacce sulle infrastrutture logistiche nella penisola arabica e sul porto di Haifa rappresentano dei fattori di instabilità e di assenza di condizioni di sicurezza. Per quanto concerne invece il DRP, la chiusura di Hormuz potrebbe inficiare sulla capacità di stoccaggio del porto iracheno di Al-Fav, ma i porti turchi sul Mediterraneo e la rete integrata di trasporto che attraversa il territorio anatolico garantiscono la possibilità di un accesso ai mercati europei in sicurezza e senza interruzioni. La cooperazione ed il dialogo politico tra le parti coinvolte (Turchia ed Iraq) con il KRG (Governo Regionale del Kurdistan) nella parte settentrionale dell'Iraq saranno una preconditione indispensabile per garantire regolarità del transito e sicurezza delle infrastrutture logistiche.

The Development Road Project: Cooperation between Turkey and Iraq to Promote Regional Connectivity

Written by Fabio Indeo

The implementation of the Development Road Project promises to be a significant innovation in the regional connectivity architecture, within which Turkey and Iraq will give a positive contribution to the diversification of supply corridors between Asia and Europe.

The Development Road Project intends to develop a land transport route along a south-north geographic axis, starting from the Iraqi port of Al-Fav on the Persian Gulf, crossing Iraqi territory for 1,200 km with highways and railway lines all the way to Turkey. In addition to Ankara and Baghdad, the United Arab Emirates and Qatar are also signatories to the agreement for the DRP implementation.

According to its proponents, the DRP will be completed by 2030, with subsequent expansion phases planned until 2050 and with investments estimated at \$17 billion.⁶ The modernization and expansion of

⁵ <https://www.middleeasteye.net/news/turkey-erdogan-opposes-india-middle-east-corridor>

⁶ <https://www.thedevelopmentroad.it/>

the Iraqi port will ensure the capacity to handle 36 million tons of containerized freight, making Al Fav the largest port terminal in the Middle East.⁷

Strategically, this Iraqi-Turkish infrastructure corridor significantly strengthens Ankara's ambitions to legitimize itself as a regional trade logistics hub, not only along the east-west axis as a key hub of the Middle Corridor, but also along a south-north axis, contributing to the geographical diversification of global trade corridors.⁸

In Turkey's vision, the DRP corridor complements the Middle Corridor in strengthening the regional connectivity architecture, but it appears in open competition with the India-Middle East-Europe Corridor (IMEC), strongly supported by India, the EU, the United States, and Israel. This corridor is designed to transport goods from India (in opposition to China's Belt and Road Initiative) along a multimodal route from Persian Gulf ports crossing via rail the United Arab Emirates and Saudi Arabia to the Israeli port of Haifa in the Eastern Mediterranean.⁹

Indeed, Turkey - along with Qatar and Iraq - was initially excluded from the original version of IMEC, a decision strongly opposed by Turkish President Erdogan, who firmly stated that "no infrastructure corridor (in the region) can be developed without including Turkey,"¹⁰ as geographically it is a privileged hub and economically a rich and promising market in the heart of the Mediterranean.

The latent instability in the Middle East following the Iran-US conflict and the implications of the closure of the Strait of Hormuz raise doubts about the feasibility of the IMEC project, as potential threats to logistics infrastructure in the Arabian Peninsula and to Haifa's port highlight factors of instability and security. Regarding the DRP, the closure of Hormuz could impact the storage capacity of the Iraqi port of Al-Fav, but Turkey's Mediterranean ports and the integrated transport network across Anatolia guarantee safe and uninterrupted access to European markets. Cooperation and political dialogue between the parties involved (Turkey and Iraq) with the KRG (Kurdistan Regional Government) in northern Iraq will be an essential prerequisite for ensuring smooth transit and the safety of logistics infrastructure.

7 <https://mecouncil.org/publication/iraqs-development-road-project-a-path-to-prosperity-or-instability/>

8 <https://www.trtworld.com/article/e54138082545>

9 <https://trendsresearch.org/insight/reshaping-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-new-challenges-old-vulnerabilities/>

10 <https://www.middleeasteye.net/news/turkey-erdogan-opposes-india-middle-east-corridor>

Gli effetti del conflitto mediorientale sulle importazioni italiane di gnl dal Qatar

Di Fabio Indeo

La notizia che il Qatar non sarà in grado di inviare le proprie esportazioni di gas naturale liquefatto (gnl) verso i mercati italiani sino alla metà di agosto, evidenzia una chiara e pericolosa condizione di vulnerabilità nella sicurezza energetica italiana. Secondo la compagnia Qatar Energy, circa 17 navi metaniere contenenti 2,2 miliardi di metri cubi (Gmc) di gnl non potranno raggiungere il terminal italiano Adriatic LNG (terminal di rigassificazione offshore sul Mare Adriatico, nei pressi di Rovigo) rappresentando una perdita del 30% rispetto al contratto annuale stipulato da Edison e dalla compagnia qatariota.¹¹

Operativo dal 2009, il rigassificatore Adriatic Lng costituisce la principale porta d'accesso in Italia delle importazioni di gnl provenienti dal Qatar. Il terminal è un'infrastruttura strategica per la sicurezza energetica nazionale per una serie di motivi: in primis, è stato il secondo terminal di rigassificazione dopo quello di Panigaglia in Liguria, ma il primo realizzato offshore, tassello della strategia di diversificazione italiana.¹² Inoltre - prima dell'inizio del conflitto Stati Uniti-Iran e della conseguente chiusura dello stretto di Hormuz - esso copriva da solo il 13% del fabbisogno nazionale e oltre la metà delle importazioni italiane di gnl, grazie all'aumento della capacità di lavorazione da 8 a 9,5 Gmc all'anno.¹³

A determinare questa condizione di vulnerabilità, il protrarsi della condizione di "forza maggiore" evocata dalle autorità di Doha a seguito degli attacchi missilistici di rappresaglia iraniana contro le infrastrutture energetiche del Qatar, che hanno colpito l'impianto di Ras Laffan, maggiore hub di gas naturale liquefatto al mondo, composto da 14 terminal con una capacità di liquefazione enorme, pari a 110 miliardi di metri cubi all'anno. Secondo le autorità qatariote e i responsabili della Qatar Energy (proprietaria dell'impianto), gli attacchi hanno provocato una riduzione del 17% della produzione nazionale, stimando dai 3 ai cinque anni il tempo necessario per riparare i danni alle infrastrutture, impedendo il rispetto dei contratti di lunga durata con i principali acquirenti europei ma soprattutto asiatici.¹⁴

Ad aggravare la situazione, l'incertezza relativa al transito attraverso lo stretto di Hormuz, unica ed obbligatoria rotta di esportazione energetica per il Qatar, in quanto una chiusura prolungata del

11 <https://www.edison.it/en/edison-qatarenergy-estende-forza-maggiore-fino-meta-agosto>;

12 https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/focus/ISPI_FOCUS_SE_09.pdf

13 <https://www.adriaticlng.it/it/media/comunicati-stampa/corporate/da+adriatic+lng+piu+del+13+dei+consumi+nazionali+di+gas>

14 <https://www.qatarenergy.qa/en/MediaCenter/Pages/newsdetails.aspx?ItemId=3897>

chokepoint combinata ai danni alle infrastrutture limiteranno notevolmente lo status di supplier globale della seconda maggiore esportatrice al mondo di gnl.

Sebbene l'Italia abbia compensato il mancato arrivo di gnl dal Qatar incrementando le importazioni dagli Stati Uniti (1 miliardo di metri cubi di gas), dal quale sono arrivate 9 navi metaniere aggiuntive dal terminal di Golden Pass (sviluppato in joint venture tra Qatar Energy ed Exxon Mobil)¹⁵, la vulnerabilità della sicurezza energetica nazionale risulta accentuata dalla necessità di rimpinguare le scorte nei depositi di stoccaggio per far fronte ai consumi invernali, sulla base delle direttive del documento REPower EU che richiede la disponibilità di riserve stoccate al 90% della capacità nazionale entro il 31 ottobre di ogni anno. Una delle sfide principali per il governo italiano sarà quella di conciliare la possibilità di ricevere forniture aggiuntive di gnl dagli Stati Uniti - per compensare le riduzioni dal Qatar e per completare il phase out dalla Russia – con la priorità strategica di diversificare le importazioni ed i suppliers, in modo da ridurre la dipendenza da un singolo fornitore.

The Effects of the Middle East Conflict on Italian LNG Imports from Qatar

Written by Fabio Indeo

The news that Qatar will be unable to ship its liquefied natural gas (LNG) exports to Italian markets until mid-August highlights a clear and dangerous vulnerability in Italy's energy security. According to Qatar Energy, approximately 17 LNG tankers containing 2.2 billion cubic meters (bcm) of LNG will be unable to reach the Italian Adriatic LNG terminal (an offshore regasification terminal in the Adriatic Sea, near Rovigo), representing a 30% loss compared to the annual contract signed by Edison and the Qatari company.¹⁶

Operational since 2009, the Adriatic LNG terminal is the main gateway to Italy for LNG imports from Qatar. The terminal is a strategic infrastructure for the national energy security for a number of reasons: first and foremost, it was the second regasification terminal after the Panigaglia terminal in Liguria, but the first built offshore, a key component of Italy's diversification strategy.¹⁷ Furthermore, before the outbreak of the US-Iran conflict and the subsequent closure of the Strait of Hormuz, it alone covered

15 https://www.reuters.com/business/energy/qatarenergy-extends-force-majeure-until-mid-august-italys-edison-says-2026-05-25/?utm_source=substack&utm_medium=email

16 <https://www.edison.it/en/edison-qatarenergy-estende-forza-maggiore-fino-meta-agosto>;

17 https://www.parlamento.it/application/xmanager/projects/parlamento/file/repository/affariinternazionali/osservatorio/focus/ISPI_FOCUS_SE_09.pdf

13% of national demand and over half of Italy's LNG imports: after 2022 its capacity was expanded from 8 to 9.5 Gcm per year.¹⁸

This vulnerability is related to the "force majeure" situation invoked by the Doha authorities following Iranian retaliatory missile attacks against Qatar's energy infrastructure, which hit the Ras Laffan complex, the world's largest liquefied natural gas hub, consisting of 14 terminals with a massive liquefaction capacity of 110 billion cubic meters per year. According to Qatari authorities and officials at Qatar Energy (the plant's owner), the attacks have caused a 17% reduction in domestic production. They estimate that repairing the damage to the infrastructure will take three to five years, preventing the fulfillment of long-term contracts with major European and, especially, Asian buyers.¹⁹

Moreover, the situation of uncertainty regarding transit through the Strait of Hormuz, Qatar's unique and mandatory energy export route, further worsens the scenario. A prolonged closure of the chokepoint, combined with the damage to the infrastructures, will significantly erode the status of the world's second-largest LNG exporter as a global supplier.

Although Italy has compensated for the lack of LNG from Qatar by increasing imports from the United States (1 billion cubic meters of gas), receiving nine additional LNG carriers from the Golden Pass terminal (developed by a joint venture between Qatar Energy and Exxon Mobil)²⁰ the vulnerability of Italy's energy security is exacerbated by the need to refill storage facilities to meet winter consumption, based on the REPower EU directives, which require the availability of stored reserves at 90% of national capacity by October 31 of each year. One of the main challenges for the Italian government will be to reconcile the possibility of receiving additional LNG supplies from the United States - to offset reductions from Qatar and to complete the phase-out from Russia - with the strategic priority of diversifying imports and suppliers, thus reducing dependence on a single supplier.

18 <https://www.adriaticlng.it/it/media/comunicati-stampa/corporate/da+adriatic+lng+piu+del+13+dei+consumi+nazionali+di+gas>

19 <https://www.qatarenergy.qa/en/MediaCenter/Pages/newsdetails.aspx?ItemId=3897>

20 https://www.reuters.com/business/energy/qatarenergy-extends-force-majeure-until-mid-august-italys-edison-says-2026-05-25/?utm_source=substack&utm_medium=email