

# Editoriale – Infrastrutture Intelligenti

## Dossier Speciale Aspenia - marzo 2026 - in collaborazione con Webuild

By **Marta Dassù & Roberto Menotti** On **Apr 1, 2026**

Il conflitto armato scoppiato a fine febbraio nel Golfo Persico è, a prescindere dal suo esito, un nuovo shock geoeconomico con una forte dimensione infrastrutturale. I momenti di crisi acuta, come abbiamo drammaticamente constatato nell'arco di pochi anni con la pandemia da Covid-19 e poi con la (seconda) invasione russa dell'Ucraina nel 2022, fanno emergere in modo tangibile e immediato l'importanza strategica di alcuni punti di passaggio che non si possono eludere senza sopportare costi altissimi. Lo Stretto di Hormuz è notoriamente uno di questi, anzi uno dei più congestionati e sotto costante osservazione.

Il mondo contemporaneo, con le sue fortissime interdipendenze anche quando si intensificano le fratture politiche o ideologiche, appare come una grande rete in buona parte digitalizzata e immateriale, ma si fonda comunque su connessioni per la mobilità, cioè per lo spostamento di persone e cose.

La crisi iraniana di questo 2026, che è istantaneamente diventata una crisi mediorientale e dei mercati energetici globali, è l'ennesimo avvertimento di come i collegamenti e i flussi che diamo per scontati possono diventare fragili.



**ROTTI MARITTIME E RETI SULLA TERRAFERMA.** Le rotte marittime sono da sempre un indispensabile elemento dei commerci e dunque della politica militare: ciò è vero fin dal mondo classico, quando il controllo degli stretti – i “chokepoint” dettati dalla geografia – determinava quali fossero le potenze dominanti. Con l’evolvere delle tecnologie, questo fenomeno è diventato più complesso ma è rimasto fondamentale per la ricchezza delle nazioni e dei popoli.

Economia e uso della forza, cioè scambi e coercizione, si concentrano spesso in quelle piccole aree nevralgiche che hanno un ruolo sproporzionato rispetto alla loro dimensione. Oggi, migliaia di grandi navi container transitano incessantemente per Suez, Gibilterra, lo Stretto di Sicilia, il Bosforo, Malacca, Panama, seguite o monitorate da satelliti e talvolta da convogli militari (le poche megaportaerei che girano per il mondo, ma anche gli invisibili sottomarini).

I chokepoint non sono necessariamente luoghi fisici – le risorse finanziarie e i Big Data sono “colli di bottiglia” di diverso tipo – ma tutti poggiano inevitabilmente su infrastrutture materiali. Inoltre, la rete dei collegamenti marittimi serve a portare merci e servizi sulla terraferma, e dunque non avrebbe senso in mancanza di porti attrezzati che fungono da snodi verso le maggiori autostrade e linee ferroviarie. A sua volta, questa rete terrestre dipende da ponti, viadotti e gallerie per superare passaggi difficili.

L’altro fattore macroscopico che la nuova crisi mediorientale ci deve ricordare è una diversa forma di interdipendenza, cioè quella legata alle risorse idriche: il controllo dei maggiori corsi d’acqua è decisivo per la vita economica di qualsiasi Stato, e spesso dipende dalla gestione di grandi dighe – basti pensare qui al caso della Turchia rispetto a Tigri ed Eufrate. In termini più generali, tutte le monarchie arabe del Golfo hanno scommesso su costosissimi progetti infrastrutturali per rendere non solo vivibili ma anche tecnologicamente avanzati e dinamici i loro sistemi economici, nonostante le difficoltà climatiche e orografiche che devono affrontare. La gestione dell’acqua è perfino più vitale di quella delle riserve di petrolio, gas, terre rare.

Si può dire quindi che i chokepoint – marittimi, terrestri, legati alle risorse – sono al tempo stesso dei punti di forza e di debolezza, cioè opportunità e vulnerabilità. Dipende da come vengono gestiti e da quanto è lungimirante la dotazione infrastrutturale che vi si costruisce attorno. Si tratta di scelte anzitutto politiche, che poggiano però su progetti concreti, su competenze e capacità ingegneristiche, su modelli di business e cooperazione pubblico-privato.

**L’ERA DELLA “WEAPONIZZAZIONE”: EFFICIENZA, RESILIENZA, RIDONDANZA.** È evidente che il mero calcolo economico spinge a minimizzare i costi e dunque a efficientare gli investimenti puntando solo a quelle opere che garantiscano i collegamenti essenziali. Il problema è che dipendere da una sola infrastruttura significa creare esattamente un chokepoint inteso come punto di vulnerabilità. Se la controparte si ritiene del tutto affidabile nel tempo, bene così; ma se esiste un “rischio politico”, per quanto remoto, quello che sembra un rischio calcolato diventa un azzardo. È esattamente quanto è accaduto con le infrastrutture e gli accordi energetici che legavano alcuni paesi dell’UE (in particolare Italia e Germania) alla Russia fino al 2022. La scarsa diversificazione delle fonti e dei fornitori ha reso difficile e costosa una transizione che è stata sostanzialmente realizzata in piena emergenza. È risultato chiaro, purtroppo a posteriori, che la sicurezza energetica richiede reti integrate e intelligenti, in grado di reagire con una certa flessibilità a improvvisi mutamenti dell’offerta.



Il contesto internazionale di oggi è fortemente caratterizzato dalla “weaponizzazione” dell’economia – da cui l’utilità di un approccio che possiamo definire “geoeconomico” proprio perché evidenzia alcuni aspetti materiali e geografici – e ciò rende insufficiente una concezione soltanto contabile degli investimenti che guardi alla riduzione dei costi. In altre parole, un sistema-paese resiliente non può essere soltanto efficiente (costi-benefici contabili) ma deve anche essere in qualche misura ridondante. Questo vale per una “media potenza” come l’Italia ma perfino per l’Unione Europea nel suo insieme, in quanto mercato unico più ricco del mondo. Le infrastrutture sono una leva per la crescita economica e per lo sviluppo, ma diventano ora qualcosa di ancora più prezioso: uno strumento sia attivo sia difensivo per affrontare la competizione geoeconomica, a livello nazionale e in cooperazione con i paesi alleati. La dotazione infrastrutturale è parte integrante dell’apparato di sicurezza di un sistema politico-economico avanzato, e deve essere per quanto possibile diversificata se non perfino ridondante, con un calcolo costi-benefici che includa variabili non soltanto economiche.

In ultima analisi, un approccio intelligente alla geoeconomia del XXI secolo dovrebbe poggiare proprio sulla logica delle grandi opere: una logica che guardi all’efficienza tecnica ma anche alla sostenibilità (ambientale ed economica), alla pubblica utilità e alla sicurezza. In tal senso le decisioni che si prendono oggi e i progetti che si cominciano a realizzare avranno un impatto nel medio e lungo termine. È davvero opportuno che abbiano basi solide.

---

\*Questo articolo è l’Editoriale del **Dossier Speciale Aspenia** – marzo 2026 – in collaborazione con Webuild

 [sea routes](#) [Italy](#) [infrastructures](#) [Europe](#) [geoeconomics](#) [economy](#) [world](#) [trade](#)



**Marta Dassù & Roberto**

**Menotti**

Marta Dassù is Editor-in-Chief of *Aspenia* and Senior Director Europe for The Aspen Institute.

Roberto Menotti is Editor-in-Chief of *Aspenia* online. He is also Deputy Editor of *Aspenia* print edition and Senior Advisor - International Activities at Aspen Institute Italia. Among his recent publications, “Decidere: come le società liberali affrontano la complessità” (Rubbettino, 2021).

