

Studies on Central Asia and the Caucasus

2025 – Special Issue

ISSN 3035-0484 (online)



קייל
FIRENZE
UNIVERSITY
PRESS



Studies on Central Asia and the Caucasus

Official Journal of the Italian Association for the Study
of Central Asia and the Caucasus

Special Issue (2025)

Studies on Central Asia and the Caucasus is the official journal of the Italian Association for the Study of Central Asia and the Caucasus.

Editorial Team

Chief Editor

Aldo Ferrari, Department of Asian and North African Studies, Ca' Foscari University, Italy

Co-Editors

Vittorio Springfield Tomelleri, University of Torino, Italy

Lorenzo Pubblici, University of Napoli l'Orientale, Italy

Editorial Board

Laura Mafizzoli, Ilia State University, Georgia

Giorgio Comai, OBC Transeuropa, Italy

Fabio Indeo, University of Siena, Italy

Frank Maracchione, University of Sheffield, UK

Giulia Sciorati, London School of Economics and Political Science, UK

Eleonora Tafuro Ambrosetti, Institute for International Political Studies, Italy

International Scientific Committee

Garnik Asatryan, Yerevan State University, Armenia

Filippo Costa Buranelli, University of St. Andrews, UK

Carlo Frappi, Institute for International Political Studies, Italy

Gabriele Natalizia, University of Rome La Sapienza, Italy

Elisabetta Ragagnin, Ca' Foscari University, Italy

Velizar Sadovski, Austrian Academy of Sciences, Austria

Dina Sharipova, Nazarbayev University, Kazakhstan

Anna Sirinian, University of Bologna, Italy

Farkhod Tolipov, Bilim Karvoni, Uzbekistan

Anar Valiyev, ADA University, Azerbaijan

Published by

Firenze University Press – University of Florence, Italy

Via Cittadella, 7 – 50144 Florence – Italy

<https://riviste.fupress.net/index.php/asiac>

Copyright © 2025 Authors. The authors retain all rights to the original work without any restrictions. Open Access. This issue is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY-4.0) which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided you give appropriate credit to the original author(s) and the source, provide a link to the Creative Commons license, and indicate if changes were made. The Creative Commons Public Domain Dedication (CC0 1.0) waiver applies to the data made available in this issue, unless otherwise stated.

Table of contents

Connettività come ragione di Sistema. Il caso dell'Asia centrale <i>Filippo Costa Buranelli</i>	5
Da <i>landlocked</i> a <i>landlinked</i> alle proprie condizioni: connettività e megaprogetti in Turkmenistan <i>Matteo Fumagalli</i>	21
L'Uzbekistan nella Maggioranza Globale: Protagonista della Ri-globalizzazione? <i>Frank Maracchione</i>	39
Connettività regionale in Eurasia: il punto di vista dal Kazakistan <i>Aliya Tskhay</i>	57
Sviluppo Infrastrutturale e Politica Regionale nel Caucaso Meridionale. Azerbaigian e Georgia tra liminalità e rinnovata attorialità <i>Carlo Frappi, Laura Mafizzoli</i>	69
La connettività come discorso: narrazioni russe e cinesi in Asia centrale <i>Giulia Sciorati, Eleonora Tafuro Ambrosetti</i>	87
Teheran e la nuova geografia della connettività. L'Iran come nodo chiave nelle infrastrutture euroasiatiche <i>Michele Brunelli</i>	107
Corridoi verdi Ue a rischio: il caso Black Sea Submarine Cable <i>Francesco Sassi</i>	123
L'Italia e lo snodo dei trasporti centroasiatico: prospettive ed interessi <i>Fabio Indeo, Leonardo Bianchini</i>	143

La special issue costituisce un prodotto di ricerca del progetto «Italia-Asia Centrale (ITACA): Prospettive dinamiche su connettività e logiche infrastrutturali» del Centro di Ricerca Cooperazione con l'Eurasia, il Mediterraneo e l'Africa Subsahariana (CEMAS), finanziato dall'Unità di Analisi, Programmazione, Statistica e Documentazione Storica del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, ai sensi dell'art. 23-bis del DPR 18/1967.

Le opinioni contenute nella presente pubblicazione sono espressione degli autori, e non rappresentano necessariamente le posizioni del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale.

La special issue è pubblicata in regime di partnership con il Centro Studi Geopolitica.info.

Connettività come ragione di Sistema. Il caso dell'Asia centrale

FILIPPO COSTA BURANELLI

Università di St Andrews, Regno Unito

Abstract. Negli ultimi anni, la parola 'connettività' è stata spesso associata all'Asia centrale nell'ambito di progetti infrastrutturali, logistici, commerciali, ed economici. Dato che la regione non è provvista di sbocchi sul mare, e dipende da partner esterni per il raggiungimento di mercati extra-regionali, gli investimenti in Asia centrale sulla facilitazione del transito di beni, persone e capitali sono in continuo aumento. Tuttavia, il carattere normativo e politico della 'connettività' rimane, ad oggi, solo parzialmente colto ed analizzato dalla letteratura esistente. Per ovviare a questa lacuna, questo scritto analizza il concetto di connettività in Asia centrale attraverso il prisma della 'ragione di sistema', che si riferisce all'interesse non meramente nazionale ed egoistico degli stati, ma piuttosto a quello sistemico, che ha valore in quanto socializzante e catalizzante dell'interdipendenza alla base dell'ordine politico regionale. L'utilità di questo focus analitico è mostrare alla comunità scientifica, così come a quella del policy-making, che lo sviluppo della connettività in Asia centrale non risponde solo a logiche di calcolo economico e politico, ma risponde ad un mutato contesto regionale in cui la connettività diventa punto cardinale del mantenimento dell'ordine regionale stesso.

Keywords: Asia centrale, connettività, ragione di sistema, regionalismo, pluralismo.

1. Introduzione

A partire dall'invasione russa dell'Ucraina, e prima ancora dalla salita al potere di Shavkat Mirziyoyev in Uzbekistan nel biennio 2016-2017, in Asia centrale si è definito un processo di riavvicinamento e cooperazione tra le varie repubbliche che, seppur cauto e progressivo, è concreto e irreversibile. Tale riavvicinamento pertiene a numerose aree della politica regionale: diplomazia, economia, ambiente, industria e commer-

cio, e finanche sicurezza. Tuttavia, tutte queste aree sono sussunte ad un ombrello concettuale più ampio, quello della *connettività*. La connessione sembrerebbe essere una delle parole, se non delle politiche, chiave della regione centrasiatrica. Connessione che è infrastrutturale, economica, diplomatica, geografica e politica. Per coloro che sono avvezzi allo studiare la politica internazionale attraverso metafore scientifiche e mediche, l'idea stessa di connettività rimanda al tessuto connettivo di cellule e organismi, che danno vita al sistema-vita degli esseri viventi. Tali metafore sono al centro dello stesso discorso politico centrasiatrico, col presidente uzbeko Mirziyoyev che spesso ha paragonato la regione ad un "organismo" vivo e vitale, necessitante di tutte le sue componenti (leggasi Stati vicini) per poter funzionare e svilupparsi all'insegna della pace e della stabilità (Tolipov 2017). Tuttavia, in molte delle analisi sin qui pubblicate nella letteratura accademica e specialistica dei think-tank, la lettura data del concetto di connettività si è prevalentemente concentrata sull'aspetto infrastrutturale e commerciale, nonché geopolitico, della connettività.

Quello che ancora manca nel panorama accademico e intellettuale sulla connettività dell'Asia centrale è un'analisi istituzionale e normativa, intesa non in senso legalistico e formale, ma piuttosto nel senso di comportamento conforme alle regole base dell'ordine centrasiatrico stesso. Per questo, il presente articolo mette al centro dell'analisi l'idea di connettività come *ragione di sistema*, con la quale si vuole significare il principio per cui non è solo nell'interesse nazionale delle singole repubbliche centrasiatriche sviluppare connettività, ma è una necessità sistemica mirata a stabilizzare e sviluppare un ordine regionale pacifico, solido, e aperto al sistema macroregionale e mondiale. In altre parole, la tesi presentata in questo articolo è volta ad indagare non tanto la logica di conseguenza della connettività regionale (ottica utilitaristica), ma piuttosto la logica di appropriatezza della stessa (ottica normativa ed etica) (March and Olsen 2008).¹ L'utilità di questo focus analitico è mostrare alla comunità scientifica, così come a quella del policy-making, che lo sviluppo della connettività in Asia centrale non risponde solo a logiche di calcolo economico e politico, ma risponde ad un mutato contesto regionale in cui *la connettività diventa punto cardinale del mantenimento dell'ordine regionale stesso*.

2. Ragione di sistema vs ragione di Stato

Poc'anzi è stato introdotto il concetto di "ragione di sistema". In questa breve sezione teorica, verranno illustrati il significato e la rilevan-

¹ Per una lettura critica si veda l'articolo di Vando Borghi (2021).

za analitica di questo concetto. L'idea di "ragione di sistema" si deve al teorico della Scuola inglese Adam Watson, secondo cui l'idea di ordine mondiale (e, per estensione di livello di analisi) l'idea di ordine regionale si basa sull'idea fondamentale che i membri del suddetto sistema, per garantire il funzionamento del sistema stesso, devono essere d'accordo che il sistema in sé – e il di esso funzionamento basato su specifiche regole, norme, ed istituti – sia un valore da preservare e difendere (Watson 2009; Terradas 2023). Si consideri il caso della pandemia di Covid-19 che ha interessato, seppur in termini differenti per quantità e qualità, il mondo intero. Dopo una prima fase in cui l'aspetto medico era di rilevanza fondamentale, così come fondamentale era il salvataggio di vite umane e la massima riduzione di contagi, la seconda fase della pandemia è stata improntata al contenimento dei contagi e alla convivenza col (piuttosto che alla lotta al) virus in nome dell'economia e della stabilità commerciale e finanziaria del sistema internazionale. Questo esempio, che riflette sulla stabilità economica e finanziaria del sistema internazionale come "qualcosa da proteggere e salvare", è appunto quello che Watson identificò come "ragione di sistema": "val la pena continuare con questo sistema" (Buzan 2014).² L'idea di ragione di sistema, si noti, è in diretto contrasto (anche se, come vedremo, vi sono delle note di complementarità), con l'idea realista di "ragione di Stato". La ragione di Stato è una visione egoistica, centripeta, statica, e piuttosto "fissa" del comportamento dello Stato all'interno delle relazioni internazionali. Nonostante vi siano eccezioni (e la politica del presidente Trump ne è un esempio lampante), la ragion di Stato si scontra sempre con un reticolo di accordi, alleanze, interdipendenze, aspettative, obblighi, e promesse tra vari Stati, in particolar modo tra Stati contigui come tra quelli membri di una stessa regione.

Come notato nell'introduzione, negli ultimi anni la regione centrasiatrica ha progressivamente sviluppato l'idea di ragione di sistema. All'annuncio del nuovo corso della politica estera uzbeka, il neopresidente Mirziyoyev ha identificato i Paesi vicini come principale vettore dell'azione di Tashkent, sottolineando come la sicurezza e la prosperità dell'Uzbekistan dipendano dalla sicurezza e prosperità della regione centrasiatrica stessa. Lo stesso ha recentemente affermato il presidente kazako Kassym-Jomart Tokayev, identificando la reciproca interdipendenza tra Kazakistan e Asia centrale (Costa Buranelli 2024a). Cosa vuol dire, dunque, più nello specifico, che la connettività assume valenza di "ragione di sistema"? Precisamente, significa che lo stabilire dialogo, interdipendenza, scambi, linee di comunicazione, e progetti comuni non è solo un'esigenza dettata dalle politiche nazionali di ciascun Stato centrasiatrico, ma risponde ad una

² In inglese, 'it pays for the system to work'.

necessità *condivisa regionalmente* riguardo non solo a ciò che è necessario fare per garantire pace e prosperità nell'area, ma anche e specialmente riguardo al *giusto modo di fare politica regionale*. Stabilire e instaurare connettività – a qualunque livello – è non solo un approccio strategico al potenziamento della regione e al suo posizionamento all'interno della più larga area eurasiatica, ma è un nuovo modo di operare che risponde a nuove preferenze, nuovi parametri, e una nuova auto-percezione della regione stessa come progressivo modello legittimo di sviluppo.

Come accennato sopra, “connettività” è diventata una vera e propria parola “piglia-tutto”, inerente a qualsiasi progetto lanciato in Asia centrale. Primariamente, il focus è quello infrastrutturale. Progetti come la *Belt and Road Initiative* cinese, o il *Corridoio di Mezzo* tanto caro a e sponsorizzato dagli Stati europei, sono solo due dei tanti esempi che si possono addurre per mostrare come “Asia centrale” e “connettività” stiano quasi diventando sinonimi. Specie alla luce della sfortunata locazione geografica senza sbocchi sul mare, e confinante con grandi potenze revisioniste, “connessione” è tutto ciò che lega, o legherà, o legherebbe, l'Asia centrale a Stati, economie, e mercati al di là dell'immediato circondario geografico. Quando si pensa a connettività, si pensa a strade, ferrovie, linee di comunicazione, porti. Più nello specifico, anche se non sempre nell'immediato, si può pensare a connessione dal punto di vista energetico, sebbene anche qui vale il discorso di cui sopra e cioè che si parla comunque – a livello ontologico – di infrastrutture e materialità tangibile (Bueger, Liebetrau, and Stockbruegger 2023) attraverso centrali, cavi, oleodotti e gasdotti, come per esempio mostrato da Francesco Sassi e Aliya Tskhay nei loro rispettivi articoli. Si pensi anche, però, alla connettività immateriale, intangibile, intellettuale, per esempio nel campo dell'educazione; a quella istituzionale, tra diverse agenzie e organi dello stato come i parlamenti; connettività territoriale, con le regioni limitrofe ai confini che stanno giocando un ruolo cruciale nello sviluppo di progetti comuni e di potenziamento di relazioni di buon vicinato; si pensi alla connettività culturale, improntata alla condivisione dei giorni della cultura e delle politiche giovanili. Insomma, “connettività” non è solo un obiettivo e un modo di legare le parti di un sistema sociopolitico, ma è anche un valore, e un processo in sé. Ed è proprio su questo aspetto più intangibile, e ciononostante imprescindibile, della connettività che l'analisi offerta in questo articolo vuole soffermarsi. Per studiare questo aspetto sociologico e normativo della connettività, il paper si focalizzerà su esempi concreti di connessione in senso lato, e sulle dichiarazioni (verbali e scritte) inerenti alla connettività stessa che permeano da qualche anno la politica regionale centrasiatrica specie in contrapposizione con gli anni precedenti.

3. Gli anni 90 e 2000: “fortezze” e barriere

Come accennato in precedenza, l'idea di connettività si accompagna a specifiche metafore ed immagini mentali che ne rafforzano il significato. L'idea, appunto, dell'Asia centrale come un organismo vitale, riprende dal mondo medico l'immagine di un tessuto vivo, di legami cellulari, di interdipendenza biologica, che ben risponde al significato che attualmente “connettività” ha per molte élites centrasiatriche. Tuttavia, un'altra metafora che – al contrario – si riferisce alla connettività in negativo, è per esempio quella della *fortezza*: un'idea di difesa contro non specificate minacce, sospetto verso l'esterno, impermeabilità, e indivisibilità. Questa metafora non è presa a caso, ma è il modo in cui il primo presidente uzbeko Islam Karimov ha voluto identificare e descrivere, progressivamente, la sovranità dell'Uzbekistan negli anni successivi all'indipendenza (Fazendeiro 2017).

Nonostante i tentativi – alle volte retorici, alle volte fattuali – di avviare un processo di regionalismo centrasiatco attraverso la creazione prima dell'Unione centrasiatca e poi della Cooperazione economica centrasiatca, l'Uzbekistan scelse la strada del progressivo isolamento, dell'ostilità, e della chiusura economica, infrastrutturale, ma non solo. La competizione col Kazakistan, che invece portava avanti un processo di apertura al mondo e di integrazione, lo scontro quasi bellico col Tagikistan sulla questione della diga di Roghun, che portò ad una “guerra fredda” centrasiatca e all'interruzione quasi totale di contatti umani ed intellettuali con la vicina Dushanbe, i problemi di definizione e di demarcazione coi vicini Kirghizistan e Turkmenistan e la profonda securizzazione del terrorismo di matrice islamico-radical, accelerata dall'attentato dell'agosto del 1999 e dalla campagna statunitense in Afghanistan nel 2001, contribuirono alla progressiva chiusura del Paese che, data la sua posizione nel cuore dell'Asia centrale, inevitabilmente ebbe un impatto sul processo di creazione di uno spazio di “connessione” regionale.

Questo, tuttavia, non significa che Karimov non avesse percezione alcuna dell'Asia centrale come di un'entità regionale le cui parti fossero connesse. Fu lui che, a metà degli anni '90, propose la narrativa del “Turkestan – La nostra Casa Comune”, a significare che per l'Uzbekistan, nonostante il progressivo distacco dai vicini, l'Asia centrale dipendesse da una logica di interdipendenza collettiva (soprattutto nel campo della sicurezza) e fosse uno spazio regionale indipendente (per lo meno a livello aspirazionale) dall'interferenza delle grandi potenze (Costa Buranelli 2018b). Questa idea fu anche rafforzata dalla precarissima situazione in Tagikistan, durante e immediatamente dopo la guerra civile del 1992-1997. Karimov, infatti, partecipò attivamente alla risoluzione del conflitto sostenendo politicamente la fazione del futuro presidente Emomali Rah-

mon sulla base dell'idea che la guerra civile tagika costituisse un pericolosissimo spillover di violenza e caos per tutta la regione.

Questo per dire che non si può affermare in modo troppo binario e netto che Karimov fosse a priori contrario ad ogni forma di connettività. Anzi, alcune delle interpretazioni più persistenti dell'Asia centrale come entità interconnessa a livello geopolitico si devono proprio a lui (in contrasto, per esempio, con la lettura più economica e commerciale della regione di Nursultan Nazarbayev, primo presidente kazako). Tuttavia, questa idea di connettività fu progressivamente erosa nei fatti e nelle scelte politiche improntate all'autarchia, all'autonomia strategica in campo militare, alla ridotta mobilità della popolazione (si ricordi che l'Uzbekistan mantenne fino all'anno 2019 il visto di uscita dal Paese stesso) e un'interpretazione normativa dei confini come barriere, e non come membrane osmotiche, per riprendere il linguaggio biomedico di cui sopra.

Riprendendo la discussione teorica offerta nella sezione precedente, si può dire dunque che nonostante la presa d'atto che gli Stati e le società centrasiatriche fossero (e sono) legate indissolubilmente a livello storico, culturale, religioso, familiare, geografico, e strategico, la logica prevalente nella regione fino al 2017 fu la ragione di Stato, e un approccio molto sovrano-centrico alla politica regionale. Per gli esperti di informatica e IT, si può quasi dire che in quegli anni era presente la connettività *fisica*, ma non quella *logica*. A questo ha anche contribuito la posizione isolazionista del Turkmenistan, che nel corso dei primi anni '90, poco dopo la dissoluzione dell'Unione sovietica e la dichiarazione di indipendenza, ha implementato una politica di chiusura e isolamento all'insegna della "neutralità permanente", condizione certificata dalla Risoluzione Onu A/RES/50/80A. Come l'Uzbekistan, il Turkmenistan introdusse il visto di uscita, e ha progressivamente eliminato collegamenti aerei con città di altri Stati centrasiatrici, con l'obbligo – in vigore ancora oggi – di passare attraverso Istanbul o Dubai.

La percezione di connettività come idea e come eredità del passato (Costa Buranelli 2024b), ma non come obiettivo e processo da implementare negli anni seguenti all'indipendenza, si spiega anche col fatto che in quegli anni la priorità fu il processo di costruzione dello Stato, più che della regione, e complici anche interferenze straniere, miranti ad una politica o di *divide et impera* o di egemonia, l'implementazione di una connettività condivisa e protetta come valore e come strategia non si è verificata. Quando si è verificata, e questo è valido soprattutto per gli anni 2000, è stata primariamente incentivata, quando non imposta, esternamente. Si pensi, ad esempio alla prima strategia dell'Unione europea del 2009, dove integrazione e connessione erano tra le parole chiave insieme a diritti umani, democrazia, e Stato di diritto. O al progetto *Belt and Road*

del governo cinese, che fu lanciato proprio in Kazakistan nel 2013. Mentre rispetto al primo progetto non vi sono stati risultati eclatanti, rispetto al secondo vi è stato un incremento della connettività, ma con due grossi discrimini. Il primo è che questa connettività è stata a lungo eterodiretta e non mirata esclusivamente all'Asia centrale, mezzo – e non *fine* – del progetto per raggiungere mercati occidentali (Costa Buranelli 2018a). Il secondo è che anche all'interno di questo framework, le logiche sovraniste di cui sopra erano ben presenti. Si pensi, per esempio, alla totale ostilità e contrarietà di Karimov al progetto della ferrovia Cina-Kirghizistan-Uzbekistan, che per anni è rimasta solo un progetto proprio per la mancanza di semaforo verde da parte uzbeka.

4. Da Stato a parte di un sistema – la connettività come principio regionale

Con la morte di Islam Karimov, e con il cambio di politica estera dell'Uzbekistan voluto da Mirziyoyev, la connettività ha assunto non solo il valore di strategia, ma anche e soprattutto di processo necessario e di valore condiviso. In altre parole, se per connettività in ambito scientifico si intende la capacità che sistemi diversi hanno di collegarsi e comunicare fra loro al fine di scambiarsi informazioni, col cambio di passo della politica uzbeka la diversità non si è più costituita come un ostacolo e come una causa dell'assenza di connessione e interdipendenza, ma anzi è diventata fonte di complementarità e risorsa all'interno del contesto centrasiatco.

Vale la pena soffermarsi un attimo su questo aspetto, poiché è proprio il passaggio da *diversità come incompatibilità* a *diversità come complementarità* che aiuta a capire questo cambiamento. Fino al 2017, le difficoltà nell'avviare il regionalismo centrasiatco sono state spiegate dalla letteratura con l'argomentazione, tra le altre, che le cinque repubbliche erano (e continuano ad essere) diverse sotto molti aspetti (Bohr 2003; Kubicek 1997). Lo stesso Karimov, quando nel 2007 Nazarbayev propose di rilanciare il multilateralismo centrasiatco, rispose che il momento non era opportuno poiché gli Stati della regione erano a diversi livelli di sviluppo e industrializzazione (Costa Buranelli 2018b). Questa è quella che può essere chiamata la "trappola dell'uguaglianza", o la fallacia isonomica, vale a dire l'aspettativa che integrazione e interdipendenza siano praticabili solo se le unità sociali in questione (nel caso specifico, Stati e società) sono le stesse o molto simili. Questa argomentazione perde di vista un fatto(re) imprescindibile della politica internazionale, e cioè che *la diversità è la regola, e non l'eccezione*. Anzi, si potrebbe dire che la fallacia isonomica derivi proprio da una posizione epistemologica eurocentrica, per cui l'A-

sia centrale non riesce a “fare sistema” per la mancanza di caratteristiche comuni, come invece avviene nel contesto europeo (Costa Buranelli 2021).

Quello che è radicalmente cambiato nel 2017, a parere di chi scrive, è proprio il rapporto tra diversità e connettività, che impatta la stessa logica di base del sistema regionale. Se prima la diversità era vista come un ineludibile risultato dei processi di costruzione di nazione e Stato, complici anche un nazionalismo a tratti aggressivo e divisivo e una *Realpolitik* improntata sull’interesse nazionale, dal 2017 in avanti la diversità tra i vari Paesi ha cominciato ad essere vista come le tessere di un mosaico, come le diverse gradazioni di un dipinto, e come una serie di fattori che, se uniti, si rafforzano e si accrescono. L’idea di diversità è stata preservata primariamente attraverso due escamotage basati sul diritto internazionale: il primo il principio di sovranità eguale, che accorda stessi diritti e doveri agli Stati regionali nonostante le loro differenti politiche e condizioni. Il secondo attraverso l’idea di pluralismo, mutuo rispetto, ed eguaglianza, principi presenti e menzionati in quasi tutti i documenti multilaterali prodotti dai Paesi centrasiatrici (Costa Buranelli 2023).

Attraverso l’idea di rispetto ed eguaglianza, la diversità non solo viene riconosciuta, ma anche protetta, ed ecco dunque che la connettività diventa possibile, proprio perché la diversità diventa un valore e un punto di forza. Il passaggio è dunque quello che in teoria politica sarebbe dal *pluralismo competitivo* al *pluralismo cooperativo*, che dal punto di vista relazionale apre dunque la porta alla connettività intesa come rafforzamento ed espansione dell’interdipendenza che esiste, a livello strutturale, tra i vari Paesi. Ed ecco che quindi la diversità e la connettività diventano due facce della stessa medaglia: la prima come condizione favorente la connessione, e la seconda come fattore di rafforzamento ed espansione della prima. In altre parole, l’idea di ragione di sistema spiegata nella prima sezione. Anche a livello metaforico, il cambiamento è stato cruciale. Da fortezza, infatti, si è iniziato a parlare di “vicinato” (Dadabaev 2021); da stabilità, a cooperazione.

5. L’Asia centrale attuale

Lasciando l’obiettivo di tracciare piani e progetti di connettività con i Paesi distanti e limitrofi agli altri paper in questa collezione, qui di seguito si riflette su come la connettività sia assunta a ragione di sistema all’interno stesso della regione centrasiatrica. Attraverso il mutamento dell’idea stessa di ordine regionale, da pluralismo competitivo a pluralismo cooperativo, l’Asia centrale ha di fatto messo la connettività al centro della propria ragion d’essere. Questo è visibile, come accennato nell’introduzione

ne, in numerose aree e aspetti della cooperazione regionale centrasiatrica. Innanzitutto, connettività è diventata la parola chiave nella più alta espressione, al momento, del pentalateralismo centrasiatrico, vale a dire il meeting consultativo dei cinque presidenti delle repubbliche centrasiatriche. Nei documenti firmati a conclusione di ogni riunione, la parola connettività – e la di essa associazione al beneficio per ciascuno stato regionale – è presente e descritta come obiettivo fondamentale degli sforzi di dialogo e policy degli Stati centrasiatrici. Non è un caso, infatti, che uno dei – fino ad ora – pochi accordi firmati da tutti e cinque i presidenti centrasiatrici all'interno del framework dei meeting consultativi è proprio quello sullo sviluppo del concetto di trasporto e connettività regionale, documento unico nella storia più che trentennale dell'Asia centrale indipendente. A dimostrazione di quanto affermati fino ad ora, la prima riga del preambolo di questo accordo non riguarda l'economia, o la diversificazione e la messa in sicurezza dei vettori connettivi, ma piuttosto “[il] tentativo di rafforzare la fiducia reciproca, le relazioni amichevoli e la pari cooperazione tra le parti” (Adilet 2023a). Tale accordo funge non tanto come vincolante per i cinque Paesi simultaneamente, come vorrebbero i fautori dell'integrazione regionale centrasiatrica. Piuttosto, seguendo le norme fondamentali del multilateralismo della regione che, come spiegato sopra, predilige il pluralismo e la diversità (di intenti, di passo, di risorse, e di condizioni di partenza), funge da ombrello al di sotto del quale diversi accordi – bilaterali e multilaterali – vengono realizzati.

Ma è proprio qui la chiave di interpretazione fondamentale. Anche se vi sono degli accordi bilaterali, come vedremo tra un momento, questi accordi sono ispirati dal e votati al mantenere la regione coesa, pacifica, collaborativa, e una zona di sviluppo e coesistenza cooperative. In altre parole, ancora una volta, la connettività è integrale alla ragione di sistema. Si pensi, ad esempio, ai due accordi sull'eliminazione delle bolle di accompagnamento per i trasporti commerciali ed eccezionali che transitano dal Tajikistan al Turkmenistan via Uzbekistan, e dal Kazakistan al Turkmenistan (Asia-Plus 2024). Questi sono due accordi slegati, negoziati da Stati e delegazioni diverse, tuttavia ispirati al principio della connettività come ragione di sistema. Lo stesso si può dire per l'apertura di nuovi voli tra diverse città centrasiatriche (non solo tra capitali, tra cui i voli sono stati potenziati, ma anche da altre città, come ad esempio Turkistan, Osh, Bukhara, Shymkent, e Khujand), così come i sempre più crescenti collegamenti via pullman e treno. Le aperture di queste rotte, unite alla creazione di più check point, sono spesso accompagnate da cerimonie e celebrazioni in costumi locali in cui viene servito cibo tipico della regione come *baursaki*, *nan*, *ayran*, *kymys*, e frutta essiccata, condiviso dai Paesi limitrofi. Ed è proprio questo aspetto, se vogliamo, folkloristico, che mostra l'essenza

più autentica della connettività come ragione di sistema. Se la logica di questi progetti fosse solo quella utilitaristica dell'espansione delle rotte commerciali, del flusso di turisti, del transito di merci e di materie, non ci sarebbe bisogno di queste celebrazioni. È invece proprio la logica dell'appropriatezza, della necessità profonda di legare popoli e società attraverso progetti di connettività per creare quella che i cinque Paesi dell'Asia centrale hanno dichiarato, tramite la risoluzione A/RES/76/299 presentata dal Turkmenistan all'Onu in rappresentanza di tutta la regione, una "zona di pace, fiducia, e cooperazione" (Onu 2024).

Come accennato nell'introduzione, connettività è anche e soprattutto connettività umana. Menzionando la necessità di potenziare i rapporti tra università e comunità epistemiche nella regione ad ogni meeting consultativo dei capi di Stato dell'Asia centrale, i leader regionali hanno di fatto raggiunto un compromesso sulla cooperazione a livello universitario, anche alla luce degli ultimi dati, che contano quasi 450 università e più di due milioni di studenti nella regione, con crescenti tassi di immatricolazione ogni anno (Unesco 2021). Incontri, tavole rotonde, progetti di cooperazione e sinergia hanno di fatto acquisito quasi uno spazio autonomo all'interno del processo di dialogo regionale centrasiatrico, grazie anche – paradossalmente – all'impeto alla collaborazione e alla condivisione di conoscenza nella regione scaturito dall'epidemia di Covid-19, che ha di fatto costretto accademici e ricercatori in Asia centrale (così come in altre parti del mondo) a creare una *mahallah* accademica (Mun and Salimova 2021) composta da piattaforme online, risorse comuni, e opportunità di scambio epistémico tra ricercatori dei vari Stati regionali (Adambussinova et al. 2022).

Il primo passo – fondamentale in termini di istituzionalizzazione – è stata nel giugno del 2021 la Dichiarazione di Turkistan, firmata dai cinque ministri dell'Educazione dell'Asia centrale, che ha istituito uno spazio comune centrasiatrico nell'ambito dell'educazione universitaria (Turkistan Declaration 2021). In essa è riconosciuto il fatto che "uno dei compiti più importanti è armonizzare i [...] sistemi educativi [della regione] tenendo conto delle esigenze nazionali" (articolo 4), e che

la cooperazione nell'istruzione a livello regionale tra i Paesi dell'Asia centrale offre un potente potenziale per rafforzare i legami reciproci a beneficio di tutti i cittadini della regione, aumentando la competitività internazionale dei sistemi nazionali di istruzione superiore (articolo 6).

La Dichiarazione prefigge anche alcuni obiettivi, tra cui l'istituzione di alleanze tra università, studenti, e delle organizzazioni per il riconoscimento delle qualifiche e l'istituzione di un segretariato permanente così come la convocazione di riunioni annuali dei rettori centrasiatrici (artico-

lo 10). Un anno dopo, le delegazioni delle cinque repubbliche hanno preso parte al primo Forum dei rettori dei Paesi dell'Asia centrale, organizzato dal Ministero dell'Istruzione e della Scienza della Repubblica del Kazakistan, il 12 e 13 maggio 2022 ad Almaty, mentre il 13 settembre 2023 si è tenuto presso l'Università nazionale del Tagikistan (Dushanbe) il Secondo forum dei rettori dei Paesi dell'Asia centrale. Al forum hanno partecipato rappresentanti della comunità scientifica, rettori e docenti di oltre 80 università dell'Asia centrale. Nel 2024, invece, un altro evento degno di nota nella cooperazione regionale nel campo universitario ha avuto luogo, vale a dire il primo forum degli storici centrasiatrici. L'Università nazionale eurasiatica (ENU) di Astana ha ospitato il primo forum degli storici degli Stati dell'Asia centrale sul tema "Storia dell'Asia centrale: dialogo di popoli e culture". Al forum hanno partecipato ricercatori provenienti da Kazakistan, Kirghizistan, Uzbekistan, Tagikistan, Turkmenistan, nonché personalità governative e pubbliche. Lo scopo del forum è creare i prerequisiti per la formazione di un approccio sincrono allo studio dei processi storici e alla valutazione dei fenomeni storici in uno spazio unico, un contesto culturale e politico rafforzando il dialogo tra esperti scientifici degli Stati dell'Asia centrale attraverso accademie delle scienze, università, e centri di ricerca per armonizzare le relazioni tra popoli e facilitare il processo di creazione di buon vicinato basato su una comprensione comune della storia dell'area.

La portata limitata di questo scritto non può necessariamente coprire tutte le aree in cui la "connettività" è presente. Tuttavia, vale la pena soffermarsi su due aree ulteriori. La prima è la connettività politica. Spesso portata ad esempio come regione non integrata, l'Asia centrale offre in realtà numerosi esempi di connessioni, rapporti, e sinergie (formali e informali) tra istituzioni (per esempio relazioni interparlamentari), agenzie (per esempio ministeri dell'ambiente in ambito COP e ministeri della Difesa quando si organizzano esercitazioni comuni) e finanche enti territoriali come e regioni, divenute vero e proprio motore di dialogo e cooperazione in Asia centrale, sia a livello bilaterale – si pensi alla creazione della zona industriale 'Asia centrale' sul territorio della regione uzbeka di Syrdarya e del sud del Kazakistan creato in conformità all'accordo sulla regolamentazione delle sue attività firmate dai governi dell'Uzbekistan e del Kazakistan il 9 novembre 2023 – che a livello trilaterale, come ad esempio il recente meeting nella città di Guliston tra i governatori delle regioni di Sogdiana, Ferghana e Batken (Gazeta.uz 2024; SugdNEWS 2024; MFA Tajikistan 2023). La seconda area di connettività, ancora piuttosto embrionale, è quella tra rappresentanti dei gruppi della gioventù.³ Al meeting di Dushanbe

³ Oltre alla gioventù, un altro settore affine è quello della cooperazione in ambito di *gender*, con l'istituzione del Dialogo delle donne dell'Asia centrale. Come la politica della gioven-

del 2023, presenti tutti e cinque i presidenti centrasiatrici, è stato firmato il primo accordo regionale sulla politica per i giovani, con l'intento di favorire connessioni tra essi e di prestare attenzione ai sentimenti giovanili di coinvolgimento, coesione, consapevolezza della responsabilità generale per il futuro della regione, basandosi sulla comune eredità culturale, storica, e spirituale (Adilet 2023b) anche all'interno dei sempre più numerosi giorni della cultura centrasiatrici ospitati dagli Stati regionali.

6. Conclusioni

Questo breve scritto ha voluto riflettere sul significato di connettività in Asia centrale cercando di andare al di là dell'entusiasmo e della retorica inerente ai grandi progetti infrastrutturali, commerciali, ed energetici, come ad esempio il *Corridoio di Mezzo* o la *Belt and Road* cinese. Tale visione della connettività, pur essendo utile e di fondamentale importanza per capire lo sviluppo geopolitico della regione centrasiatrica, si limita ad un campo visivo fenomenico. In altre parole, si cura di ciò che è osservabile, visibile, tracciabile, proprio perché tangibile e materiale. Viceversa, l'approccio seguito in questo articolo è quello di inquadrare la 'connettività' come una – si perdoni l'analogia col diritto – fondamentale norma costituzionale dell'ordine centrasiatrico. Connettività non (solo) per unire grandi potenze e mercati, beneficiandone in modo utilitaristico, ma anche (e soprattutto) per unire persone, società, idee, e creare una zona di pace e sviluppo sostenibile in Asia centrale. Tutto fuorché spontanea ed eterodiretta, i presidenti centrasiatrici hanno iniziato a capire che la connettività ha valenza tanto esterna quanto interna alla regione, contribuendo a stabilità, conoscenza reciproca, osmosi, e interdipendenza. Questo è esattamente ciò che risponde alla politica del buon vicinato, ragione del sistema centrasiatrico e obiettivo imprescindibile (e ineludibile) di ciascuna delle cinque repubbliche della regione trasversale ai tre livelli di analisi delle relazioni internazionali: nazionale (ideazione e implementazione), regionale (sviluppo e riaffermazione), e internazionale (legittimazione). La portata limitata di questo saggio non ha potuto affrontare gli aspetti negativi, o comunque irrisolti, che ineriscono alla connettività in/dell'Asia centrale. Prima di tutto, il fatto che ancora ad oggi Ashgabat non si connessa direttamente a ciascuna delle altre capitali centrasiatriche, e che il confine tra Kirghizistan e Tagikistan sia ancora chiuso dopo i sanguinosi fatti del 2022. Secondaria-

tù, però, anche questo formato è piuttosto controllato a livello centrale. Bisognerà vedere – e ricercare – in futuro se vi sarà spazio per connettività spontanea tra gruppi sociali transnazionali in quest'area, così come nel campo più vasto dell'attivismo politico, ambientale, e artistico.

mente, lo sviluppo dei rapporti con l'Afghanistan. Si dovrà vedere se le relazioni con i talebani rimarranno nella logica delle conseguenze, o se evolveranno nell'includere Kabul nella ragione di sistema centrasiatrica. Terzo e ultimo, sarà necessario monitorare se, quando e quanto gli attori esterni permetteranno lo sviluppo organico di questa connettività, o se piuttosto riprenderanno interferenze e intrusioni volte a spezzare il rinnovato equilibrio dell'Asia centrale post-2016. Per riprendere, in conclusione, la metafora biomedica di cui sopra, l'organismo vitale è in fase di sviluppo. La speranza è che venga nutrito e rafforzato in modo adeguato, evitando atrofia ed ipertrofia, a beneficio di tutti i suoi riceventi: regione, Stati, e persone.

Bibliografia

- Adambussinova, Zarina, Aliia Maralbaeva, Chiara Pierobon, and Aijan Sharshenova. 2022. "Academic Life in Central Asia during Covid-19: Challenges and Opportunities for Collaborations." *ENC Analysis*, September 22, 2009.
- Adilet. 2023a. "Sulla firma di un Accordo sul rafforzamento dell'interconnessione del trasporto a terra nell'Asia centrale." *Ministero della Giustizia della Repubblica del Kazakistan, Istituto di Legislazione e Informazione Legale*, 8 settembre, 2023. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/P2300000774>.
- Adilet. 2023b. "Sulla firma di un Accordo tra la Repubblica del Kazakistan, la Repubblica di Kirghizistan, la Repubblica del Tagikistan, il Turkmenistan e la Repubblica dell'Uzbekistan sulle direzioni generali della politica giovanile." *Ministero della Giustizia della Repubblica del Kazakistan, Istituto di Legislazione e Informazione Legale*, 13 settembre, 2023. <https://adilet.zan.kz/rus/docs/U2300000351>.
- Asia-Plus. 2024. "Tajikistan and Uzbekistan Abolish Permits for Mutual Cargo Transport." *Asia-Plus*, November 26, 2024. <https://asiaplustj.info/en/news/tajikistan/economic/20241126/tajikistan-and-uzbekistan-abolish-permits-for-mutual-cargo-transport>.
- Bohr, Annette. 2003. "Regional Cooperation in Central Asia: Mission Impossible." *Helsinki Monitor* 14, no. 3: 254-268
- Borghi, Vando. 2021. "Capitalismo delle infrastrutture e connettività. Proposte per una sociologia critica del 'mondo a domicilio'." *Rassegna Italiana di Sociologia* 62, no. 3: 671-699. <https://doi.org/10.1423/101989>.
- Bueger, Christian, Tobias Liebetrau, and Jan Stockbruegger. 2023. "Theorizing Infrastructures in Global Politics." *International Studies Quarterly* 67, no. 4. <https://doi.org/10.1093/isq/squad101>.

- Buzan, Barry. 2014. *An Introduction to the English School of International Relations: The Societal Approach*. Cambridge: Polity.
- Costa Buranelli, Filippo. 2018a. "One Belt, One Road and Central Asia: Challenges and Opportunities." In Yu Cheng, Lilei Song, and Lihe Huang (editors) *The Belt & Road Initiative in the Global Arena: Chinese and European Perspectives*, 207-30. Singapore: Springer. https://doi.org/10.1007/978-981-10-5921-6_12.
- Costa Buranelli, Filippo. 2018b. "World Society as a Shared Ethnos and the Limits of World Society in Central Asia." *International Politics* 55, no. 1: 1-16. <https://doi.org/10.1057/s41311-017-0064-6>.
- Costa Buranelli, Filippo. 2021. "Central Asian Regionalism or Central Asian Order? Some Reflections." *Central Asian Affairs* 8, no. 1: 1-26. <https://doi.org/10.30965/22142290-bja10015>.
- Costa Buranelli, Filippo. 2023. "Central Asian Regionalism After the 5th Leaders' Meeting." *The Diplomat*, September 19, 2023. <https://thediplomat.com/2023/09/central-asian-regionalism-after-the-5th-leaders-meeting/>.
- Costa Buranelli, Filippo. 2024a. "Continuity and Change in the New Cycle of Central Asian Consultative Meetings." *The Diplomat*, August 13, 2024. <https://thediplomat.com/2024/08/continuity-and-change-in-the-new-cycle-of-central-asian-consultative-meetings/>.
- Costa Buranelli, Filippo. 2024b. "Of Nomads and Khanates: Heteronomy and Interpolity Order in 19th-Century Central Asia." *European Journal of International Relations* 30, no. 2: 461-485. <https://doi.org/10.1177/13540661231200370>.
- Dadabaev, Timur. 2021. "Nationhood through Neighborhood? From State Sovereignty to Regional Belonging in Central Asia." *Journal of Borderlands Studies* 38, no. 5: 1-19. <https://doi.org/10.1080/08865655.2021.2006750>.
- Fazendeiro, Bernardo Teles. 2017. "Uzbekistan's Defensive Self-Reliance: Karimov's Foreign Policy Legacy." *International Affairs* 93, no. 2: 409-427. <https://doi.org/10.1093/ia/iiv062>.
- Gazeta.uz. 2024. "Centro di cooperazione industriale in fase di creazione al confine tra Uzbekistan e Kazakhstan." *Gazema.uz*, 8 agosto, 2024. <https://www.gazeta.uz/ru/2024/08/08/industrial-centre/>.
- Kubicek, Paul. 1997. "Regionalism, Nationalism and Realpolitik in Central Asia." *Europe-Asia Studies* 49, no. 4: 637-655. <https://doi.org/10.1080/09668139708412464>.
- March, James G., and Johan P. Olsen. 2008. "The Logic of Appropriateness." in Robert Goodin, Michael Moran, and Martin Rein (editors) *The Oxford Handbook of Public Policy*. <https://doi.org/10.1093/oxford-hb/9780199548453.003.0034>.

- MFA Tajikistan. 2023. "Informazioni sul Forum interparlamentare dell'Asia centrale." *Consolato generale della Repubblica del Tagikistan ad Almaty*, 14 febbraio, 2023. <https://mfa.tj/ru/almaty/view/12066/o-mezhparlamentskom-forume-gosudarstv-tsentralnoi-azii>.
- Mun, Olga, and Hikoyat Salimova. 2021. "Towards an Epistemically Pluriversalistic Doctoral Education." *The Post-Pandemic University*, March 3, 2021. <https://postpandemicuniversity.net/2021/03/03/towards-an-epistemically-pluriversalistic-doctoral-education/>.
- Onu. 2024. "L'Assemblea Generale ha riconosciuto i paesi dell'Asia centrale 'zona di pace, fiducia e cooperazione'." *ONU News*, 24 ottobre, 2024. <https://news.un.org/ru/story/2024/10/1457711>.
- SugdNEWS. 2024. "В Согде состоялась трехсторонняя встреча глав приграничных областей Таджикистана, Узбекистана и Кыргызстана." *SugdNEWS*, December 20, 2024. <https://sugd-news.com/2024/12/20/v-sogde-sostojalas-trehstoronnaja-vstrecha-glav-prigranichnyh-oblastej-tadzhikistana-uzbekistana-i-kyrgyzstana/>.
- Terradas, Nicolás. 2023. "More than a Catchphrase: Rethinking Adam Watson's Raison de Système in International Society." *International Politics* 62: 170-196. <https://doi.org/10.1057/s41311-023-00479-z>.
- Tolipov, Farkhod. 2017. "A New Makeup of Central Asia? The First Results of the Regional Policy of Sh. Mirziyoyev." *Central Asia Program*, March 26, 2017. <https://centralasiaprogram.org/publications-all/voices-from-the-region/a-new-makeup-of-central-asia-the-first-results-of-the-regional-policy-of-sh-mirziyoyev/>.
- Turkistan Declaration. 2021. "Declaration on the Establishment of the Central Asian Higher Education Area." *The Central Asian Conference of Ministers of Education*, June 18, 2021. <https://rm.coe.int/-/1680a2eac8>.
- Unesco. 2021. *Policy Brief: Higher Education in Central Asia*. Unesco Digital Library. <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000377911>.
- Watson, Adam. 2009. *The Evolution of International Society: A Comparative Historical Analysis Reissue with a New Introduction by Barry Buzan and Richard Little*. London: Routledge.

Da *landlocked* a *landlinked* alle proprie condizioni: connettività e megaprogetti in Turkmenistan

MATTEO FUMAGALLI

Università di St Andrews, Regno Unito

Abstract. L'articolo analizza il concetto di mega-progetto per esplorare le strategie di connettività del Turkmenistan, una repubblica centroasiatica tradizionalmente percepita come isolata e remota. Nonostante la sua posizione geografica sfavorevole e una politica estera prudente basata sulla neutralità permanente, il Paese ha lanciato numerose iniziative infrastrutturali volte a rafforzare la sua integrazione nei circuiti globali. Sebbene non goda dello stesso peso geopolitico di altre ex repubbliche sovietiche come Azerbaigian o Kazakistan, il Turkmenistan ha adottato un approccio "*tous azimuts*", cercando di trarre vantaggio da ogni opportunità disponibile. La sua politica estera è strettamente legata alla necessità di esportare gas naturale, risorsa chiave dell'economia nazionale. Circondato da Paesi senza sbocchi al mare o instabili, e da rivali energetici come Iran e Russia, il Paese è spinto a cercare nuove rotte e mercati. Negli ultimi anni ha avviato numerosi progetti, alcuni realizzati, altri ancora sulla carta, tutti di dimensioni ambiziose.

Keywords: mega-progetti, connettività, turkmenistan, infrastrutture, corridoi, geopolitica.

1. Introduzione

In questo articolo mi avvalgo del concetto di megaprogetti per esplorare vari progetti di connettività in Turkmenistan, una repubblica dell'Asia centrale a lungo (e a torto) percepita come isolata, sia in quanto remota geograficamente, sia a causa delle sue dinamiche politiche interne. La politica di neutralità delle autorità di Ashgabat, la capitale del Paese, ha avuto la funzione di stella polare per un Paese restio a legarsi formalmente a organiz-

zazioni e iniziative multilaterali, globali o regionali che fossero. Contrariamente a quanto si pensa comunemente, in questo articolo dimostro che il Turkmenistan ha, a modo suo, avviato un'ampia gamma di progetti di connettività e questo già da prima della guerra russo-ucraina del 2022.

Senza sbocchi sul mare e confinante con Paesi similarmemente *landlocked* (Uzbekistan, Kazakistan), oppure resi instabili da guerre e insurrezioni (Afghanistan), e circondato da altri produttori ed esportatori di energia (Kazakistan, Iran, Russia e Azerbaijan), il Turkmenistan si è trovato a far fronte a una situazione geopoliticamente ed economicamente complessa. Energia e politica estera sono interconnesse nel Paese centroasiatico e le relazioni estere sono progettate per massimizzare l'esportazione della sua principale materia prima: il gas naturale (Bohr 2016). La ricerca di nuovi mercati, destinazioni e rotte di esportazione è diventata urgente nel corso degli anni, soprattutto dopo il crollo dei prezzi del petrolio e del gas nel 2014/2015.

Negli ultimi dieci anni circa si è assistito a una raffica di nuove iniziative in merito a progetti infrastrutturali di larga scala nei settori energetico, dei trasporti e digitale. Mentre alcune di queste si sono concretizzate, altre rimangono virtuali, esistenti cioè solo sulla carta. Una caratteristica distintiva dei progetti che coinvolgono il Turkmenistan è la loro portata (*scale*). Sembra esserci quasi un feticismo per i progetti infrastrutturali di grandi dimensioni di ogni natura, dagli sport agli oleodotti, dagli aeroporti alle ferrovie.

In questo articolo esamino come l'attività del Turkmenistan, anzi l'iperattivismo su tutti i fronti della connettività, sia una necessità per le autorità turkmene. La ricerca di nuove rotte, nuovi corridoi è il risultato di problemi preesistenti, come gli effetti strutturali legati al percorso delle infrastrutture di epoca sovietica (la direzione del gasdotto turkmeno, diretta verso la Russia, è una chiara dimostrazione di tale criticità). Pertanto, molti di questi presunti nuovi progetti volti a risolvere le difficoltà nel raggiungere nuovi mercati sono tutt'altro che una novità.

Allo stesso tempo, concentrarsi su aspetti strutturali risulta utile solo fino a un certo punto. Contingenze esterne (tra cui l'impatto della Belt and Road Initiative della Cina sui progetti di connettività del resto del mondo e le ricadute dell'invasione russa dell'Ucraina sulla sicurezza energetica europea) come pure decisioni volte a consolidare il regime politico interno e la sua legittimità contribuiscono a spiegare la crescente rilevanza e attività internazionale del Turkmenistan. Questo articolo è parte di un progetto più ampio sulle varie forme di connettività del Turkmenistan, che riguarda gasdotti e un'ampia gamma di iniziative infrastrutturali, dai trasporti alle telecomunicazioni. Insieme contribuiscono a creare una rete di corridoi lungo due assi: est-ovest e nord-sud. In questo articolo mi concentro sullo sviluppo di iniziative nel settore dei trasporti.

Il contributo è strutturato come segue. In primo luogo, approfondisco le principali questioni terminologiche che guidano questo studio, definendo i due termini chiave: connettività e i mega-progetti. In seguito, fornisco una breve panoramica dell'economia politica del Turkmenistan, un Paese al centro della rinnovata attenzione globale sulla regione centroasiatica, noto sia per la sua ricchezza di risorse naturali (principalmente gas naturale) sia per i suoi progetti di investimento pubblico spesso eccentrici e di grande portata. Nel resto dell'articolo mi concentrerò su una tipologia di mega-progetti che hanno collegato il Turkmenistan e che promettono di farlo ulteriormente nei prossimi anni: i corridoi dei trasporti (ferrovie, strade, porti, aeroporti). Nel loro insieme, queste nuove iniziative evidenziano sia le considerevoli opportunità che possono offrire allo sviluppo del Turkmenistan, sia le considerevoli sfide con cui confrontarsi.

A tal fine esplorerò le seguenti domande: cosa spinge le autorità del Paese a partecipare a un numero crescente di progetti di connettività? Quali sono le loro motivazioni ed esigenze? Tali progetti sono competitivi o presentano sinergie tra loro? Chi trae i maggiori benefici da tali progetti e dall'aumento della connettività eurasiatica? Inoltre, quale impatto hanno avuto la guerra in Ucraina e le sanzioni occidentali alla Russia su tali iniziative? Nel rispondere a queste domande l'articolo si basa sull'analisi di fonti primarie e secondarie prodotte da organizzazioni internazionali e da fonti nazionali (turkmene), con la consueta avvertenza per quanto concerne queste ultime¹ e osservazioni raccolte durante le visite effettuate nel Paese nel corso degli anni.

2. Migliorare la connettività in Asia centrale? Il ruolo dei megaprogetti

Come osserva il sociologo uzbeko Farkhod Tolipov (2022), il termine connettività è diventato un mantra nei discorsi accademici e politici. Connettività appare spesso poco più di una parola d'ordine (*buzzword*) o un significante vuoto (*empty signifier*). Il suo utilizzo spesso manca di una definizione precisa. La difficoltà di definire cosa sia e cosa comporti la connettività non è certamente facilitata dal fatto che non si tratti semplicemente di una connessione meccanica tra segmenti di trasporto in precedenza non connessi tra loro. Anche le questioni soft (quadri politici e normativi, tra gli altri) sono di grande importanza. Gli Stati sono attori

¹ Le statistiche ufficiali del Turkmenistan sono notoriamente un grattacapo per gli osservatori esterni, visto che non sono verificate indipendentemente, mancano di granularità e sono generalmente considerati di poca affidabilità come base per esaminare trend socio-economici (Gogoberishvili e Bayar 2023).

importanti, ma sono spesso coinvolti anche attori non statali, come organizzazioni internazionali e regionali, istituzioni finanziarie internazionali, aziende e investitori, nonché comunità locali le cui vite e i cui mezzi di sussistenza sono direttamente e indirettamente influenzati da tali progetti. I progetti di connettività sono iniziative multi-scalari, multi-attoriali e multimodali, che riuniscono una varietà di attori statali e non statali, collegati tramite ferrovia, strada, oleodotti, acqua e aria, lungo rotte e corridoi locali, regionali e globali.

La definizione dell'ex Alto rappresentante dell'Unione europea Federica Mogherini si adatta bene alla discussione di questo articolo. Mogherini (2018) ha definito la connettività come qualcosa di più di una semplice infrastruttura di trasporto, definendola come "l'infrastruttura fisica e non fisica attraverso la quale beni, servizi, idee e persone possono fluire senza ostacoli". In altri termini, la connettività riguarda tanto gli aspetti immateriali (cosiddetti "soft") – procedure doganali, quadri legislativi, standard tecnici – quanto le infrastrutture fisiche ("hard"), come nuove ferrovie e oleodotti. In un'economia globalizzata, i Paesi (ma anche le popolazioni e le aziende) sono collegati da reti di trasporto, energetiche e digitali, nonché da contatti interpersonali, tutti elementi sempre più essenziali per la prosperità economica e lo sviluppo sostenibile.

Oltre alla connettività, un altro concetto utile in questa analisi è quello dei megaprogetti. I megaprogetti sono centrali per la connettività del XXI secolo, rendendo la loro discussione cruciale per comprendere i diversi fattori trainanti, rischi, opportunità e sfide dei progetti di connettività in Eurasia. Esiste oggi una crescente letteratura multidisciplinare incentrata su grandi progetti di costruzione che comportano la creazione di infrastrutture significative, come porti, ferrovie, dighe idroelettriche, miniere, zone economiche speciali, sviluppi immobiliari, attrazioni turistiche e stadi sportivi, tra gli altri (Stammler e Ivanova 2016; Bayramov 2019; Flyvbjerg 2014; Sovacool e Cooper 2013; Schindler, Fadaee e Brockington 2019; De Goede e Westermeier 2022; Bueger, Liebetrau e Stockbruegger 2023; Borghi e Marrone 2022). Ma cosa sono i megaprogetti? Flyvbjerg li definisce così: "iniziative complesse e su larga scala che in genere costano un miliardo di dollari o più, richiedono molti anni per essere sviluppate e costruite, coinvolgono molteplici stakeholder pubblici e privati, sono trasformatrici e hanno un impatto su milioni di persone" (Flyvbjerg 2017, 2). Come aggiungono Sovacool e Cooper (2013), i megaprogetti non sono semplicemente versioni ingrandite di progetti più piccoli. I megaprogetti sono una tipologia di progetto completamente diversa in termini di livello di aspirazione, tempi di realizzazione, complessità e coinvolgimento degli stakeholder. Esempi di megaprogetti sono linee ferroviarie ad alta velocità, aeroporti, porti marittimi, autostrade, ospedali, sistemi sanitari

nazionali o pensionistici, sistemi di informazione e comunicazione (ITC), banda larga nazionale, olimpiadi, architettura su larga scala, dighe, parchi eolici, estrazione di petrolio e gas offshore, fonderie di alluminio, sviluppo di nuovi aeromobili, le più grandi navi portacontainer e da crociera, particelle e sistemi logistici utilizzati per gestire grandi aziende basate sulle global supply chains. Sovacool e Cooper (2013) definiscono un megaprogetto energetico come avente una componente finanziaria e una geografica: deve essere ad alta intensità di capitale e transnazionale. Per passare da una definizione concettuale a una operativa, un megaprogetto è un progetto il cui costo è di almeno un miliardo di dollari in termini di investimenti di capitale e con una scala geografica che attraversa almeno tre Paesi (Sovacool e Cooper 2013, 5). Come osservato da Schindler, Fadaee e Brockington (2019, 1), si registra un rinnovato interesse per i megaprogetti in tutto il mondo.

Il governo cinese ha annunciato la Belt and Road Initiative nel 2013 e, da allora, oltre 150 Paesi hanno abbracciato la sua visione di un'espansione sinocentrica delle reti globali di produzione e commercio. Inizialmente era previsto un investimento di circa 1.000 miliardi di dollari, mentre ora le somme coinvolte sono già almeno cinque volte superiori. La BRI è infatti emblematica dei megaprogetti contemporanei, e altre iniziative infrastrutturali su larga scala orientate all'integrazione continentale, come la Grande Subregione del Mekong, il Corridoio di Trasporto tra il Porto di Lamu, il Sud Sudan e l'Etiopia e l'Iniziativa per l'Integrazione delle Infrastrutture Regionali del Sud America, suggeriscono che i megaprogetti sono di nuovo nell'agenda politica degli Stati e delle istituzioni internazionali, ma ciò non ha estromesso gli attori non statali.

È difficile minimizzare l'importanza dei grandi progetti infrastrutturali per un'area come l'Asia centrale, la cui mancanza di accesso diretto al mare costituisce una grave vulnerabilità geopolitica ed economica. Di conseguenza, lo sviluppo di una connettività transcontinentale consentirebbe ai Paesi della regione di passare da una condizione di interconnessione con il mare a una di interconnessione con il mare. Diversi megaprogetti sono stati avviati nella regione nell'ultimo decennio. La loro rilevanza e urgenza hanno ricevuto ulteriore slancio in seguito all'invasione russa dell'Ucraina nel 2022, poiché, alla luce delle sanzioni occidentali contro la Russia, le rotte consolidate (come il *Northern Corridor*, il Corridoio settentrionale, che collega Cina ed Europa attraverso la Russia) hanno dovuto essere riconsiderate, esplorando rotte e corridoi alternativi (EBRD 2023). Il *Middle Corridor*, che dalla Cina attraversa Asia centrale (specialmente il Kazakistan), il Caucaso meridionale (Azerbaijan e Georgia) e via Turchia arriva in Europa, rappresenta una alternativa importante, competitiva sia come tempi e costi (richiede più giorni del *Northern Corridor*,

ma meno del trasporto via mare attraverso il Canale di Suez, Daly 2025; Rudenshiold 2025). Sebbene progetti conflittuali o quantomeno competitivi e divergenti abbiano rappresentato la norma piuttosto che l'eccezione per gran parte del periodo post-sovietico, negli ultimi anni nella regione del Caspio è emersa una nuova realtà di cooperazione, contraddicendo le tesi deterministe di una condizione permanente di competizione geopolitica (Bayramov 2019). Le opportunità e le sfide che ne derivano sono particolarmente evidenti in Turkmenistan, a cui ora si rivolge l'articolo.

3. L'economia politica del Turkmenistan

Per motivi di spazio, non è possibile fornire una valutazione dettagliata del contesto politico ed economico del Turkmenistan.² In questa sezione, mi concentrerò invece su quattro aspetti direttamente rilevanti ai dibattiti sulla connettività.

Il primo è la notevole quantità di gas naturale disponibile per l'esportazione. Inevitabilmente, data la centralità del gas naturale nell'economia del Turkmenistan – dal momento che rimane la principale fonte di valuta forte, esportazioni, nonché ricavi dalle esportazioni – la principale forma di connettività è quella dei gasdotti. Il suo settore degli idrocarburi rappresenta una componente significativa dell'economia nazionale, rappresentando circa l'85% delle esportazioni totali. Il Turkmenistan ha inoltre riserve di petrolio per circa 600 milioni di barili (US EIA, 2025). La produzione era stimata a 275.000 barili al giorno nel 2024, con un consumo stimato a 154.000 barili al giorno nello stesso anno (US EIA, 2025). Per quello che concerne il gas naturale, il Paese ne è l'undicesimo produttore mondiale, ma soprattutto è quarto quanto a riserve, stimate intorno ai 19,5 trilioni di metri cubi. La produzione nel 2023 era di circa 94 milioni di metri cubi, di cui 72 sono stati esportati. (US EIA 2025). Il giacimento principale, quello di Galkynysh, nel sud del Paese, ha una stima 27 trilioni di metri cubi in riserve, secondo al mondo solo a quello di South Pars in Iran. Lo sviluppo di questo giacimento, ancora in corso, è sinora costato circa 10 miliardi di dollari, finanziato grazie a un prestito di 8 miliardi di dollari dalla Cina. Galkynysh è ancora nella sua prima fase di produzione, quindi la produzione probabilmente aumenterà in futuro con ulteriori trivellazioni.

Dato il limitato consumo interno, vista le dimensioni modeste della popolazione, a differenza del vicino e molto più popoloso Uzbekistan (o persino del Kazakistan), il Paese possiede quantità ingenti di gas disponi-

² Si vedano Fumagalli (2015) e Horák (2021) per una discussione sul contesto politico del Paese; Bohr (2016), Pomfret (2019) e World Bank (2025) per quello economico.

bile per l'esportazione, il che lo rende molto attraente per i consumatori assetati di energia sia in Europa sia in Asia. Il mercato delle esportazioni di gas è altamente concentrato, con oltre tre quarti delle esportazioni totali destinate alla Cina (BMI 2025; US EAI 2025). Ciò lascia lo sviluppo del Paese vincolato dalla sua forte dipendenza da un unico mercato estero e ne costituisce una seria vulnerabilità.

Il secondo aspetto riguarda gli effetti del passato sul presente o, meglio, delle infrastrutture preesistenti, in particolare i gasdotti di epoca sovietica diretti in Russia, come anche le reti di trasporto. Negli anni successivi all'indipendenza il governo sembrò accontentarsi di mantenere la capacità esistente (ossia le esportazioni di gas alla Russia) e di vivere di rendita. La dipendenza dai proventi del gas è stata esacerbata dal calo dei proventi della coltivazione del cotone dopo il 1996 (Pomfret 2019, 139). A quel punto il governo ha cercato di diversificare i collegamenti di trasporto esterni e di migliorare la propria connettività interna e con i Paesi limítrofi. Le vendite di gas turkmeno hanno riscontrato problemi negli anni Novanta a causa degli arretrati di pagamento di alcuni dei suoi acquirenti e del prezzo non di mercato che la Russia stava pagando per le sue importazioni di gas turkmeno (Pomfret 2019, 139). Per un lungo periodo, Ucraina e Azerbaijan hanno pagato in parte in contanti (o non hanno pagato) e in parte tramite baratto (fornendo materiali non utili all'economia o alla società turkmena). Dalla fine del 1996, il Turkmenistan ha iniziato a limitare le forniture di gas ai clienti morosi come l'Ucraina. La sostenibilità del modello economico turkmeno durante l'era Niyazow era chiaramente in dubbio. Le autorità turkмене hanno concluso che la costruzione di nuovi gasdotti avrebbe costituito una soluzione a tali problemi.

Organizzare la costruzione di nuovi gasdotti non è però risultato semplice. Russia e Iran non avevano alcun interesse a fornire un territorio da attraversare con gasdotti affinché il gas del Turkmenistan diventasse un concorrente. La Russia era soddisfatta del poter continuare a spedire il gas del Turkmenistan a mercati ex-sovietici, incluso il suo, con il gas russo destinato invece a clienti europei che lo pagavano a prezzi di mercato. Anche una rotta attraverso il Caucaso per raggiungere la rete di gasdotti turca è stata ostacolata da controversie giurisdizionali sul Mar Caspio (risolte sostanzialmente nel 2018), le quali hanno, fra le varie cose, impedito la costruzione di un gasdotto sul letto del Caspio.

Il terzo aspetto da considerare è l'approccio del Paese alla governance, incentrato su un processo decisionale centralizzato e spesso personalizzato, che si è manifestato sia in politica che in economia. Il Turkmenistan è il meno popolato dei Paesi centroasiatici (7 milioni di abitanti secondo il censimento del 2024, circa 4 milioni secondo stime ufficiose, BTI 2024) ed è il più chiuso politicamente tra gli Stati dell'Asia centrale (Pomfret 2019,

125). In passato società nomade e tribale, il Turkmenistan ha percorso la sua strada verso la costruzione di una nazione e di uno Stato caratterizzati da alti livelli di personalismo (difatti, un vero e proprio culto della personalità) e da un processo decisionale molto centralizzato sotto ciascuno dei tre presidenti (Saparmurat Niyazow 1991-2006; Gurbanguly Berdymuhamedow 2006-2022 e suo figlio Serdar Berdymuhamedow dal 2022 a oggi). Il sistema istituito da Niyazow era caratterizzato da una presidenza forte e senza *checks and balances*, da un processo decisionale centralizzato e dal sostegno di un pervasivo culto della personalità e di servizi di sicurezza. Il Turkmenistan ha perseguito in generale una strategia di sviluppo statalista (Pomfret 2019, 129) in cui la crescita è stata guidata dalla costruzione di infrastrutture e monumenti e dall'industrializzazione basata sulla sostituzione delle importazioni. Dalla metà degli anni Novanta, il governo ha iniziato a finanziare lo sviluppo di una moderna industria tessile per la lavorazione del cotone e della seta nazionali, fulcro dell'industrializzazione basata sulla sostituzione delle importazioni. Il processo, per quanto riguarda l'economia del Paese, fu diretto dal governo, con il settore privato che svolgeva un ruolo passivo, in gran parte limitato a lavori in appalto, mentre gli investimenti diretti esteri furono indirizzati a tre tipi di progetti: improduttivi, infrastrutturali e industriali (Pomfret 2019, 130). Le opere più eclatanti furono realizzate nella capitale Ashgabat, sotto forma di grandi statue e nuovi edifici pubblici, finanziati fuori bilancio. Lo Stato continua a controllare e dirigere tutti i settori chiave dell'economia e delle esportazioni. Il programma di sviluppo socioeconomico del Paese per il periodo 2019-2025 prevedeva l'approfondimento e l'accelerazione delle riforme strutturali per stimolare la crescita a lungo termine, basata su un'economia più diversificata (Kelbanov e Horák 2022, 18), ma l'economia rimane poco diversificata nel 2025. Il programma per lo sviluppo delle attività economiche estere del Turkmenistan per il periodo 2022-2052 prevede misure volte ad attrarre ingenti volumi di investimenti di capitale straniero in vari settori dell'economia (Türkmenistan Altyn Asr 2022a). Il governo appare consapevole della dipendenza del Paese dalle risorse naturali, e sottolinea l'importanza della diversificazione nella sua politica di investimento.

Infine, ma non meno importante, vi è il rapporto interconnesso tra politica estera ed energetica, forse meglio illustrato dalla politica di punta del Paese: la cosiddetta neutralità positiva. Niyazow aveva un atteggiamento cauto nei confronti delle organizzazioni internazionali, poiché il Paese ne limitava la partecipazione a molte, diffidando degli impegni esteri. Non si oppose all'adesione alle Nazioni Unite, a cui fu chiesto di riconoscere formalmente la neutralità positiva del Paese con la Risoluzione ONU 50/80 del 12 dicembre 1995 (Anceschi 2017 e 2019). Tuttavia, la neutralità del Turkmenistan ha lasciato di fatto il Paese dipendente dalla Russia, che

controllava i principali punti di trasporto e gasdotti turkmeni. Nonostante alcune speranze di riforme, Gurbanguly Berdymuhamedow ha seguito le orme del suo predecessore. Sotto la guida del figlio di Gurbanguly Berdymuhamedow, Serdar – divenuto presidente nel 2022 – Ashgabat si è ulteriormente impegnata in iniziative internazionali. Ha riaffermato il suo status di neutralità, ma ha intensificato le relazioni con le potenze regionali e globali e con i suoi vicini. Nel suo discorso alla nazione del 2022 (Türkmenistan Altyn Asr 2022b), Serdar ha delineato le due esigenze più urgenti del Paese: superare il suo isolamento di Paese senza sbocco sul mare attraverso lo sviluppo di tutte le forme di trasporto, compresi i gasdotti per la trasmissione del gas e aprire canali di comunicazione sottosviluppati con il resto del mondo (Türkmenistan Altyn Asr 2022b). Da allora, il Turkmenistan ha ampliato le sue relazioni con il Kazakistan e l'Uzbekistan (come potenziali acquirenti di gas turkmeno) e con l'Azerbaijan, poiché il corridoio più promettente per il gas turkmeno verso l'Europa è il Corridoio centrale attraverso l'Azerbaijan e la Turchia (Starr 2022, 2-3).

In breve, il Turkmenistan si propone di affermarsi come un attore importante nel trasporto est-ovest e nord-sud di energia e altri beni, compresi i propri prodotti manifatturieri (Starr 2022, 4). I margini di manovra con la Cina rimangono però limitati. Il volume delle esportazioni di gas turkmeni potrebbe aumentare una volta completato il quarto vettore (linea D, attraverso il Tajikistan e il Kirghizistan) del gasdotto cinese (gli altri tre sono operativi da anni). I legami di Ashgabat con la Russia rimangono stretti, ma complessi. Il Paese ha raddoppiato negli ultimi anni le sue esportazioni di gas verso l'Iran e sta cercando di approfondire le relazioni con Afghanistan, Pakistan e India. Nel loro insieme, questi quattro aspetti non solo gettano luce sul funzionamento dello Stato e dell'economia turkmena, ma spiegano anche la sua apparentemente costante ricerca di nuove esportazioni e rotte di esportazione per il suo gas e, più recentemente, l'interesse delle autorità per nuovi progetti di connettività, siano essi sotto forma di corridoi di trasporto, nuovi tracciati di gasdotti o persino iniziative di connettività digitale. Il Turkmenistan, in sostanza, non può prospettare senza partecipare a progetti di connettività transnazionali.

4. Connettività e megaprogetti: promesse e criticità

La connettività del Turkmenistan è ostacolata da diversi fattori interconnessi, tra cui la competizione geopolitica, le limitazioni infrastrutturali e le sfide economiche e politiche. Il Turkmenistan ha effettuato investimenti sostanziali nella sua rete ferroviaria, quasi raddoppiandone la lunghezza negli ultimi decenni, nonché nel porto della città costiera di

Turkmenbasy, al fine di realizzare un'infrastruttura di connettività multimodale (Daly 2018). L'obiettivo è migliorare la connettività interna e posizionare il Turkmenistan come snodo chiave nel sistema di trasporto eurasiatico. Tuttavia, la concorrenza di tratte più efficienti ha posto sfide a queste ambizioni (Horák, 2022).

Sebbene l'accesso al mare sia importante per il trasporto energetico (in particolare per quanto riguarda i prodotti petroliferi), è in relazione alla connettività dei trasporti che le autorità turkmene hanno cercato di superare la difficile situazione (*landlocked*) del Paese, trasformandola – per quanto possibile – in una condizione di collegamento terrestre (*land-linked*) più favorevole. Ricordiamo che il Turkmenistan ha la seconda densità di popolazione più bassa dell'Asia centrale dopo il Kazakistan, con circa 12 persone per chilometro quadrato, e i deserti coprono circa l'80% del territorio. Ciò complica inevitabilmente lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto.

Il Turkmenistan dispone attualmente di circa 2.500 km di ferrovie, e questa cifra è in costante aumento con i progressi nella realizzazione dei progetti. Proprio come per gli oleodotti, le autorità turkmene si sono concentrate su una serie di megaprogetti, tra cui aeroporti e porti marittimi su larga scala, pur sottoutilizzati. I progressi più significativi sono stati compiuti a livello locale e regionale, migliorando la connettività interna e, più recentemente, potenziando i collegamenti transfrontalieri con i suoi vicini più prossimi, dove si trovano i benefici immediati più tangibili in termini di flussi commerciali. I collegamenti intercontinentali lungo corridoi est-ovest o nord-sud possono essere potenzialmente molto redditizi, ma allo stato attuale il volume e il traffico non sembrano giustificare l'entità dell'investimento, sebbene la situazione possa cambiare rapidamente a seguito degli sforzi di Europa e Russia per separare le rispettive economie e sviluppare rotte alternative per il traffico merci tra Europa e Asia e tra Russia e Asia meridionale. In questo contesto, il Turkmenistan ha compiuto passi significativi nel migliorare la sua connettività di trasporto.

Prima di procedere oltre, è importante rivisitare brevemente le origini delle sfide e del panorama della connettività del Turkmenistan, collocando quindi il presente nel contesto della conquista e dell'espansione imperiale russa e dell'impatto che queste hanno avuto sul panorama dei trasporti di quel territorio che in seguito avrebbe costituito l'odierno Turkmenistan. La rete ferroviaria fu originariamente sviluppata dall'Impero russo (ADB 2021; CAREC 2021, 2; Horák 2023). Dopo l'annessione russa delle terre abitate dalle tribù turkmene nel 1881 (all'indomani della battaglia di Göktepe dello stesso anno), la Russia cercò di consolidare la sua posizione militare in Asia centrale fornendo un collegamento ferroviario in grado di trasportare i soldati nell'entroterra dell'Asia centrale, dal Mar Caspio. Tra il 1878 e il 1888 la Russia costruì la ferrovia dell'Asia centrale (nota anche

come Ferrovia transcaspica) dall'attuale Turkmenbashi (allora chiamata Krasnovodsk) a Koland (nell'odierno Uzbekistan) via Ashgabat, Mary (allora Merv), Bukhara e Samarcanda (Horák 2023). Furono aggiunte ulteriori diramazioni per collegare Tashkent e Andijan e verso il confine con l'Afghanistan a Serhetabad via Mary nel 1898. La rotta divenne importante economicamente come mezzo di trasporto di petrolio, cotone e altre materie prime dall'Asia centrale alla Russia. Un traghetto ferroviario da Turkmenbashi a Baku in Azerbaijan fu introdotto nel 1905. L'Unione Sovietica ampliò ulteriormente la rete ferroviaria costruendo un corridoio ferroviario est-ovest più a nord tra l'Asia centrale e il Mar Caspio. Ciò fornì un collegamento ferroviario diretto attraverso l'allora territorio sovietico. Il percorso ferroviario seguiva la valle del fiume Amu Darya, vicino al confine tra Uzbekistan e Turkmenistan, fermando nei centri di Turkmenabat (allora Chardzhou) e Dashoguz, per poi proseguire verso Nukus e Beyneu nelle vicine Repubbliche Socialiste Sovietiche di Uzbekistan e Kazakistan.

4.1 Modernizzazione ferroviaria dopo l'indipendenza

L'indipendenza portò nuove opportunità e sfide per il sistema di trasporto ferroviario in Turkmenistan. Sia l'Impero russo che l'Unione Sovietica avevano costruito reti centripete, indipendentemente dai confini amministrativi delle Repubbliche dell'Unione. Il crollo dell'URSS inaugurò una nuova situazione per le ferrovie esistenti, che improvvisamente attraversarono i confini internazionali.

Inizialmente, l'attenzione delle autorità di Ashgabat era rivolta a garantire la connettività interna, collegando – tramite ferrovia e strade – le diverse province del Paese (Horak 2023, 176). Dopo il crollo dell'Unione sovietica, l'Agenzia ferroviaria turkmena (Türkmen demirýollary), un'agenzia ferroviaria di proprietà statale, assunse la responsabilità delle ferrovie nel Paese appena indipendente. Il settore, come la maggior parte degli altri settori dell'economia turkmena, rimane tuttora di proprietà e gestione statale. L'approccio del Turkmenistan alla modernizzazione ferroviaria ha seguito un approccio graduale, inizialmente focalizzato sulla sicurezza dei collegamenti nazionali, per poi passare al collegamento con un numero moderato di collegamenti ferroviari transfrontalieri, in particolare con l'Iran, come pure con il Kazakistan e l'Afghanistan e, più recentemente, con l'Uzbekistan. Alcuni tratti del corridoio ferroviario nord-est-ovest che si trovavano in Uzbekistan dopo il 1991 sono stati sostituiti con nuovi binari situati in Turkmenistan.

L'attenzione iniziale al potenziamento della connettività dei trasporti nazionali aveva una chiara logica di costruzione dello Stato (e della nazio-

ne). Riunire le diverse aree del Paese era una componente essenziale della costruzione del nuovo Stato indipendente.

Le linee interne collegavano Turkmenabat a Kerky, due città nella provincia orientale di Lebap, con una nuova ferrovia di 203 km inaugurata nel 1999. Il Turkmenistan ha costruito il nuovo ponte ferroviario e stradale Kerky-Kerkichi nel 2017 e ha completato la modernizzazione della stazione ferroviaria di Amudarya, la destinazione più orientale di un treno passeggeri diretto ad Ashgabat. La linea Ashgabat-Dashoguz, inaugurata nel 2005, ha eliminato la necessità di una lunga deviazione tra le due città. In questo modo, il Turkmenistan si è però isolato dal traffico internazionale. I corridoi intra-Turkmenistan, nonostante gli investimenti, sono stati utilizzati principalmente per il trasporto interno, con diversi treni passeggeri e servizi merci poco frequenti.

Il governo di Ashgabat ha anche espresso l'intenzione di aumentare la connettività interna costruendo collegamenti stradali ad alta velocità tra Turkmenbashi e Turkmenabat, nonché tra Turkmenbashi e Garabogaz. Le banche multilaterali di sviluppo non hanno una forte presenza in Turkmenistan, ma alcune di esse sono riuscite a fare progressi nella connettività dei trasporti regionali.

Con l'emergere della prospettiva di partecipare e beneficiare di nuovi corridoi di trasporto tra Europa e Asia, le autorità turkmene hanno avviato un programma di investimenti per rafforzare il potenziale del Paese rispetto ai concorrenti. Questo includeva, innanzitutto, lo sviluppo di infrastrutture *hard*. Il corridoio est-ovest, noto anche come Corridoio meridionale (*Southern Corridor*), è diventato la linea principale per le spedizioni internazionali. La prima ferrovia a collegare l'ex Asia centrale sovietica al Medio Oriente è diventata la linea per Serhs, al confine tra Turkmenistan e Iran, inaugurata nel 1996. Il collegamento con l'Iran era ovviamente logico, poiché forniva ad Ashgabat la via più rapida per raggiungere il mare (in questo caso il Golfo Persico). Oltre al corridoio est-ovest, il Turkmenistan ha anche costruito una linea Nord-Sud completamente nuova, costato circa 700 milioni di dollari e finanziato da ADB e governo del Turkmenistan. Inaugurato nel 2014, il corridoio ferroviario nord-sud si estende lungo la costa orientale del Mar Caspio da Akyayla al confine con l'Iran via Bereket al confine con il Kazakistan. Un collegamento da Kerky al confine afgano a Imamnazar e attraverso il confine fino ad Aqina (Afghanistan), è stato completato nel 2016; un collegamento di 2 km all'interno dell'Afghanistan dal confine di Serhetabat a Turghundy, è stato finito nel 2018. La tratta tra Serhetabat e Turghundy è stata modernizzata dopo essere stata quasi abbandonata in epoca sovietica (CAREC 2021; Horák 2023). Altri progetti ferroviari includono la modernizzazione della ferrovia Turkmenabat-Turkmenbashi 2018-2025, con un finanziamento di circa 100 milioni di dollari dalla Ban-

ca Asiatica di Sviluppo e la ricostruzione della linea Goektepe-Ashgabat-Mary-Bairam Ali è costata circa 2,5 miliardi di dollari (Horak 2023, 178). Allo stesso tempo, le spedizioni internazionali rappresentano ancora una quota relativamente minore del traffico merci totale sulle ferrovie del Turkmenistan. Il consolidamento della rete ferroviaria non ha portato all'aumento dei trasporti previsto dalle ingenti somme investite.

Il governo del Turkmenistan ha inaugurato diversi progetti aggiuntivi negli ultimi anni. Nell'ottobre 2024, l'operatore ferroviario statale del Turkmenistan, Turkmendemirýollary, ha annunciato una gara d'appalto internazionale per la costruzione di un impianto di riparazione di vagoni nel Paese. Nel settembre 2024, Ojar Asia ha confermato la sua collaborazione con l'impresa cinese Sinohydro per costruire l'autostrada Serahs-Mary-Serkhetabat, lunga 445 km (BMI 2025). Il progetto, che dovrebbe costare 2 miliardi di dollari, sarà finanziato da Sinohydro. Nel giugno 2024, il Turkmenistan e il China State Railway Group hanno firmato un Memorandum d'intesa per rafforzare gli investimenti nel sistema ferroviario nazionale (BMI 2024). I presidenti di Turkmenistan e Uzbekistan hanno inaugurato un nuovo ponte ferroviario che collega Turkmenabat a Farab. Il ponte, lungo 1,75 km e che attraversa il fiume Amu Darya, è stato progettato con un'elevata resistenza sismica e alle sollecitazioni, rendendolo adatto al trasporto di treni superpesanti. Il progetto ha comportato un costo stimato di 169 milioni di dollari (BMI 2025).

4.2 Miglioramenti della rete stradale

Oltre ai miglioramenti all'infrastruttura ferroviaria, il Turkmenistan ha anche investito in modo significativo nella sua rete stradale, che collega città come Ashgabat, Turkmenbashy e Mary. La rete stradale del Turkmenistan si estende attualmente per circa 24.000 km (di cui circa l'80% è asfaltato), con ampi margini di miglioramento nelle infrastrutture stradali. Tra i principali progetti in fase di sviluppo figura l'autostrada Ashgabat-Turkmenabashy, fondamentale per collegare la capitale al Mar Caspio, favorendo potenzialmente il commercio e il turismo. Un altro sviluppo degno di nota è l'autostrada Ashgabat-Turkmenabat, una superstrada a sei corsie da 2,3 miliardi di dollari e lunga 600 chilometri che collega la capitale alla città orientale di Turkmenabat.

4.3 Connettività marittima e aerea

Il porto di Turkmenbashy, sul Mar Caspio, svolge un ruolo cruciale nella connettività marittima del Paese. Questo funge da punto di accesso

per le esportazioni e le importazioni, in particolare per le merci in transito da e per l'Europa e il Medio Oriente. Un importante ammodernamento del porto principale di Turkmenbashi è stato completato nel maggio 2018 (Eurasianet 2019), per un costo di circa 15 miliardi di dollari, con l'obiettivo di migliorarne l'attrattività per gli scambi commerciali. Il nuovo porto è completamente servito dalla rete ferroviaria e comprende un terminal per cargo, un terminal per il polipropilene che serve gli impianti di polipropilene nelle vicinanze, un terminal per passeggeri e veicoli e un cantiere navale. Anche l'attuale terminal per i traghetti ferroviari è stato ammodernato. Il nuovo porto ha una capacità di transito annuale di 17 milioni di tonnellate di merci, 3 milioni di tonnellate di merci alla rinfusa, 4 milioni di tonnellate di merci generiche, 75.000 camion e 300.000 passeggeri (CAREC 2021, 5). La legge turkmena del 2015 sul trasporto ferroviario assegna al governo la piena responsabilità per lo sviluppo, la gestione e la regolamentazione delle ferrovie in Turkmenistan. Il Turkmenistan sta inoltre modernizzando gli aeroporti esistenti e costruendone di nuovi. Un nuovo terminale da 2,3 miliardi di dollari è stato inaugurato nella capitale Ashgabat nell'agosto 2016. Turkmenistan Airlines (Türkmeňowawýollary) opera voli verso diverse destinazioni internazionali, tra cui Milano, migliorando la connettività del Paese con i mercati globali. Come chiunque transiti per il terminal può testimoniare, la struttura è attualmente ben al di sotto della sua capacità. Nel 2021, dopo due anni di ammodernamento ed espansione è stato aperto un nuovo aeroporto nella provincia di Lebap nel Turkmenistan orientale (Kerki International Airport), dove si trovano alcune delle nuove scoperte di gas.

4.4 *Riepilogo*

Il Turkmenistan rappresenta un esempio alquanto insolito nel contesto post-sovietico a causa dei massicci investimenti statali nelle ferrovie, che hanno quasi raddoppiato la lunghezza della rete ferroviaria nazionale negli ultimi decenni. Questa espansione fa parte di uno sforzo strategico, promosso e attuato dallo Stato, per collegare direttamente diverse regioni del Paese, riducendo la dipendenza da complesse rotte transfrontaliere. Per collocare questi progetti in una prospettiva regionale e macroregionale più ampia, tre corridoi principali vengono utilizzati per il traffico transfrontaliero in Turkmenistan: il corridoio nord-sud, il corridoio est-ovest e la ferrovia Ashgabat-Dashoguz. Il corridoio est-ovest è supportato da diverse diramazioni verso i confini con l'Iran (Sarabs), l'Afghanistan (Serhetabat e Imamnazar) e l'Uzbekistan (Kilif). La maggior parte del traffico transfrontaliero utilizza il corridoio est-ovest. Questo si collega poi

a est con l'Afghanistan, l'Uzbekistan (con collegamenti successivi con il Tagikistan) e l'Iran, e a ovest con Turkmenbashi e con il corridoio nord-sud che fornisce collegamenti successivi da e per il Kazakistan. Il vettore del corridoio nord-sud genera un significativo traffico transfrontaliero tra il corridoio est-ovest e il confine con il Kazakistan. I probabili segmenti del mercato merci internazionale rilevanti per il Turkmenistan nel medio-lungo termine sono regionali. In termini di traffico regionale nord-sud, la ferrovia del Turkmenistan può fornire l'unica rotta ragionevolmente diretta per collegare l'Asia centrale, la Cina occidentale e la Russia con l'Iran e i suoi porti di decollo. Afghanistan e Pakistan hanno in programma di sviluppare corridoi alternativi per fornire accesso ai porti pakistani di Karachi e Gwadar, ma ci sono molti collegamenti mancanti. Il Turkmenistan si troverebbe ad affrontare la concorrenza del corridoio parallelo sulla costa occidentale del Mar Caspio.

Per quanto riguarda il traffico regionale est-ovest il Turkmenistan ha recentemente raggiunto un accordo con Afghanistan, Azerbaigian, Georgia e Turchia per sviluppare il Corridoio Lapis Lazuli come corridoio multimodale attraverso il Mar Caspio. All'interno del Turkmenistan, questa rotta è simile all'originale ferrovia dell'Asia centrale e all'attuale corridoio est-ovest. Questo corridoio può potenzialmente essere competitivo per alcuni segmenti del traffico Transcaspico. Per il traffico da e verso origini o destinazioni più meridionali, potrebbe essere in grado di offrire la tratta più breve. Tuttavia, il Lapis Lazuli, dovrà affrontare la concorrenza della rotta del Trasporto Internazionale Transcaspico (*Middle Corridor*) e potenzialmente del corridoio nord-occidentale dell'Uzbekistan lungo il confine tra Uzbekistan e Turkmenistan.

Sebbene non vi sia alcuna sinergia nello sviluppo dei corridoi est-ovest e nord-sud, come affermano i suoi principali fautori (Europa e Russia stanno attualmente vivendo le tensioni più elevate degli ultimi decenni), il Turkmenistan è in linea di principio l'unico Paese che, con le sue aspirazioni di hub, è destinato a trarre vantaggio da un potenziale grado di coordinamento tra i diversi progetti di corridoio.

5. Conclusioni

La trasformazione dello spazio geografico dei trasporti del Turkmenistan riflette i più ampi cambiamenti geopolitici verificatisi nell'era post-sovietica. Il Paese ha dapprima cercato di ridurre al minimo la dipendenza dai trasporti degli Stati confinanti, potenziando al contempo i propri vantaggi in termini di trasporto e logistica. Fondamentale per la capacità del Turkmenistan di trarre vantaggio dalla ricerca di diversificazione del-

le rotte di trasporto ed esplorare alternative al *Northern Corridor*, e quindi centrale per i suoi sforzi di diversificazione della sua economia, delle esportazioni e delle rotte di esportazione, è il tentativo di Ashgabat di affermarsi come hub nella connettività intra-eurasiatica.

Attraverso l'analisi di un numero selezionato di megaprogetti, questo articolo ha dimostrato che le principali criticità relative al contesto politico a lungo termine del Turkmenistan includono il modello di governance centralizzato del Paese, la mancanza di diversificazione economica, le tensioni geopolitiche in corso e le diverse priorità dei partner internazionali del Paese. Sebbene queste iniziative presentino diverse sfaccettature (inclusa l'autolegittimazione del regime), un fattore chiave è stato il potenziale che l'ancoraggio all'attuale frenesia dei corridoi ha per trasformare il Turkmenistan da un Paese senza sbocco sul mare a un Paese collegato via terra (forse persino come hub, secondo le autorità di Ashgabat) e quindi sfruttare i benefici economici che i progetti di connettività dovrebbero apportare. In conclusione, i progetti di connettività del Turkmenistan fanno parte di un più ampio sforzo regionale volto a migliorare le infrastrutture e i legami economici in tutta l'Eurasia. Sebbene questi progetti offrano un potenziale significativo, il loro successo dipende dal superamento delle sfide politiche, economiche e logistiche. La raffica di iniziative e gli annunci di grandiosi, nuovi e costosi mega-progetti sono in linea con l'approccio e lo stile del Turkmenistan. Finora, i più promettenti sono i progetti ferroviari e stradali che collegano il Turkmenistan con le repubbliche confinanti. Ciò dovrebbe indurre le autorità turkmene a trarre alcuni insegnamenti su quali siano i progetti maggiormente fattibili, con costi gestibili e che possano generare benefici diffusi per l'economia e la popolazione.

Bibliografia

- Aneschi, Luca. 2017. "Turkmenistan and the virtual politics of Eurasian energy: the case of the TAPI pipeline project." *Central Asian Survey* 36: 409-429. <https://doi.org/10.1080/02634937.2017.1391747>.
- Aneschi, Luca. 2019. "A tale of four pipelines: the international politics of Turkmen natural gas." *The Foreign Policy Centre*, July 12, 2019.
- Asian Development Bank. 2021. *From landlocked to linked in: The Central Asia Regional Economic Cooperation Program*. Manila: Asian Development Bank.
- Bayramov, Agha. 2019. "Great game visions and the reality of cooperation around post-Soviet transnational infrastructure projects in the Caspian Sea region." *East European Politics* 35.

- Bohr, Annette. 2016. *Turkmenistan: power, politics and petro-authoritarianism*. London: Chatham House.
- Borghi, Vando e Marco Marrone. 2022. "Il potere infrastrutturale nel capitalismo di piattaforma: lavoro, connettività ed ecologia." *Sociologia del lavoro*, 164, 51-69.
- Bueger, Christian, Tobias Liebetrau e Jan Stockbruegger. 2023. "Theorizing infrastructures in global politics." *International Studies Quarterly*, 67.
- BMI, 2025. Turkmenistan. Infrastructure Report. Fitch Solutions. London.
- BTI, 2024. "Turkmenistan. Country Report". Gütersloh: Bertelsmann Stiftung.
- CAREC. 2021. "Railway sector assessment for Turkmenistan." March, 2021.
- Daly, John C.K. 2018. "Turkmenistan's new Turkmenbashi International Seaport – another link in expanding Eurasian trade." *Eurasia Daily Monitor*, May 9, 2018.
- Daly, John C.K. 2025. "Trade along Trans-Caspian International Transport Route surges." *Central Asia and the Caucasus Analyst*, January 28, 2025.
- De Goede, Marieke e Carola Westermeier. 2022. "Infrastructural geopolitics." *International Studies Quarterly*, 66.
- Eurasianet, 2018. "Turkmenistan's new \$1.5 billion port. Show over substance?" *Eurasianet*, May 3, 2018.
- European Bank for Reconstruction and Development. 2023. "Sustainable transport connections between Europe and Central Asia." June 16, 2023.
- Flyvbjerg, Bent. 2017. *Oxford Handbook of Megaproject Management*. Oxford: Oxford University Press.
- Flyvbjerg, Bent. 2024. "What You Should Know About Megaprojects and Why: An Overview." *Project Management Journal* 45, n. 2: 6-19.
- Fumagalli, Matteo. 2015. "Turkmenistan 2014." *Asia Maior* 25, 2015.
- Gogoberishvili, Levan, and Omer Bayar. 2023. "Reassessing GDP Growth in Countries with Statistical Shortcomings – A Case Study on Turkmenistan." *IMF Working Paper* 207.
- Gutierrez, Grant, et al. 2019. "What Makes a Megaproject? A Review of Global Hydropower Assemblages." *Environment and Society* 10, n. 1: 101-121.
- Horák, Slavomír. 2022. "Turkmenistan in Eurasian railway geopolitics." *Central Asian Survey* 42: 171-190. <https://doi.org/10.1080/02634937.2022.2085663>.
- Horák, Slavomír. 2021. "Turkmenistan: Stability through regime mobilisation." In F. Izquierdo and F. Serra-Massansalvador (editors) *Political Regimes and Neopatrimonialism in Central Asia*, 159-198. Cham: Springer.
- Horák, Slavomír. 2022. "Turkmenistan's 2022 leadership change through the personalist paradigm" *Demokratizatsiya* 30, n. 4: 463-472.

- Kepbanov, Yolbars, et al. 2022. "The investment climate in Turkmenistan: Challenges and possible ways of attracting foreign investment." *Research report in Sociology of Law* 3, Lund University.
- Mogherini, F. 2018. Connecting Europe and Asia: time to move up a gear. European Union External Action, 20 Settembre.
- Pomfret, Richard. 2019. *The Central Asian Economies after Independence*. Princeton: Princeton University Press.
- Rudenshiold, Eric. 2025. "The Trans-Caspian Middle Corridor is Thriving." George Washington University Central Asia Program.
- Russell, Martin. 2019. "Connectivity in Central Asia: Reconnecting the Silk Road." *Policy Commons* April 2, 2019. <https://policycommons.net/artifacts/1335092/connectivity-in-central-asia/1941326/>.
- Schindler, Seth, Simin Fadaee, and Dan Brockington, 2019. "Contemporary Megaprojects. An Introduction." *Environment and Society* 10, n. 1: 1-8.
- Sovacool, Benjamin K. and Christopher J. Cooper. 2013. *The Governance of Energy Megaprojects. Politics, Hubris and Energy Security*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.
- Starr, Frederick. 2022. "Turkmenistan lifts its head." *Central Asia and the Caucasus Analyst*, December 2, 2022.
- Tolipov, Farkhod. 2022. "Types of Connectivity in and around Central Asia." In Akram Umarov, Michael Crang, and Elena Korosteleva (editors) *Enhancing Conectivity and Local Communities in Uzbekistan: Building Resilient and Adaptive Governance*. University of Kent.
- Türkmenistan Altyn Asr 2022a. "The program for the revival of a new era of a powerful state was approved: The national program for the socio-economic development of Turkmenistan in 2022-2052." Ashgabat, February 11, 2022.
- Türkmenistan Altyn Asr 2022b. "Turkmenistan's new international outlook in the context of regional and global challenges." October 20, 2022.
- World Bank. 2025. "Turkmenistan economic report." March 13, 2025.

L'Uzbekistan nella Maggioranza Globale: Protagonista della Ri-globalizzazione?

FRANK MARACCHIONE

School of Economics, Politics and International Relations, University of Kent, Canterbury, Regno Unito

Abstract. La policrisi globale ha sollevato interrogativi sulla tenuta della globalizzazione economica e sulle dinamiche di deglobalizzazione, con implicazioni per le economie della Maggioranza globale. L'Uzbekistan, tradizionalmente protezionista sotto Islam Karimov, ha avviato dal 2016 un percorso di liberalizzazione economica sotto il presidente Shavkat Mirziyoyev. Tuttavia, le recenti crisi globali pongono dubbi sulla sostenibilità di questa traiettoria. Adottando una prospettiva costruttivista nell'ambito dell'Economia politica internazionale, questo articolo analizza come attori nazionali e internazionali costruiscano il significato della crisi economica e politica. Basato su documenti ufficiali e 54 interviste, il lavoro sostiene che l'Uzbekistan, lungi dal seguire un processo di deglobalizzazione, sta rafforzando l'integrazione nelle reti economiche globali, con un'enfasi sui legami sud-sud e sul ruolo della Cina. La liberalizzazione uzbekistana emerge così non come semplice adattamento, ma come una riformulazione normativa che ridefinisce la posizione del Paese nel quadro di una globalizzazione guidata dalla Maggioranza globale.

Keywords: ri-globalizzazione, Uzbekistan, deglobalizzazione, WTO, Cina.

1. Introduzione

La cosiddetta 'polycrisi' globale ha sollevato interrogativi fondamentali sulla tenuta della globalizzazione economica e sulle possibili dinamiche di deglobalizzazione, con implicazioni significative per le economie della Maggioranza globale.¹ L'Uzbekistan, un attore di crescente rilevanza

¹ Il termine si riferisce ai Paesi non appartenenti all'occidente, il nord globale, spesso descritti nella letteratura come sud globale, o Paesi in via di sviluppo nella tradizione liberale degli studi su sviluppo e cooperazione.

nell'Asia centrale, offre un caso di studio emblematico per analizzare questi processi. Tradizionalmente caratterizzato da un'economia protezionistica sotto la presidenza di Islam Karimov (1990-2016), il Paese ha intrapreso un percorso di liberalizzazione economica con l'elezione di Shavkat Mirziyoyev nel 2016, favorendo un'integrazione più profonda nelle reti commerciali globali. Tuttavia, le crisi globali recenti, in particolare la guerra in Ucraina, creano interrogativi sulla traiettoria di liberalizzazione dell'Uzbekistan nel nuovo contesto geopolitico.

Questo articolo si inserisce nel dibattito dell'Economia politica internazionale (IPE) adottando una prospettiva costruttivista per esaminare la liberalizzazione dell'Uzbekistan alla luce del contesto globale. In particolare, si interroga sulla narrativa della deglobalizzazione e sul modo in cui attori internazionali e nazionali contribuiscono a costruire il significato di crisi economica e politica. L'analisi si basa su una combinazione di dati documentali e interviste. Il corpus principale comprende documenti ufficiali pubblicati dal governo uzbekistano e dall'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) tra il 2022 e il 2024, con un focus sui discorsi di Shavkat Mirziyoyev e della direttrice generale dell'OMC, Ngozi Okonjo-Iweala. Inoltre, il lavoro incorpora dati provenienti da 10 interviste condotte nell'ottobre 2024 in Uzbekistan con rappresentanti del settore imprenditoriale e istituzioni statali, nonché analisi quantitative basate su documenti ufficiali del Ministero degli Esteri uzbekistano e altre 44 interviste a stakeholder politici ed economici (2022-2023).

L'articolo sostiene che, contrariamente alla narrazione occidentale rispetto deglobalizzazione indotta dalla guerra in Ucraina, e altre parallele crisi globali, l'Uzbekistan sta rafforzando il proprio impegno nei processi di globalizzazione economica attraverso strategie di integrazione nelle filiere produttive globali e un rafforzamento dei legami economici Sud-Sud, con un ruolo centrale della Cina. In tal senso, la liberalizzazione dell'Uzbekistan non rappresenterebbe un semplice adattamento alla pressione internazionale, ma il risultato di una nuova costruzione normativa liberale che ridefinisce il posizionamento del Paese nell'economia globale come parte di un nuovo round di globalizzazione guidato dalla Maggioranza globale.

2. La liberalizzazione dell'Uzbekistan e l'economia politica della guerra in Ucraina: deglobalizzazione?

Questo contributo si inserisce nella disciplina dell'Economia politica internazionale (IPE – International Political Economy) di stampo costruttivista che si è concentrata sulla necessità di comprendere l'evoluzione delle norme economiche globali in particolare nell'ambito di crisi globali e

soprattutto di esaminare il processo di costruzione normativa di queste crisi. In particolare, mi focalizzo sul concetto di globalizzazione (e deglobalizzazione) nell'ambito di crisi economiche e geopolitiche. Colin Hay (2002, 388) ha famosamente criticato l'uso egemonico del concetto di globalizzazione, che descrive come un "processo senza soggetto", suggerendo che riscoprire i *soggetti* del processo di globalizzazione permette di comprendere i meccanismi causali che spingono gli attori a promuovere la globalizzazione dell'economia mondiale. Inoltre, Hay (2002) promuove la rinuncia all'*inevitabilità* collegata al concetto stesso di globalizzazione nel discorso neoliberale. Nell'ambito della guerra in Ucraina, queste discussioni portano alla necessità di analizzare non solo gli effetti economici del conflitto, ma anche la costruzione da parte degli attori internazionali nell'Occidente dell'invasione russa dell'Ucraina, e la guerra (Europea) che ne è scaturita, come crisi globale, che causerebbe *inevitabilmente* processi di polarizzazione e deglobalizzazione.

Bishop e Payne (2021), nella loro critica alla letteratura sulla 'deglobalizzazione', iniziano con aggiungere complessità al concetto stesso di globalizzazione, distinguendola dalla neo-liberizzazione, riconoscendo che gli obiettivi, le finalità e le visioni del mondo degli attori globali, ciò che Amitav Acharya (2018) chiama '*agency* normativa', possono creare diverse forme di '(ri)globalizzazione' per correggere le deviazioni del neoliberismo attraverso una qualche forma di '*embedment*' (radicamento, incorporamento) soprattutto nel tessuto normativo del Sud globale. Collegando l'*embedment* della globalizzazione e la spinta accademica per la produzione di ricerca non eurocentrica, una tradizione della letteratura che si colloca tra gli studi sullo sviluppo internazionale e gli studi d'area, esamina non solo le grandi potenze come architetti di norme e politiche globali, ma anche l'*agency* degli Stati "minori" nell'influenzare le narrazioni economiche e le priorità di investimento degli attori stranieri, con un focus sugli investimenti cinesi nella Maggioranza globale (Calabrese e Cao 2021; Wang Yuan 2022). Il contributo di questa agenda di ricerca risiede anche nella pluralizzazione degli attori attivi nel plasmare i processi economici, oltre lo stato e le élite finanziarie. Per esempio, molti degli aspetti discussi in queste analisi si concentrano sul ruolo di società civile e popolazioni locali nel resistere agli aspetti negativi degli investimenti cinesi, con il risultato di influenzarne lo sviluppo (Van der Kley 2020).

Tutti questi lavori riconoscono gli effetti negativi dell'interazione tra élite capitaliste transnazionali e il potere statale (autoritario) e correlata violenza, comune alla letteratura sul cosiddetto 'neoliberal authoritarianism' (neoliberismo autoritario).² Tuttavia, concentrandosi sulla Maggioran-

² Si veda Bruff e Tansel (2018), per un'introduzione.

za globale, dedicano meno attenzione all'oppressione e più alla resistenza, sia degli Stati, sia soprattutto a livello della società civile, una tendenza che condividono con la letteratura 'critica', il cui obiettivo normativo è emancipatorio, nella direzione di un "futuro liberato dalle catene economiche e politiche del neoliberismo" (Tansel 2017, 19; Wigger 2019; Lawreniuk 2021). La mia strategia analitica è quella di collegare il concetto di 'ri-globalizzazione' di Bishop e Payne (2021) a queste opere emancipatorie sulle forze di *embedment* nella Maggioranza globale tramite i concetti costruttivisti di 'localizzazione' e 'sussidiarietà'³ per discutere il ruolo dei cosiddetti attori della globalizzazione (Hay 2002), evitando di escludere attori tradizionalmente ignorati dalla disciplina dell'economia politica internazionale, per esempio gli attori dell'Asia centrale e dell'Uzbekistan.

3. L'economia politica dell'Uzbekistan da protezionismo a globalizzazione: caso studio, metodologia e dati

La review della letteratura in IPE relativa all'Uzbekistan di Galdini (2022) offre importanti spunti sul perché il Paese rappresenti un buon caso di studio per crisi e cambiamento. Una discussione centrale riguarda il *puzzle* della gestione economica relativamente positiva del Paese alla caduta dell'Unione sovietica, rispetto al collasso osservato nel resto dell'Asia centrale, collegata alle politiche protezionistiche del primo presidente, Islam Karimov al potere dal 1990 al 2016 (Popov 2013). Fazendeiro (2015) e Galdini (2022) portano invece la conversazione a un livello globale: il primo introducendo un carattere relazionale all'economia politica uzbekistana, analizzando il ruolo delle relazioni estere nella costruzione del concetto uzbekistano di 'autosufficienza' (*mustaqillik*), il secondo discutendo il ruolo delle multinazionali straniere (in particolare Daewoo/General Motors) nella promozione e nel profitto dei settori nazionalizzati dell'Uzbekistan, quindi collocando il cosiddetto protezionismo uzbekistano in un ambito di accumulazione del capitalismo globale. Lombardozzi (2021) discute inoltre i partenariati dell'Uzbekistan con attori stranieri e un ruolo di coordinamento dello Stato. Queste analisi che si occupano dell'Uzbekistan pre-2016, anno della morte di Karimov, principale sostenitore del dirigismo uzbekistano.

³ La 'localizzazione' è il processo attraverso il quale gli attori locali selezionano attivamente le norme globali per una varietà di ragioni (attrattiva, utilità, legittimità) e le adattano alle prospettive, norme e identità locali, producendo così una norma ibrida. La 'sussidiarietà normativa' è la produzione di norme e idee nuove/originali con l'intento di sfidare lo status quo, con il fine di resistere a norme egemoniche (ipocrisia degli attori egemonici, esclusione, dominio, negligenza, Acharya 2018).

L'elezione di Shavkat Mirziyoyev a presidente dell'Uzbekistan nel 2016 ha prodotto un'ondata di riforme politiche ed economiche che potremmo definire liberiste (Maracchione 2023; Bodio 2020; Kangas 2018). Lombardo (2023) descrive l'economia politica dell'Uzbekistan di Mirziyoyev come 'capitalismo di Stato' (*state capitalism*), sottolineando la centralità degli attori statali nel guidare il processo di riforma neoliberista, e criticando l'idea che il controllo statale sia sempre una forza contraria alla transizione di mercato (Lombardo 2023). Lombardo afferma infatti che la limitazione dell'ingresso "non regolamentato del capitale finanziario, al fine di stabilizzare un'accumulazione di capitale guidata dallo Stato" (Lombardo 2023, 2), ha permesso all'élite uzbekistana di gestire l'ingresso del Paese nel mercato globale dopo il 2016, tramite "sovrapposizioni istituzionali tra forme pre-neoliberali e attuali ibridi tra Stato e capitale all'interno della globalizzazione neoliberale" (Lombardo 2023, 13).

Questo articolo segue un percorso simile, analizzando istanze di cambiamento nel ruolo degli attori politici uzbekistani, ma non concorda sulla collocazione dell'ingresso dell'Uzbekistan nell'economia globale nel 2016. La prospettiva marxiana di Galdini offre la critica più completa a questa concezione, analizzando il ruolo del capitale globale nel plasmare quella che definisce 'backward industrialisation' (industrializzazione arretrata) in Uzbekistan tramite il ruolo delle multinazionali straniere nei monopoli statali (2022). Sottolinea infine che l'agenda del presidente Mirziyoyev stia promuovendo un pacchetto di riforme neoliberali sostenute da organizzazioni finanziarie internazionali, che stanno cambiando il collocamento strutturale del Paese nell'economia globale rendendolo più malleabile a quella che i neomarxisti definirebbero una *global neoliberal whip* (la frusta neoliberale globale).

Tornando alle nostre crisi, la pandemia di Covid-19 prima e la guerra in Ucraina dopo, sono considerate ostacoli alla liberalizzazione politica e alle riforme economiche liberali dell'Uzbekistan (Eurasianet 2020; Godwin 2020; Hedlund 2022). In Occidente, l'invasione unilaterale dell'Ucraina da parte della Russia è stata descritta nel 2022 come un momento di verità per la politica estera dell'Uzbekistan (Allayarov 2022; Pannier 2022). L'Uzbekistan è stato notoriamente più ambivalente rispetto ad altre repubbliche neo-indipendenti nelle sue relazioni internazionali dopo il crollo dell'Urss, cambiando spesso alleanze tra il campo occidentale/americano e quello russo, mantenendo al contempo strette relazioni economiche e politiche con la Repubblica popolare cinese (Maracchione 2023) e non aderendo all'integrazione economica guidata dalla Russia (Gleason 2008). Tuttavia, la Russia ha un ruolo centrale nell'economia uzbekistana e i due Paesi sono economicamente interconnessi attraverso commercio, industria e in particolare migrazione lavorativa/economica, con le rimesse che nel 2022 rappresentavano il 21% del PIL uzbekistano

(Gazeta.Uz 2023; Dadabaev e Djalilova 2021). Osserviamo dunque un Paese il cui percorso economico è in processo di cambiamento e riforma e le cui relazioni con Russia e Occidente sono contestate.

I dati su cui si basa la mia ricerca sono documenti pubblicati tra il 2022 e il 2024 dal governo dell'Uzbekistan e dell'OMC, con un focus su discorsi di Shavkat Mirziyoyev e Ngozi Okonjo-Iweala, Direttrice Generale dell'OMC. Utilizzo anche informazioni raccolte attraverso 10 interviste con rappresentanti di business (locali e internazionali), e istituzioni statali (inclusi i ministeri dell'Economia e dell'Università, Scienza e Innovazione) condotte nell'ottobre del 2024 in Uzbekistan durante una visita preliminare, nonché da discussioni informali nell'ambito di incontri e conferenze a cui ho partecipato nello stesso periodo. Altri dati derivano dalla mia ricerca di dottorato basata sull'analisi quantitativa di 26.391 documenti ufficiali pubblicati dal Ministero degli Esteri dell'Uzbekistan e su 44 interviste con esperti di relazioni internazionali e stakeholder politici (ministeri, Parlamento) ed economici (investitori, business) dell'Uzbekistan.

4. Connettere e diversificare l'Uzbekistan: infrastrutture e connettività sud-sud oltre le vie della seta

La promozione di 'connettività' e 'diversificazione' è una delle tradizionali direzioni della politica estera dell'Uzbekistan fin dai tempi di Karimov. La connettività attraverso le infrastrutture era infatti una delle poche aree in cui l'Uzbekistan protezionista accettava investimenti esteri, per esempio dalla Cina (vedi gasdotti, tunnel ferroviari, autostrade). Inoltre, la spinta per la diversificazione dai legami strutturali con la Russia e per consentire l'accesso a porti esteri, alleviando i vincoli geografici derivanti dalla mancanza di uno sbocco sul mare, fa parte delle politiche dell'Uzbekistan almeno dalla fine degli anni '90. Questi due concetti sono diventati ancora più rilevanti dopo l'elezione di Shavkat Mirziyoyev nel 2016.

Nel 2022, Javlon Vakhabov, allora ambasciatore dell'Uzbekistan negli Stati Uniti, nell'ambito di una conferenza presso il Davis Center dell'Università di Harvard, si è concentrato precisamente sulla connettività infrastrutturale.⁴ La tematica della conferenza era la partnership strategica Uzbekistan-Stati Uniti, con un focus sulla connettività verso l'Europa (Figura 1). L'occidente è un tradizionale promotore del ridimensionamento della dipendenza strutturale dell'Asia centrale dalla Federazione russa,⁵

⁴ Conferenza e intervista con Javlon Vakhabov, April 2022.

⁵ Si noti nelle figure 1 e 2 che tutti i canali esistenti verso occidente passano per la Federazione russa.



Figura 1. Mappa utilizzate dall'Amb. Javlon Vakhobov alla conferenza all'Università di Harvard. Foto dell'autore.

promuovendo vie di trasporto alternative come il cosiddetto *Middle Corridor* (Corridoio di mezzo) che attraversa il Mar Caspio (Caspian Policy Center 2024). Tuttavia, molti dei progetti discussi da Vakhobov erano relativi a partner regionali al di fuori sia della Russia che dell'Europa occidentale (Figura 2). Nel 2021, Akromjon Nematov e Azizjon Karimov, dell'Istituto per gli Studi Strategici e Regionali (maggiore istituto statale uzbekistano), hanno pubblicato l'articolo *Uzbekistan's Strategy for Building Greater Trans-regional Connectivity*, dove il *Middle Corridor* non è nemmeno citato. Il rafforzamento del collegamento Europa-Cina via Asia centrale, non è né l'unico, né il principale interesse nella prospettiva uzbekistana, che ragiona in un'ottica di diversificazione che non riguarda soltanto un allontanamento dalla Russia, ma una sorta di equidistanza da tutte le grandi potenze.

Se questo bilanciamento è stato analizzato in senso *strategico* nella letteratura sul multivettorismo (Sciorati 2021; Maracchione 2023), questo articolo ne analizza invece il punto di vista *normativo*, visto come riforma dell'identità dell'Uzbekistan come parte della Maggioranza globale. Dunque, l'identità dell'Uzbekistan globale rinuncia ad essere cooptata in narrative egemoniche nella competizione tra le grandi potenze.⁶ Non sor-

⁶ Questo punto è stato sviluppato e confermato in interviste anonime con rappresentanti del Ministero degli Esteri, dell'Istituto di Studi regionali e strategici sotto la presidenza dell'Uzbekistan, dell'Accademia delle scienze dell'Uzbekistan, e di numerose università nella capitale,

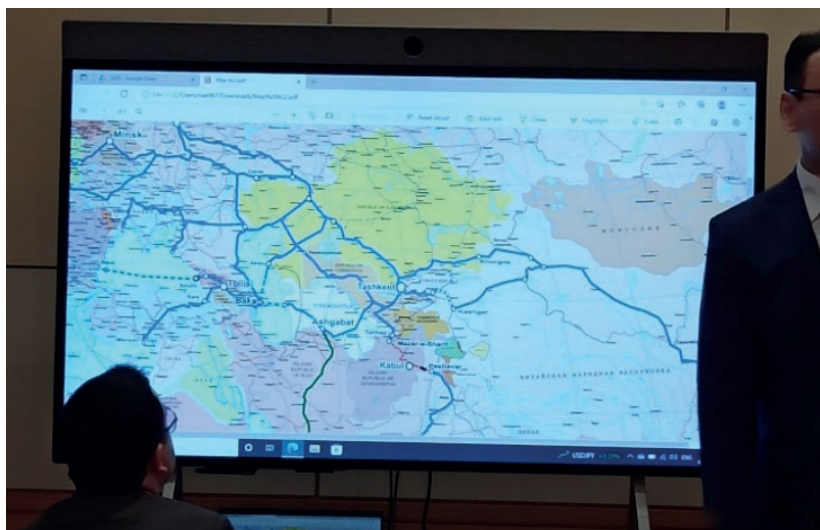


Figura 2. Mappa utilizzata dall'Amb. Javlon Vakhobov alla conferenza all'Università di Harvard. Foto dell'autore.

prende dunque che la narrativa di connettività della presidenza Mirziyoyev presenti due focus principali: l'Afghanistan e l'Asia centrale. L'attenzione verso l'Afghanistan di Ashraf Ghani e poi dei talebani è una direzione centrale della politica estera del Paese e del *policymaking* in politica economica che mira al collegamento non con l'Occidente, l'Oriente o la Russia, ma con l'Asia del sud. Il secondo punto focale riguarda l'attenzione primaria del Paese verso i proprio vicini dove la presidenza uzbekistana si è mossa per risolvere molte aree di conflitto, elevando la cooperazione regionale ad obiettivo primario e iniziando una serie di incontri bilaterali e multilaterali che rappresentano un unicum nella storia dell'Asia centrale indipendente, almeno dagli anni '90 (Costa Buranelli 2024).

5. L'Uzbekistan nella maggioranza globale: narrazioni globali sulla crisi del sistema liberale occidentale

Il 24 febbraio 2022, la Russia ha invaso l'Ucraina. Gli attori internazionali, in particolare in Occidente, hanno reagito rapidamente denunciando l'invasione unilaterale e imponendo sanzioni economiche alla Federazione

Tashkent.

russe e ai suoi alleati e avviando un processo di *decoupling* per ridurre la dipendenza dalla Russia. Studiosi di economia politica descrivono il processo come parte del processo globale di deglobalizzazione, ovvero il processo attraverso cui la guerra, insieme ad altri processi globali, starebbe creando barriere nell'economia globale tramite sanzioni e reazioni (Kagarlitsky et al 2022; Posen 2022; King 2018). Altrove ho affermato che il presente contesto di cosiddetta 'crisi globale' dimostra, piuttosto, un processo di evoluzione del processo di globalizzazione in una direzione diversa dalla visione tradizionale del sistema liberale che vede l'occidente (post)coloniale come centro normativo del liberalismo internazionale (Maracchione 2024).

La reazione dei Paesi della Maggioranza globale, per esempio l'Uzbekistan, alla spinta occidentale per la deglobalizzazione, è stata caratterizzata dallo sviluppo di una narrativa sussidiaria (Acharya 2018), che si centra sull'idea di ri-globalizzazione. Nelle parole della Dott.ssa Ngozi Okonjo-Iweala, Direttrice generale dell'OMC,

la ri-globalizzazione sta approfondendo, diversificando e deconcentrando le filiere internazionali per includere luoghi e persone attualmente ai margini della divisione globale del lavoro. Luoghi che erano ai margini della prima ondata di globalizzazione, tra cui l'Asia centrale.

Lo stesso concetto è stato sviluppato da Tony Payne e Matthew Bishop (2021) come critica al concetto di deglobalizzazione, con il progetto emancipatorio di produrre una globalizzazione più inclusiva delle idee dei Paesi della Maggioranza globale, e diversa dalla globalizzazione neoliberista. In questo articolo adotto questa prospettiva, ma avanzo una teoria che vede alcune declinazioni del discorso della Maggioranza globale rispetto alla ri-globalizzazione mantenere un linguaggio e un impianto generale comune alle teorie liberali, emancipandole però dalla centralità dell'occidente. Di conseguenza, questo articolo è un primo passo verso un tentativo di *worlding* (mondializzare), o in qualche modo decolonizzare, la nostra immagine di quali siano gli attori che rappresentano il motore normativo delle politiche di integrazione dell'economia globale.

Nuovi leader delle organizzazioni internazionali provenienti dalla Maggioranza globale, per esempio la Dott.ssa Okonjo-Iweala, sfidano il tradizionale ruolo dei partner occidentali di stabilire l'agenda liberale, soprattutto viste le numerose politiche illiberali e protezionistiche che i Paesi occidentali, inclusa l'Unione europea, stanno implementando a livello globale.⁷ Oltre al carattere normativo, un risultato materiale di questo

⁷ Si vedano i dazi imposti da Stati Uniti ed Unione europea nei confronti della Repubblica popolare cinese dal 2016, e le nuove guerre commerciali promosse in entrambe le amministrazioni del presidente americano Donald Trump.

ribilanciamento del potere normativo, si può vedere nell'ambito delle sanzioni collegate alla guerra in Ucraina, dove nonostante molte aziende centrasiatriche, spesso nuove compagnie aperte con fondi russi, abbiamo violato ripetutamente violato le sanzioni occidentali che vietano il commercio di beni e tecnologie a duplice uso, militare e civile (Ismailov 2023), le risposte internazionali sono state deboli con qualche sanzione imposta su un numero limitato di aziende (Eurasianet 2023; Gazeta.Uz 2024a; Kun. Uz 2024). Discutendo il motivo per l'Ue non ha adottato sanzioni contro questi Paesi, un diplomatico Ue ha affermato che bisogna stare attenti che le sanzioni "non spingano i Paesi di cui parliamo tra le braccia dell'India, della Cina o della Russia" (Barigazzi et al. 2023). L'Europa, dunque, non sta chiedendo all'Asia centrale di schierarsi politicamente.

6. Narrative uzbekistane sulla liberalizzazione: da periferia delle vie della seta, a centro di produzione globale

Una narrazione alternativa, dunque, vede i cambiamenti globali dettati dalle crisi poliedriche del sistema liberale a guida occidentale, rafforzare un processo di 'ri-globalizzazione' che starebbe portando Paesi e regioni precedentemente considerate come periferie mondiali a tornare al centro dell'economia mondiale. Questa narrativa è stata indubbiamente adottata dalla presidenza di Shavkat Mirziyoyev, e dalle istituzioni statali del Paese, provocando un cambiamento normativo e narrativo fondamentale sulla liberalizzazione dell'economia uzbekistana. In supporto a questa narrativa identitaria, l'Uzbekistan ha compiuto progressi significativi verso l'adesione all'OMC, concludendo con successo il processo multilaterale di adesione e portato avanti numerosi negoziati del parallelo processo bilaterale, firmando già 23 accordi. L'adesione dell'Uzbekistan all'OMC è in ballo dal dicembre 1994, ma la prima svolta significativa si è verificata nel 2017, quando il presidente Shavkat Mirziyoyev ha annunciato l'intenzione di riattivare la procedura di adesione.

Nonostante ciò, l'accessione non è stata mai discussa durante le mie interviste nel 2022 e 2023. Piuttosto, le narrative legate alla protezione dell'economia locale dagli attori esteri erano argomenti centrali nelle mie discussioni. Nell'ambito di discussioni rispetto al ruolo degli investimenti esteri nel Paese, in particolare in riferimento ad investimenti cinesi, i miei interlocutori sottolineavano il pericolo di sviluppare relazioni di dipendenza con potenze estere, soprattutto con la Cina, collegati allo sbilanciamento import/export e al debito pubblico, nonché all'indipendenza tecnologica e industriale e alla battaglia contro i cosiddetti *land grabs*, l'acquisto di terreni agricoli e commerciali da parte di potenti attori esteri. È par-

ticularmente interessante notare come impianti legislativi protezionistici della passata gestione Karimov, tra cui il monopolio sulla proprietà terriera e i numerosi limiti imposti all'attività d'impresa estera, venissero utilizzati come contrappeso alle 'narrative sulla minaccia cinese' (*China threat narratives*) e per giustificare il successo dei rapporti sino-uzbekistani.

Due anni dopo, la storia era completamente cambiata. Durante il mio ultimo viaggio nell'ottobre del 2024 la questione della liberalizzazione ai fini dell'accessione era diventata l'argomento centrale delle mie conversazioni. Nelle parole del presidente Mirziyoyev:

in passato, la nostra economia aveva bisogno di una certa protezione, ma proseguire su questa strada limiterà le nostre opportunità. La crescita economica non sarà all'altezza delle aspettative e non ci integriamo nelle catene di produzione globali.

Non si parla più dunque soltanto di corridoi commerciali, come le varie versioni delle (nuove) vie della seta, infrastrutture che collegano l'Uzbekistan al mondo soltanto come luogo di passaggio tra un centro di produzione ed un altro, ma dell'Uzbekistan come uno dei nuovi centri della produzione mondiale, almeno seguendo le narrative governative.

La Cina in questa storia ha un ruolo centrale, soprattutto grazie al progetto cardine dello sviluppo industriale dell'Uzbekistan, la nuova joint venture tra BYD, gigante cinese nella produzione di auto elettriche, e UzAuto, l'azienda statale monopolista della produzione di auto in Uzbekistan. Per far capire la rilevanza del progetto, si deve sottolineare che gli importatori privati hanno ottenuto il permesso di importare e vendere automobili in Uzbekistan soltanto dall'inizio del 2023, rompendo il monopolio della cordata UzAuto-General Motor che con le sue Chevrolet bianche copriva il 95% del mercato automobilistico dell'Uzbekistan (Donaev 2023; Figura 5). Entro la fine dell'anno le importazioni di auto dalla Cina sono aumentate cinque volte, raggiungendo le 58.000 unità, di cui circa metà erano veicoli elettrici, spezzando il monopolio (Figure 3, 4 e 6).

La prima fabbrica BYD Uzbekistan è stata inaugurata nel luglio 2024, dando il via alla produzione di massa di due modelli ibridi per la vendita regionale. Nell'ambito dell'accordo col governo, BYD promuove anche normative e politiche di certificazione per i veicoli elettrici, stimolando lo sviluppo dell'intera filiera industriale dei NEV, anche attraverso il trasferimento della conoscenza delle tecnologie BYD ad esperti locali (BYD 2024), come sottolineato nelle mie discussioni e interviste in Uzbekistan nell'autunno del 2024 quando ho visitato la fabbrica BYD. È interessante però che le narrative per giustificare la chiara direzione cinese che il mercato automobilistico uzbekistano sta intraprendendo, non utilizzassero un



Figura 3. Visita dell'autore alla fabbrica BYD a Jizzakh, ottobre 2024.



Figura 4. Visita dell'autore alla fabbrica BYD a Jizzakh, ottobre 2024.

linguaggio protezionistico, concentrato sui limiti imposti agli investitori stranieri, ma uno liberista, concentrato sulla concorrenza, che giustifica l'investimento cinese come caratterizzato dall'introduzione di regole del libero mercato. Secondo questa narrativa dunque qualunque compagnia potrebbe ottenere lo stesso trattamento di BYD se offrisse le stesse condizioni, perché nel 'nuovo Uzbekistan' tutti gli attori commerciali subiscono lo stesso trattamento.⁸

7. Conclusioni

I limiti e le problematiche di questa nuova narrativa liberale locale e globale sono evidenti nelle stesse parole dei leader che la propongono, nonché nelle numerose incongruenze politiche che la caratterizzano. Rimanendo sul nostro esempio delle auto elettriche, il coinvolgimento di Uzavtosavnoat non sorprende i conoscitori dell'economia dell'Uzbekistan. Un'altra mossa non proprio sorprendente è quella che, alla fine del 2023, ha portato le autorità a lavorare su modifiche legislative per limitare

⁸ Interviste con rappresentanti di Ministero dell'Economia e della Ricerca, e imprenditori, inclusi UzAuto e BYD.



Figura 5. Marea di macchine bianche Chevrolet (UzAuto/General Motors) nel traffico di Andijan, Uzbekistan, estate 2023.

l'importazione di auto da parte di privati e restituire i diritti di importazione e vendita ai concessionari ufficiali. La motivazione di tale decisione includeva secondo i promotori il rischio di frodi, e la qualità del servizio. I commentatori locali la definiscono invece come un tentativo di ristabilire il monopolio di UzAuto sul mercato automobilistico (Donaev 2024). Anche a causa di queste abitudini difficili da scardinare, l'adesione all'OMC presenta ancora delle sfide.

Inoltre, “alcuni Paesi più sviluppati richiedono che l'Uzbekistan soddisfi condizioni simili a quelle imposte alle nazioni più avanzate, il che complica ulteriormente il processo di adesione” (Gazeta.uz 2024b). Questo significa che nonostante il cambiamento di percezione del sistema normativo globale, interpretato come garante di maggiore spazio di manovra a regioni precedentemente ignorate dell'integrazione economica globale, le istituzioni come l'OMC, ancora funzionano da *gatekeeper* per certi attori dell'economia internazionale attraverso i loro complicati processi multilaterali e le complicate richieste bilaterali. Altri limiti di questa narrativa a livello multilaterale, vengono invece da visioni tradizionali del ruolo dell'Uzbekistan che promuovono un subliminale eurocentrismo. Per esempio, tornando alle parole di Okonjo-Iweala (OMC), la discussione sul *Middle Corridor*, citato come un passo positivo nella direzione di trasformare l'Uzbekistan in un luogo di passaggio nella “rete di rotte stradali, ferroviarie e marittime che collega la Cina ai mercati europei”, mostra ancora l'influenza centrale di determinate idee di connettività globale.



Figura 6. Macchine BYD sulle strade di Tashkent (2024). Foto dell'autore.

L'OMC rimane poi un attore saldamente neoliberista, e il linguaggio dell'accessione è quello delle vecchie riforme strutturali, termine che viene ancora usato dall'organizzazione nella *guidance* per le riforme verso l'accessione (Yi 2019). Di conseguenza, esempi dei risultati delle negoziazioni in Uzbekistan sono l'abolizione dei dazi doganali per medicinali e dispositivi medici, l'abolizione dei diritti esclusivi nei settori della metallurgia, chimica, energia e telecomunicazioni, e l'eliminazione dei privilegi per i produttori locali negli appalti pubblici per le attrezzature elettriche. Tutte misure che espongono le aziende uzbekistane a una forte competizione straniera. Non è strano, dunque, che la prima domanda delle giornaliste di Daryo (2024) alla direttrice generale dell'OMC, siano state proprio riguardo i discutibili risultati di simili riforme strutturali sui Paesi vicini come il Kirghizistan, già membri della OMC.

Nonostante ciò, la conclusione finale dell'articolo è che in questo processo, almeno in senso normativo e identitario, l'Uzbekistan prende posto all'interno della Maggioranza globale. Va a rompere così l'immagine isolata dei Paesi ex-sovietici dell'Asia centrale, normalmente coperta dalle ombre di vicini e lontani imperi (Russia/Europa e Cina) e accettando il proprio ruolo nel dinamico, complesso e problematico progetto di ri-globalizzazione e riforma del sistema liberale verso un *modus operandi* più inclusivo, incentrato su visioni e priorità di Africa, Asia, America latina e di tutte le piccole e grandi regioni depredate o ignorate durante i precedenti round di globalizzazione.

Bibliografia

- Acharya, Acharya. 2018. *Constructing Global Order: Agency and Change in World Politics*. Cambridge University Press.
- Allayarov, Sardor. 2022. "The War in Ukraine Could Bring Crisis to Uzbekistan." *The National Interest*, November 8, 2022. <https://nationalinterest.org/feature/war-ukraine-could-bring-crisis-uzbekistan-205722>.
- Barigazzi, Jacopo, Barbara Moens and Leonie Kijewski. 2023. "Sanctions-busting states could be next in Brussels' crosshairs." *Politico*, April 28, 2023. <https://www.politico.eu/article/russia-sanctions-circumvention-eu-mulls-sanctioning-third-countries/>.
- Bishop, Matthew Louis and Anthony Payne. 2021. "The political economies of different globalizations: theorizing reglobalization." *Globalizations* 18, no. 1: 1-21.
- Bodio, Tadeusz. 2020. "Uzbekistan: A State Undergoing Total Reconstruction." *Polish Political Science Yearbook* 49, no. 2: 11-40.
- Bruff, Ian and Cemal Burak Tansel. 2018. "Authoritarian neoliberalism: trajectories of knowledge production and praxis." *Globalizations* 16, no. 3: 233-244.
- BYD. 2024. "BYD hosts Presidential Visit at BYD Uzbekistan Factory and Formalizes Green Transportation Agreement." June 27, 2024. <https://www.byd.com/mea/news-list/byd-presidential-visit-uzbekistan-factory-green-transportation-agreement>.
- Calabrese, Linda and Yue Cao. 2021. "Managing the Belt and Road: Agency and development in Cambodia and Myanmar." *World Development* 141. <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2020.105297>.
- Caspian Policy Center. 2024. "Caspian Middle Corridor Conference." *CPC - Caspian Policy Center Events*, November 6, 2024. <https://www.caspianpolicy.org/events/details/caspian-middle-corridor-conference>.
- Costa Buranelli, Filippo. 2024. "Continuity and Change in the New Cycle of Central Asian Consultative Meetings." *The Diplomat*, August 13, 2024. <https://thediplomat.com/2024/08/continuity-and-change-in-the-new-cycle-of-central-asian-consultative-meetings/>.
- Dadabaev, Timur and Nigora Djalilova. 2021. "Connectivity, energy, and transportation in Uzbekistan's strategy vis-à-vis Russia, China, South Korea, and Japan." *Asia Europe Journal* 19, no. 1: 105-127.
- Daryo Global. 2024. "From Landlocked to Landlinked." *YouTube*, June 7, 2024. <https://www.youtube.com/watch?v=B0EyWu9bMZ8>.
- Donaev, Mukhammadsodik. 2023. "The impact of China's expanding footprint in Uzbekistan's automobile industry." *Global Voices*, March 1, 2023. <https://globalvoices.org/2023/03/01/the-impact-of-chinas-expanding-footprint-in-uzbekistans-automobile-industry/>.

- Donaev, Mukhammadsodik. 2024. "Uzbekistan's new vehicle import regulations risk strengthening its most notorious monopoly." *Global Voices*, May 3, 2024. <https://globalvoices.org/2024/05/03/uzbekistans-new-vehicle-import-regulations-risk-strengthening-its-most-notorious-monopoly/>.
- Eurasianet. 2023. "EU sanctions target Uzbekistan-based companies." *Eurasianet*, June 26, 2023. <https://eurasianet.org/eu-sanctions-target-uzbekistan-based-companies>.
- Fazendeiro, Bernardo Teles. 2015. "Uzbekistan's 'spirit' of self-reliance and the logic of appropriateness: TAPoich and interaction with Russia." *Central Asian Survey* 34, no. 4: 484-498.
- Galdini, Franco. 2022. "'Backward' industrialisation in resource-rich countries: The car industry in Uzbekistan." *Competition & Change* 27, no. 3-4: 615-634.
- Gazeta.Uz. (2023). Объём денежных переводов в Узбекистан за 2022 год составил рекордные \$16,9 млрд. (The volume of money transfers to Uzbekistan in 2022 amounted to a record \$16.9 billion). *Gazeta.Uz*, 26 January. https://www.gazeta.uz/ru/2023/01/26/transfers/?utm_source=substack&utm_medium=email.
- Gazeta.Uz. 2024a. "U.S. sanctions companies from Uzbekistan, Kazakhstan and Kyrgyzstan." *Gazeta.Uz*, February 26, 2024. <https://www.gazeta.uz/en/2024/02/26/us-sanctions/>.
- Gazeta.Uz. 2024b. "Uzbekistan plans to join WTO by 2026." *Gazeta.Uz*, May 30, 2024. <https://www.gazeta.uz/en/2024/05/30/wto/>.
- Gleason, Gregory. 2008. "Uzbekistan: Evaluating Tashkent's Reason for Leaving the Eurasian Economic Community." *Eurasianet*, November 25, 2008. <https://eurasianet.org/uzbekistan-evaluating-tashkents-reason-for-leaving-the-eurasian-economic-community>.
- Hay, Colin. 2002. "Globalisation as a Problem of Political Analysis: Restoring Agents to a 'Process without a Subject' and Politics to a Logic of Economic Compulsion." *Cambridge Review of International Affairs* 15, no. 3: 379-392.
- Ismailov, Muzaffar. 2023. "Uzbekistan to provide EU with statistics on sanctions busting" *BNE*, December 6, 2023. <https://www.intellinews.com/uzbekistan-to-provide-eu-with-statistics-on-sanctions-busting-304466/>.
- Kagarlitsky, Boris, Janina Puder and Stefan Schmalz. 2022. "'The whole world is becoming more like Russia.' A conversation on deglobalization in the wake of the war in Ukraine." *Berliner Journal Für Soziologie* 32, no. 3: 489-502.
- Kangas, Roger (editor). 2018 "Reform and change in Uzbekistan." *OSCE Academy Policy Paper*, no. 2: 1-8.

- Karimov, Azizjon. 2021. "Uzbekistan's strategy for building greater trans-regional connectivity" *Institute for Strategic and Interregional Studies under the President of the Republic of Uzbekistan*, July 1, 2021.
- King, Stephen D. 2018. *Grave New World: The End of Globalization, the Return of History*. New Haven: Yale University Press.
- Kun.Uz. 2024. "UK expands sanctions to include Uzbek and Kazakh companies over Ukrainian conflict" *Kun.Uz*, November 7, 2024. <https://kun.uz/en/news/2024/11/07/uk-expands-sanctions-to-include-uzbek-and-kazakh-companies-over-ukrainian-conflict>.
- Lawreniuk, Sabina. 2021. "Zombie resistance: Reanimated labour struggles and the legal geographies of authoritarian neoliberalism in Cambodia." *Transactions of the Institute of British Geographers* 48: 39-55. <https://doi.org/10.1111/tran.12564>.
- Maracchione, Frank. 2023. "Multivectoral? A quantitative analysis of Uzbekistan's foreign policy communication at the United Nations." In Daniele Artoni, Carlo Frappi, Paolo Sorbello (a cura di) *Eurasiatica 19 Armenia, Caucaso e Asia Centrale Ricerche 2022*, 162-191. Venezia: Edizioni Ca' Foscari.
- Maracchione, Frank. 2024. Amir Timur in Shanghai: locating agency in Uzbekistan-China normative encounters. PhD thesis, University of Sheffield.
- Nematov, Akromjon and Azizjon
- Okonjo-Iweala, Ngozi. 2024. "Why the WTO matters for Uzbekistan." *World Trade Organization (WTO)*, June 5, 2024. https://www.wto.org/english/news_e/spno_e/spno49_e.htm
- Pannier, Bruce. 2022. "Ukraine Invasion: A Watershed Moment in Uzbek-Russian Relations." *Italian Institute for International Political Studies (ISPI)*, September 8, 2022. <https://www.ispionline.it/en/publication/ukraine-invasion-watershed-moment-uzbek-russian-relations-36081>.
- Popov, Vladimir. 2013. "Economic Miracle of Post-Soviet Space: Why Uzbekistan Managed to Achieve What No Other Post Soviet State Achieved." *Munich Personal RePEc Archive Paper*, no. 48723. https://mpra.ub.uni-muenchen.de/48723/1/MPRA_paper_48723.pdf.
- Posen, Adam S. 2022. "The End of Globalization? What Russia's War in Ukraine Means for the World Economy." *Foreign Affairs*, March 17, 2022. <https://www.foreignaffairs.com/articles/world/2022-03-17/end-globalization>.
- Sciorati, Giulia. 2021. "Looking East? An Analysis of Kazakhstan's Geopolitical Code after Participation in China's Belt and Road Initiative" In Daniele Artoni, Carlo Frappi, Paolo Sorbello (a cura di) *Eurasiatica 18 Armenia, Caucaso e Asia Centrale Ricerche 2021*, 233-258. Venezia: Edizioni Ca' Foscari.

- Tansel, Cemal Burak. 2017. "Authoritarian Neoliberalism: towards a new research agenda." In Cemal Burak Tansel (editor) *States of Discipline: Authoritarian neoliberalism and the contested reproduction of capitalist order*, 1-28. London: Rowman and Littlefield.
- Van der Kley, Dirk. 2020. "Chinese Companies' Localization in Kyrgyzstan and Tajikistan." *Problems of Post-Communism* 67, no. 3: 241-250.
- Wang, Yuan. 2022. "Presidential extraversion: Understanding the politics of Sino-African mega-infrastructure projects." *World Development* 158.
- Wigger, Angela. 2018. "The new EU industrial policy: authoritarian neoliberal structural adjustment and the case for alternatives." *Globalizations* 16, no. 3: 353-369.
- Yi, Xiaozhun. 2019. "Training course on goods schedules for WTO accession." *World Trade Organization (WTO)*, November 18, 2019. https://www.wto.org/english/news_e/news19_e/ddgyx_18nov19_e.htm.

Connettività regionale in Eurasia: il punto di vista dal Kazakistan

ALIYA TSKHAY

Università di St Andrews, Regno Unito

Abstract. Lo sviluppo economico e lo status politico del Kazakistan dipendono in modo significativo dai progetti di connettività. La capacità del Paese di connettersi con altre regioni sta diventando sempre più rilevante nell'attuale contesto geopolitico. Il Kazakistan sfrutta la sua posizione strategica coltivando collegamenti con Cina, Russia, Caucaso e Ue per facilitare lo sviluppo dei trasporti e delle rotte commerciali. A tal fine, le strategie nazionali danno priorità anche al potenziamento delle infrastrutture, soprattutto in relazione a strade, frontiere e porti. Il presente articolo esplora queste dinamiche e discute come una combinazione di fattori geopolitici, identitari e regionali influenzi lo sviluppo dei progetti di connettività in Kazakistan. Inoltre, lo scritto prende in considerazione la diversità dei progetti sponsorizzati dall'estero non solo in Kazakistan, ma anche nella regione dell'Asia centrale. Nonostante il proliferare di progetti, la portata delle sfide relative agli investimenti, al coordinamento delle politiche, alla prevenzione della congestione stradale, al miglioramento delle infrastrutture e allo squilibrio commerciale generale crea barriere per cogliere appieno il potenziale del Kazakistan di diventare un importante canale commerciale globale.

Keywords: connettività, trasporti, infrastrutture, commercio, middle corridor.

1. Introduzione

Per un Paese senza sbocco sul mare come il Kazakistan, la connettività attraverso i trasporti, l'energia – o anche i collegamenti culturali – rappresenta un tema importante per lo sviluppo economico e politico. Le opportunità che l'interconnessione offre con i Paesi vicini e i mercati globali sono infatti immense e indispensabili per un futuro sostenibile.

Resta da chiedersi se i progetti di connettività siano il risultato dell'attuale e complessa congiuntura geopolitica o, piuttosto, il risultato di politi-

che e strategie governative coordinate. Il presente scritto mira a dimostrare che è la combinazione di attività e progetti lanciati da partner esterni e organizzazioni internazionali, da una parte, e strategie e politiche nazionali, dall'altra, che incentiva la creazione di legami commerciali più sviluppati.

A partire dall'invasione dell'Ucraina da parte della Russia nel 2022, la logistica delle merci ha risentito di un forte impatto negativo, frutto della necessità per le aziende di trasporto di aggirare il territorio russo (World Bank 2023, 13). Ciò ha creato una situazione geopolitica favorevole per sviluppare rotte commerciali alternative, che il Kazakistan insieme ai Paesi del Caucaso meridionale può fornire.

Nel caso del Kazakistan, la connettività rappresenta un *mix* di collegamenti immaginari e fisici tra popoli e Paesi, basato su una lunga storia di connessioni, soprattutto in riferimento alla Via della Seta. Inoltre, l'eredità delle infrastrutture sovietiche, che collegano vasti territori, è ancora utilizzata e progettata per l'uso futuro.

Quella che è iniziata come una visione per un ruolo più "globale" per il Kazakistan, ora può rendere il Paese una parte importante della logistica e del commercio globale. Si prevede che far parte del corridoio economico transcontinentale porterà benefici economici ed energetici di ampia ricaduta. Per un Paese dipendente dagli idrocarburi, come il Kazakistan, la disponibilità di un accesso diretto ai mercati extraregionali può inoltre offrire l'opportunità di aumentare l'*output* di prodotti ad alto valore aggiunto e, quindi, di diversificare l'economia. Inoltre, la creazione di *hub* di servizi lungo il percorso potrà creare opportunità di lavoro e fonte di reddito per i piccoli agglomerati industriali (World Bank 2023).

Questo articolo discute dunque i principali progetti di connettività in e del Kazakistan, come il *Middle Corridor*, la *Belt and Road Initiative* e altri programmi nazionali. Tratterà, in seguito, della connettività interregionale con i vicini dell'Asia centrale e dei progressi nello sviluppo del commercio con essi. Infine, analizzerà le sfide portate da tali progetti di connettività e come possono essere superate.

2. Connettività, tra politica internazionale e dimensione identitaria

Mentre la connettività è un concetto molto ampio, che coinvolge strutture sia materiali che immateriali (si veda, ad esempio, l'articolo di Costa Buranelli in questo volume), nella discussione sui diversi corridoi economici le infrastrutture giocano un ruolo importante. Si tratta di un tema molto attuale per la comunità scientifica e del *policy-making*, con una crescente attenzione rivolta dagli studiosi al ruolo delle infrastrutture nella politica globale, in particolare al modo in cui esse influenzano le

azioni statali, la politica di potenza e l'ordine mondiale stesso (Bueger, Liebetrau e Stockbruegger, 2023). Gli Stati ricorrono a diversi progetti infrastrutturali per promuovere i loro interessi, usandoli come leva di potere e come un'opportunità per emanciparsi (Wigell, Scholvin e Aaltola, 2019). Nel caso della connettività in Kazakistan, molteplici influenze geopolitiche stanno indirizzando lo sviluppo dei progetti, mentre anche il loro ruolo all'interno del Paese stesso è cambiato nel tempo.

Così, nei primi anni dell'indipendenza, la connettività tra l'Europa e il Kazakistan era principalmente indirizzata all'esportazione di petrolio e gas, rispetto alla quale l'Ue aveva una posizione superiore e asimmetrica grazie al suo potere economico (Anghelescu 2023, 15-16). Tuttavia, con lo sviluppo di programmi come la Belt and Road Initiative e il Programma di cooperazione economica regionale dell'Asia centrale (CAREC), il Kazakistan si è trovato nella posizione di poter tutelare i propri interessi e sviluppare il proprio raggio d'azione, accrescendo il proprio poter negoziale. Come verrà discusso nelle prossime sezioni dell'articolo, la cooperazione nella connettività con più organizzazioni e Paesi diversi consente al Kazakistan di diversificare il proprio sviluppo economico e migliorare l'interconnessione complessiva non solo all'interno del Paese, ma anche a livello regionale. Come teorizzato da Bueger et al. (2023, 5) a questo proposito, la pianificazione, la progettazione, la costruzione, l'uso e la manutenzione di progetti infrastrutturali trasformano le relazioni socio-materiali.

Connettività in Kazakistan significa non solo infrastrutture fisiche, ma anche un collegamento immaginario tra stati e popoli. Il primo presidente, Nursultan Nazarbayev, promosse l'idea – infrastrutturale ma anche e soprattutto politica e di legittimità – di una posizione “di ponte” del Kazakistan nel cuore dell'Eurasia, per collegare l'Europa all'Asia (Kassenova 2017; Kazinform 2021). L'idea del ponte tra Oriente e Occidente si concretizza in un primo momento, come Paese di transito, ma si evolve in un collegamento diretto nelle catene di approvvigionamento globali.

Questa narrazione discorsiva e metaforica è stata importante sia per rappresentare la centralità del Paese sia per enfatizzare le sue connessioni globali. Questa idea non è rimasta solo come slogan promozionale, ma è stata supportata da specifiche strategie di politica estera. La politica estera multivettoriale del Kazakistan, infatti, sottolinea intenzionalmente lo sviluppo di partenariati strategici con diversi Paesi. Alla luce del potenziale degli scambi commerciali Ue-Cina, buone relazioni con entrambi questi attori sono fondamentali per promuovere il ruolo che il Kazakistan può svolgere. Pertanto, il Kazakistan implementa i progetti di connettività con diversi partner esterni con l'obiettivo di bilanciare il regionalismo o, in altre parole, di creare un'opportunità per far leva su interessi diversi e sfruttare i molteplici legami che esistono tra il Paese e altri attori, evitando

che si concretizzi l'egemonia – commerciale, politica, e normativa – di un solo partner (Tskhay e Costa Buranelli 2020).

3. Programmi e strategie statali – connettività interna

Il governo del Kazakistan ha da tempo riconosciuto la necessità di migliorare la rete logistica per accrescere lo sviluppo economico e sostenere l'occupazione. Lo stesso obiettivo è stato espresso a livello internazionale quando il Kazakistan ha ospitato una conferenza internazionale dei Paesi in via di sviluppo senza sbocco sul mare. Negli ultimi vent'anni, il Programma d'Azione di Almaty ha affrontato la questione dei quadri normativi, dello sviluppo delle infrastrutture, dell'agevolazione del commercio e dei trasporti, sottolineando in particolare la capacità di transito (Nazioni Unite 2003). Il governo del Kazakistan ha utilizzato diversi programmi e strategie statali per migliorare le infrastrutture di trasporto e la connettività.

Così, ad esempio, le infrastrutture e i trasporti erano già settori prioritari nel documento strategico del Paese "Kazakistan – 2030", introdotto nel 1997 (President of the Republic of Kazakhstan 1997). I primi progetti ferroviari e di trasporto merci iniziarono subito dopo l'indipendenza con l'apertura del collegamento ferroviario Dostyk-Alashankou con la Cina (Kassenova 2017). Nel 2008 è iniziata la costruzione dell'autostrada Europa occidentale-Cina occidentale che collega il porto di Lianyungang sul Mar Giallo a San Pietroburgo sul Mar Baltico (Kassenova 2017, 111). Il Kazakistan ha posto l'accento sullo sviluppo delle rotte verso la Cina e l'Iran per facilitare il flusso del commercio lungo tali direttrici. L'obiettivo del governo è stato anche quello di attrarre il traffico di transito attraverso la costruzione di *hub* logistici, come ad esempio l'*hub* di Khorgos, al confine con la Cina (Rastogi e Arvis 2014, 18).

Il programma di sviluppo delle infrastrutture Nurly Zhol è stato annunciato dall'allora presidente Nursultan Nazarbayev nel 2014 in un discorso sullo stato della nazione (Bupezhanova 2014). Il programma è stato presentato come uno stimolo all'economia, con investimenti pianificati nelle infrastrutture nazionali, a causa dell'impatto del calo del prezzo globale del petrolio e del deterioramento delle relazioni tra la Russia e l'Occidente (e la successiva introduzione di sanzioni contro la Russia). Nurly Zhol è un programma da nove miliardi di dollari dedicato all'ammodernamento delle infrastrutture stradali, ferroviarie e aeree concepito in due fasi (2015-2019, 2020-2025). Il finanziamento di questo programma proviene dal bilancio nazionale e dall'attrazione di prestiti e investimenti internazionali. L'idea alla base di questo programma è di rilanciare l'eco-

nomia con la costruzione e l'aggiornamento delle infrastrutture, la creazione di posti di lavoro e i conseguenti benefici economici derivanti dei nuovi collegamenti di trasporto. L'importanza del programma Nurly Zhol non è solo per l'interconnessione interna al Kazakistan, ma consiste – nei piani delle autorità – nell'aiutare il Paese a raggiungere i suoi vicini e a connettersi alle rotte commerciali globali.

Come è facile immaginare, non tutti i progetti di connettività vengono realizzati rapidamente e senza ostacoli. Un esempio di un progetto a lungo ritardato e oggetto di controversie è la monorotaia di Astana. Il progetto, originariamente concepito nel 2011, è iniziato ufficialmente solo nel 2017. Con un prestito dalla Cina nell'ambito dei progetti BRI nel Paese, i lavori erano previsti essere portati a compimento tra il 2018 e il 2019. A causa di diversi problemi di finanziamento e dello scandalo di corruzione che ne è seguito, il progetto è stato infine congelato fino al 2023, quando il governo è intervenuto per portarlo a termine (Lillis 2023).

4. Connettività regionale e liberalizzazione del commercio in Asia centrale

I Paesi dell'Asia centrale hanno un basso flusso commerciale intraregionale rispetto ad altre regioni del mondo (Rastogi e Arvis 2014; Abduvaliev 2024). Allo stesso tempo, il commercio è anche più diversificato in termini di prodotti e beni scambiati, ad esempio per quanto riguarda i prodotti alimentari e la frutta. Per Paesi come il Kirghizistan e l'Uzbekistan, il commercio regionale è importante per le economie nazionali, in quanto rappresenta la quota maggiore delle loro importazioni ed esportazioni commerciali complessive. La tendenza all'aumento del commercio intraregionale è favorita anche dall'apertura e dalla crescita economica dell'Uzbekistan (Kulbatyrov e Haidar 2023). Il fatto che i costi di trasporto in Asia centrale siano elevati e, quindi, creino barriere per lo sviluppo economico, è stato notato già all'inizio degli anni 2000 (Raballand, Kunth e Auty, 2005). Le ragioni di questi elevati costi sono molteplici: dalla complessità, geografica e infrastrutturale, nel collegare diversi centri e snodi commerciali, alle scarse infrastrutture stradali, fino ai ritardi lungo il percorso.

Gli esperti sostengono che ci sono due sviluppi fondamentali che hanno portato cambiamenti alla connettività in Eurasia: (1) la creazione dell'Unione doganale eurasiatica e (2) il lancio della Belt and Road Initiative sullo sfondo dell'interesse della Cina alla facilitazione del commercio (Rastogi e Arvis 2014, 23). È importante notare che il Kazakistan, il Kirghizistan e il Tagikistan sono membri dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC) e l'Uzbekistan è in procinto di aderirvi. Il Kazakistan

e il Kirghizistan fanno inoltre parte dell'Unione Economica Eurasiatica, che facilita il commercio all'interno del blocco.

La connettività regionale in Asia centrale è complicata a causa delle persistenti tensioni politiche, seppur occasionali e di livello molto più basso rispetto al passato, tra i Paesi della regione, delle infrastrutture limitate e dei ritardi lungo i controlli alle frontiere. I casi di controlli supplementari delle merci lungo il confine kazako-kirghiso si sono verificati più volte in passato, il che è stato portato all'attenzione dell'OMC e dell'UEE (Miglia 2017; Djanibekova 2020). Tuttavia, soprattutto con l'apertura dell'Uzbekistan, la connettività regionale è diventata una priorità. L'apertura di più voli diretti tra i diversi centri regionali, i treni espressi diretti e persino la discussione di un visto comune per gli stranieri per facilitare il turismo, sono tutti indicatori di un nuovo ruolo che l'interconnessione può giocare nella regione.

5. Il Corridoio di mezzo

La Trans-Caspian International Route (TTIR) o, come alcuni la chiamano, il Corridoio di mezzo (*Middle Corridor*), è una rotta logistica multimodale tra la Cina e l'Europa che attraversa il Kazakistan, l'Azerbaigian, la Georgia e la Turchia (Kenderdine e Bucsky 2021). Il Corridoio di mezzo rappresenta una valida alternativa al Corridoio settentrionale attraverso la Russia, in quanto è più corto in termini di distanza di 3.000 km. Inoltre, nell'attuale clima geopolitico e per via delle sanzioni imposte alla Russia, il TTIR viene promosso come un potenziale nuovo modo di commerciare tra Cina ed Europa.

I lavori su questo percorso sono iniziati con il completamento della ferrovia Trans-Kazakistan nel 2014 e l'inaugurazione della Baku-Tbilisi-Kars nel 2017 (Eldem 2022). Il primo container è arrivato a Baku dalla Cina nell'agosto 2015 (Uatkhanov 2017). Il 1° aprile 2017, Kazakistan, Azerbaigian, Georgia e Turchia firmano un protocollo sulla regolamentazione dell'adesione all'Unione delle Persone Giuridiche del TTIR e un piano d'azione. Tuttavia, il notevole aumento del volume degli scambi attraverso il Corridoio di mezzo è iniziato nel 2023 con un aumento dell'89% rispetto all'anno precedente e 1.9 milioni di tonnellate di volume di merci (Mami 2024).

L'importanza dello slancio nello sviluppo del Corridoio di mezzo è ben compresa dai Paesi di transito, Kazakistan, Azerbaigian, Georgia e Turchia – che non a caso discutono oggi la semplificazione delle tariffe e dei controlli doganali lungo il percorso per facilitare il flusso delle merci. I ritardi lungo il percorso – che vanno dai 14 ai 45 fino ai 60 giorni – sono

una delle maggiori sfide per lo sviluppo di questa rotta (Mami 2024). Per promuovere il flusso di merci dalla Cina all'Europa attraverso il Kazakistan, il governo sta investendo in nuove ferrovie che aggirano Almaty (Rogers 2023), alleggerendo la congestione dell'hub di Almaty e aumentando il traffico attraverso una distribuzione delle merci più capillare e flessibile. Tra le altre questioni relative alle pratiche burocratiche, ai servizi e alle barriere con la logistica multimodale, le sfide per lo sviluppo del Corridoio di mezzo non sono così diverse dagli altri progetti di connettività in Kazakistan e in Asia centrale in generale.

Lo sviluppo del Corridoio di mezzo dipende principalmente dagli interessi e dalle politiche di Kazakistan, dell'Azerbaigian, della Georgia e della Turchia, poiché la fattibilità del percorso dipenderà principalmente da essi.¹ Questo significa che dipenderà dalla capacità e volontà dei suddetti Paesi di aumentare il loro potenziale di esportazione di beni ad alto valore aggiunto all'interno del TTIR e contribuire allo sviluppo economico sistemico, piuttosto che dalla presentazione del percorso come una semplice alternativa di transito tra Asia orientale ed Europa. Pertanto, se il commercio tra Kazakistan e Unione europea lungo il TTIR aumenterà, migliorerà anche il potenziale economico dell'intero percorso, generando di fatto economie di scala "logistiche" (Bucsky e Kenderdine 2020). Lo sviluppo del Corridoio di mezzo, quindi, rappresenta anche una nuova ondata di cooperazione e relazioni tra Kazakistan e Turchia, Georgia e Azerbaigian in un'ottica transregionale – che, a sua volta, è anche un'opportunità per soddisfare il crescente interesse regionale di Ankara, coerente con un ruolo di media potenza.

6. Connettività energetica

Una dimensione importante per il Kazakistan è data dalla connettività energetica, poiché l'esportazione di idrocarburi è la principale fonte di reddito del Paese e sin dall'indipendenza il rilancio del comparto energetico si è basato tanto sull'aumento della produzione quanto sullo sviluppo della rete di trasporto verso i mercati internazionali. La connettività energetica si intreccia inevitabilmente con i corridoi economici e la logistica, poiché il Kazakistan cerca oggi di diversificare le proprie esportazioni petrolifere. Il 27 gennaio 2023, il Kazakistan ha spedito il primo carico di petrolio proveniente dal giacimento di Kashagan attraverso l'oleodotto

¹ La Cina, a fronte di proiezioni future che sottolineano ancora l'importanza delle rotte marittime per il commercio con l'Europa, sembra ancora non investire risorse significative nel TTIR (World Bank 2023).

Baku-Tbilisi-Ceyhan (Akhmetkali 2025), a dimostrazione di come il Paese stia cercando di utilizzare il potenziale del Corridoio di mezzo e svilupparlo ulteriormente per aggirare le problematiche legate all'utilizzo del territorio e delle infrastrutture russe.

Il Corridoio di mezzo è una rotta importante per il Kazakistan anche dal punto di vista delle esportazioni di metalli, minerali, petrolio e materiali da costruzione verso la Cina dal Kazakistan centrale e, dunque, dell'aumento degli scambi commerciali tra Russia e Cina. Dal momento che il Paese fa ancora affidamento sulle risorse naturali, la capacità di espandere il potenziale di esportazione è per il governo una priorità, sebbene ciò potrebbe ostacolare lo sviluppo della produzione e del commercio di beni ad alto valore aggiunto in Kazakistan, rendendo il Paese dipendente dal transito di terre e materiali rari e restringendo il suo paniere di esportazioni (World Bank 2023, 60).

7. Cooperazione con partner internazionali

I progetti di connettività in Kazakistan, come in generale quelli in Asia centrale, sono sviluppati con il sostegno di organizzazioni internazionali, istituzioni finanziarie internazionali e Paesi stranieri. L'elevato interesse internazionale per lo sviluppo della connettività in un'ottica di mutuo beneficio moltiplica, a sua volta, la possibilità di realizzare numerosi progetti, toccando vari ambiti.

L'Ue ha avviato il primo programma di punta, il Corridoio di trasporto Europa-Caucaso-Asia (TRACECA), che collegava l'Asia centrale all'Europa attraverso l'Azerbaijan e la Georgia (TRACECA 2025). L'obiettivo era quello di sostenere lo sviluppo economico dei Paesi dell'ex Unione sovietica dando loro accesso ai mercati europei. L'atteggiamento orientato al mercato ha spinto lo sviluppo dei collegamenti di trasporto nella regione. Così, ad esempio, la creazione del ponte terrestre eurasiatico che va dalla Cina attraverso il Kazakistan fino alla Russia, alla Bielorussia e poi all'Europa è stata incentivata dalla Deutsche Bank e dalla China Railway Express (Kalyuzhnova e Pomfret 2021, 13). L'Ue ha inoltre finanziato un progetto Ready4Trade-Central Asia, nell'ambito del quale, nel maggio 2023, è stato lanciato il portale di informazioni commerciali *Central Asia Gateway* che facilita l'ottenimento di informazioni sulle procedure commerciali transfrontaliere, all'interno e all'esterno della regione (Kulbatyrov e Haidar 2023).

Il programma CAREC è stato lanciato nel 2001 dalla Banca asiatica di sviluppo per promuovere la cooperazione e il commercio regionale. L'obiettivo del programma è quello di raggiungere la crescita economica e lo

sviluppo attraverso progetti relativi alla facilitazione del commercio, ai trasporti e alle infrastrutture (Abdullaev e Akhmedov 2021, 27). Il programma copre una gamma completa di aree e temi attraverso la ricerca specializzata, lo sviluppo delle capacità e la facilitazione della cooperazione tra le comunità scientifiche e imprenditoriali dell'Asia centrale.

L'inaugurazione della Belt and Road Initiative (BRI) nel 2013 ha dato una grande spinta verso i progetti infrastrutturali e l'aumento della connettività tra la Cina e l'Asia centrale (Laruelle 2018). I progetti BRI spaziano da oleodotti a strade e infrastrutture di confine, fino ai programmi per promuovere gli scambi culturali.

8. Conclusioni: opportunità e sfide per lo sviluppo della connettività

Questo breve articolo ha esplorato il tema della connettività dal punto di vista del Kazakistan e quali sono le questioni di fondo in questo campo. È evidente che Non disponendo di uno sbocco sul mare, il governo del Kazakistan ha tradizionalmente esplorato ed esplora oggi, in modo consistente e continuativo, le opportunità di accesso ai mercati globali. In combinazione con le strategie nazionali per le infrastrutture di trasporto, progetti e programmi multinazionali come CAREC, TRACECA e BRI contribuiscono al miglioramento generale della connettività del Paese e, di riflesso, della regione.

Lo sviluppo del Corridoio di mezzo, in particolare a seguito delle ricadute negative del conflitto russo-ucraino sulle rotte euro-asiatiche transanti attraverso la Federazione russa, offre un'opportunità per galvanizzare il commercio e lo sviluppo economico. Tuttavia, diversi sono gli ostacoli da superare affinché il Kazakistan possa partecipare pienamente alle rotte commerciali globali e trarne benefici economici. Alcune di queste sfide sono più facili da risolvere, mentre altre richiedono molto tempo. Un recente studio della Banca Mondiale sul Corridoio (World Bank 2023) segnala anzitutto, tra i problemi endogeni, l'inadeguatezza delle infrastrutture, che incarna sia le nuove opportunità che le sfide generate dal suo sviluppo. Evidenzia cioè il possibile cortocircuito tra incremento della domanda per la rotta e aumento degli ingorghi e intasamenti lungo il percorso TTIR, che a sua volta si traduce in imprevedibilità e ritardi. Il trasporto multimodale crea inevitabilmente barriere nella circolazione delle merci, dal momento che i container devono essere fisicamente spostati dalla ferrovia ai porti, e dai diversi scartamenti in vigore in Cina, in Kazakistan e in Turchia. Questo è stato, per esempio, uno dei motivi dello scarso successo del percorso TRACECA. Come ha dimostrato l'esempio della monorotaia di Astana, i progetti di connettività sono anche soggetti a pro-

blemi esogeni, come la corruzione e la mancanza di finanziamenti sostenibili. Inoltre, la mancanza di database comuni per le tariffe, le informazioni doganali e la documentazione rende più difficile per le aziende ottenere informazioni e utilizzare il TTIR. La digitalizzazione è consigliata per migliorare il funzionamento del percorso e ridurre i costi di trasporto (Kalyuzhnova e Holzhacker 2021). Inoltre, se implementata in tutta l'Asia centrale, la digitalizzazione della riscossione delle tasse di trasporto e dei dazi (che di per sé, è opportuno ricordarlo, costituisce una barriera) può facilitare il commercio all'interno della regione (Organisation for Economic Co-operation and Development 2023).

Per ottenere maggiori benefici dai corridoi di trasporto internazionali è dunque necessario il miglioramento della connettività e della cooperazione normativa ed economica intraregionale (ITF 2019). Il fatto che ci siano legislazioni diverse e Paesi che partecipano a politiche commerciali diverse a causa dell'appartenenza a differenti trattati e organizzazioni internazionali, sommato alla mancanza di informazioni sulle procedure, crea un clima sfavorevole per le imprese internazionali. Inoltre, la necessità di aumentare gli scambi di beni ad alto valore aggiunto, piuttosto che solo di materie prime e prodotti alimentari, è importante per migliorare la redditività del commercio interregionale. Pertanto, c'è un bisogno da parte degli esperti di convertire i corridoi di trasporto in Asia centrale in corridoi economici (Kalyuzhnova e Holzhacker 2021, 3).

Le sfide legate alla digitalizzazione, alle congestioni di traffico e all'aggiornamento delle infrastrutture, che ostacolano lo sviluppo del Corridoio e i benefici economici che ne derivano, impongono al Kazakistan di cooperare con altri Paesi di transito e sviluppare soluzioni multi-statali e multi-attoriali a questi problemi. Questo, a sua volta, può facilitare il dialogo interregionale e l'integrazione all'interno dell'Asia centrale stessa.

I progetti di connettività, quindi, hanno molteplici scopi, il che si riflette sul modo in cui gli studiosi guardano alle infrastrutture nella politica globale (Bueger, Liebetrau e Stockbruegger 2023). In primo luogo, esse sono la rappresentazione di una visione materiale della connettività, i progetti alla base della quale sono costruiti e utilizzati per lo sviluppo economico, l'espansione commerciale e, nel caso della Cina attraverso i progetti BRI, la "egemonia infrastrutturale" (De Goede e Westermeier 2022; Curtis e Klaus 2024). Allo stesso tempo, da un punto di vista simbolico, idee espresse e metafore utilizzate a livello politico indicano come questi progetti infrastrutturali possano assicurare al Kazakistan nuovo potere negoziale e nuove leve di influenza, aiutandolo a guadagnarsi lo status di media potenza, anziché di semplice Paese di transito.

Bibliografia

- Abdullaev, Iskandar and Shakhboz Akhmedov. 2021. "CAREC Corridors: Increased Connectivity and Improved Trade." In Dina Azhgaliyeva and Yelena Kalyuzhnova (editors) *Unlocking Transport Connectivity in the Trans-Caspian Corridor*, 25-42. Tokyo: Asian Development Bank Institute.
- Abduvaliev, Mubinzhon. 2024. *An overview of Central Asian trade growth and economic integration*. Urumqi (Xinjiang): Central Asia Regional Economic Cooperation (CAREC) Institute.
- Akhmetkali, Aibarshyn. 2025. "Kazakhstan Ships First Kashagan Oil Through Baku-Tbilisi-Ceyhan Pipeline." *The Astana Times*, February 1, 2025. <https://astanatimes.com/2025/02/kazakhstan-ships-first-kashagan-oil-through-baku-tbilisi-ceyhan-pipeline/>.
- Anghelescu, Ana Maria. 2023. "Assessing Europe: Central Asia Connectivity Through Linkage and Leverage." In Kashif Hasan Khan and Anja Mihr (editors) *Europe-Central Asia Relations: New Connectivity Frameworks*, 13-32. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Bucsky, Péter and Tristan Kenderdine. 2020. "Middle Corridor Struggles to Find Its Way Across Eurasia." *The Diplomat*, December 8, 2020. <https://thediplomat.com/2020/12/middle-corridor-struggles-to-find-its-way-across-eurasia/>.
- Bueger, Christian, Tobias Liebetrau and Jan Stockbruegger. 2023. "Theorizing Infrastructures in Global Politics." *International Studies Quarterly* 67, no. 4. <https://doi.org/10.1093/isq/sqad101>.
- Bupezhanova, Danna. 2014. "In Surprise State of the Nation Address, Kazakh President Unveils Massive Infrastructure Investments." *The Astana Times*, November 12, 2014. <https://astanatimes.com/2014/11/surprise-state-nation-address-kazakh-president-unveils-massive-infrastructure-investments/>.
- Curtis, Simon and Ian Klaus. 2024. *The Belt and Road City: Geopolitics, Urbanization, and China's Search for a New International Order*. New Haven: Yale University Press.
- De Goede, Marieke and Carola Westermeier. 2022. "Infrastructural Geopolitics." *International Studies Quarterly* 66, no. 3: 1-12. [10.1093/isq/sqac033](https://doi.org/10.1093/isq/sqac033).
- Djanibekova, Nurjamal. 2020. "Kyrgyzstan, Kazakhstan border crises complicated by mutual distrust." *Eurasianet*, February 6, 2020. <https://eurasianet.org/kyrgyzstan-kazakhstan-border-crises-complicated-by-mutual-distrust>.
- Eldem, Tuba. 2022. "Russia's War on Ukraine and the Rise of the Middle Corridor as a Third Vector of Eurasian Connectivity." *Stiftung Wissen-*

- schaft und Politik Comment* 64. https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2022C64_MiddleCorridor.pdf.
- ITF. 2019. *Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia*. Paris: International Transport Forum. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/connectivity-freight-central-asia.pdf>.
- Kalyuzhnova, Yelena and Hans Holzhacker. 2021. "Enhancing connectivity and trade between central Asia regional economic cooperation countries and the world: benefits, risks and policy implication." *ADB Working Paper Series*, no. 1271. <https://adb.org/sites/default/files/publication/713731/adb-wp1271.pdf>.
- Kalyuzhnova, Yelena and Richard Pomfret. 2021. "Trade Corridors in the Caspian Region: Present and Future." In Dina Azhgaliyeva and Yelena Kalyuzhnova (editors) *Unlocking Transport Connectivity in the Trans-Caspian Corridor*, 9-24. Tokyo: Asian Development Bank Institute.
- Kassenova, Nargis. 2017. "China's Silk Road and Kazakhstan's Bright Path: Linking dreams of prosperity." *Asia Policy* 24, no. 1: 110-116. 10.1353/asp.2017.0028.
- Kazinform. 2021. "Kazakhstan became transit bridge linking Asia and Europe – Nursultan Nazarbayev." *Kazinform*, November 17, 2021. https://en.inform.kz/news/kazakhstan-became-transit-bridge-linking-asia-and-europe-nursultan-nazarbayev_a3863455/.
- Kenderdine, Tristan and Péter Bucsky. 2021. "Middle Corridor-Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route." *ADB Working Paper Series*, no. 1268. <https://adb.org/sites/default/files/publication/705226/adb-wp1268.pdf>.
- Kulbatyrov, Nurlan and Aida Haidar. 2023. "Five Trade Trends in Central Asian Connectivity." *The Astana Times*, June 26, 2023. <https://astana-times.com/2023/06/five-trade-trends-in-central-asian-connectivity/>.
- Laruelle, Marlene (editor). 2018. *China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia, China's Belt and Road Initiative and Its Impact in Central Asia*. Washington, D.C.: Central Asia Program, The George Washington University.
- Lillis, Joanna. 2023. "Kazakhstan splurges to get Astana light rail back on track." *Eurasianet*, February 28, 2023. <https://eurasianet.org/kazakhstan-splurges-to-get-astana-light-rail-back-on-track/>.
- Mami, Elvira. 2024. "The Middle Corridor: Trends and Opportunities." *ODI Global*, January 22, 2024. <https://odi.org/en/insights/the-middle-corridor-trends-and-opportunities/>.
- Miles, Tom. 2017. "Kyrgyzstan complains of Kazakhstan restricting border trade." *Reuters*, October 18, 2017. <https://www.reuters.com/article/markets/kyrgyzstan-complains-of-kazakhstan-restricting-border-trade-idUSL8N1MT5XP/>.

- Organisation for Economic Co-operation and Development. 2023. *Trade Facilitation in Central Asia*. Paris: OECD Publishing.
- President of the Republic of Kazakhstan. 1997. "The Strategy for development of the Republic of Kazakhstan until the year 2030." *Official website of the President of the Republic of Kazakhstan*. https://www.akorda.kz/en/official_documents/strategies_and_programs.
- Raballand, Gaël, Antoine Kunth and Richard Auty. 2005. "Central Asia's transport cost burden and its impact on trade." *Economic Systems* 29, no. 1: 6-31. 10.1016/j.ecosys.2005.02.004.
- Rastogi, Cordula and Jean-François Arvis. 2014. *The Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia, The Eurasian Connection: Supply-Chain Efficiency along the Modern Silk Route through Central Asia*. Washington D.C.: The World Bank.
- Rogers, David. 2023. "Kazakhstan to build rail bypass for Almaty as China-Europe traffic surges." *Global Construction Review*, November 20, 2023. <https://www.globalconstructionreview.com/kazakhstan-to-build-rail-bypass-for-almaty-as-china-europe-traffic-surges/>.
- TRACECA. 2025. "History of TRACECA." *Transport Corridor Europe Caucasus Asia*. <https://traceca.org/ir/about-traceca/history-of-traceca/>.
- Tskhay, Aliya and Filippo Costa Buranelli. 2020. "Accommodating revisionism through balancing regionalism: the case of Central Asia." *Europe-Asia Studies* 72, no. 6: 1033-1052. 10.1080/09668136.2020.1779184.
- Uatkhonov, Yerbolat. 2017. "Kazakhstan, Azerbaijan and Georgia sign Trans-Caspian International Transport Route protocol." *The Astana Times*, April 7, 2017. <https://astanatimes.com/2017/04/kazakhstan-azerbaijan-and-georgia-sign-trans-caspian-international-transport-route-protocol/>.
- United Nations. 2003. A/CONF.202/3 Annex 1 Almaty Programme of Action: Addressing the Special Needs of Landlocked Developing Countries within a New Global Framework for Transit Transport Cooperation for Landlocked and Transit Developing Countries Contents I. Introduction II. Available at: https://www.un.org/ohrrls/sites/www.un.org.ohrrls/files/almaty_poa.pdf.
- Wigell, Mikael, Sören Scholvin and Mika Aaltola (editors). 2019. *Geo-Economics and Power Politics in the 21st Century: The Revival of Economic Statecraft*. London: Routledge.
- World Bank. 2023. *Middle Trade and Transport Corridor*. Washington, D.C.: World Bank Group. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/6248f697aed4be0f770d319dcaa4ca52-0080062023/original/Middle-Trade-and-Transport-Corridor-World-Bank-FINAL.pdf>.

Sviluppo Infrastrutturale e Politica Regionale nel Caucaso Meridionale. Azerbaijan e Georgia tra liminalità e rinnovata attorialità

CARLO FRAPPI¹, LAURA MAFIZZOLI²

¹ *Università Ca' Foscari Venezia, Italia*

² *Academy of Sciences of the Czech Republic, Repubblica Ceca*

Abstract. Il saggio analizza il rinnovato protagonismo dell'Azerbaijan e della Georgia nel contesto regionale determinato dal conflitto russo-ucraino e dalla ristrutturazione delle rotte di comunicazione infrastrutturale euroasiatiche. Attraverso il concetto di liminalità, declinato in chiave geografica e ontologica, lo studio evidenzia come i due paesi abbiano trasformato la propria condizione di “in-between” in una risorsa strategica, facendo leva sulla diplomazia infrastrutturale per rafforzare attorialità e sovranità. I casi del porto di Alat per l'Azerbaijan e del porto di Anaklia per la Georgia dimostrano il tentativo dei due paesi di affermare una nuova centralità e di negoziare spazio politico tra potenze concorrenti. La liminalità si afferma così non più come fonte di vulnerabilità, ma come piattaforma operativa per l'azione creativa di piccoli stati e per la costruzione di nuovi modelli di sovranità regionale.

Keywords: Azerbaijan, Georgia, Corridoio di Mezzo, liminalità, diplomazia infrastrutturale.

1. Introduzione

A partire dall'inizio del 2022, la guerra in Ucraina ha scosso le fondamenta della politica regionale dello spazio eurasiatico, intaccando il fragile equilibrio della convivenza nell'area e i parametri attraverso i quali la politica regionale veniva tradizionalmente analizzata e interpretata. Ciò ha riguardato in particolar modo il Caucaso meridionale e i suoi “piccoli Stati”, per decenni parte integrante di quella più ampia “area di

mezzo” tra lo spazio di cooperazione euro-atlantico e il tradizionale perimetro di influenza russa la cui evoluzione post-sovietica ha risentito e per molti versi riflesso l’andamento delle relazioni tra Mosca e le cancellerie occidentali.

Mentre la spirale di contrapposizione russo-atlantica ha rifatto dello spazio subcaucasico un terreno di confronto, essa al contempo ha aperto per le sue tre repubbliche nuovi e significativi margini di iniziativa autonoma e di attorialità (Amoris 2024; German, 2024). Storicamente caratterizzate da una condizione di liminalità, le repubbliche subcaucasiche hanno tradizionalmente oscillato tra un ruolo di cuscinetto ovvero di connettore tra potenze, da una parte, e l’aspirazione a diventare centri autonomi e snodi strategici indipendenti, dall’altra. Il conflitto russo-ucraino sembra, in tale contesto, aver offerto ai paesi sub-caucasici condizioni e incentivi per ridefinire il proprio ruolo e posizionamento regionale. Condizioni e incentivi, cioè, per sottrarsi alla logica dicotomica apparentemente inscritta nella condizione *in-between* alla ricerca di quella che Huseynov (2025) ha definito una “terza via”, a sua volta fondata su ambigue ‘strategie di copertura’.¹ (*hedging*).

Concentrandosi su Azerbaigian e Georgia, il presente saggio mira a declinare la rinnovata attorialità dei Paesi subcaucasici attraverso il prisma della connettività infrastrutturale. Tradizionale vettore di politica estera azerbaigiana e georgiana, la diplomazia infrastrutturale è riemersa infatti, dopo il febbraio 2022, come ambito privilegiato d’azione per Baku e Tbilisi in ragione della necessità di ripensare i canali di trasporto euro-asiatici (Frappi 2022). I limiti all’utilizzo del ‘Corridoio settentrionale’ attraverso la Federazione russa risultanti dalle sanzioni varate contro Mosca e dal tentativo di contenimento della sua influenza hanno, cioè, dato nuova linfa ai preesistenti progetti alternativi lungo il ‘Corridoio di mezzo’, potenzialmente in grado di collegare Estremo Oriente ed Europa attraverso una rotta caspico-caucasica.

Dopo un’introduzione al concetto di liminalità e alla sua applicazione al caso del Caucaso meridionale, il presente articolo guarda alle recenti attività di sviluppo dei sistemi portuali di Alat, in Azerbaigian, e Anaklia, in Georgia – snodi cruciali lungo il Corridoio di mezzo – per analizzare le strategie di copertura dei due Paesi e, più in generale, il tentativo di affermare una nuova soggettività nel panorama eurasiatico.

¹ Con ‘strategie di copertura’ (*hedging*) si fa qui riferimento a una strategia di gestione del rischio adottata da attori internazionali che evitano di schierarsi apertamente con una grande potenza o contro di essa, combinando piuttosto elementi di cooperazione e contenimento nei confronti di più attori rivali. Le strategie di copertura sono abitualmente perseguite in contesti di incertezza sistemica e mirano ad assicurare flessibilità d’azione, minimizzare i rischi futuri e massimizzare benefici. Si vedano Goh (2006) e Tessman (2012).

2. Liminalità e diplomazia infrastrutturale nel Caucaso meridionale

Il concetto di liminalità descrive una condizione intermedia di ambiguità e transizione, un “né qui né altrove” che si colloca nella fase mediana di un “rito di passaggio” tra un vecchio e un nuovo ruolo sociale, tra la fase di separazione da un ordine sociale e quella di reintegrazione in uno nuovo, determinando così un contesto di potenziale innovazione e rinegoziazione degli ordini sociali e politici preesistenti (van Gennep 1960). La liminalità è dunque una fase di soglia ambivalente e performante, in cui la sospensione delle norme determina una condizione pericolosa ma necessaria non solo al cambiamento ma a una vera trasformazione, poiché proprio nello sfuggire alle classificazioni si rigenera il senso di *communitas* e si ristabilizza l'ordine sociale (Turner 1969).

Originariamente inscritta in una sequenza teleologica quale *fase congiunturale* di passaggio tra vecchie e nuove norme, la liminalità è stata successivamente interpretata anche come *status in sé*, come una configurazione strutturale frutto della sua istituzionalizzazione in una ‘liminalità permanente’ (Thomassen 2014), associata a momenti di crisi da cui potenzialmente si producono nuove forme d'identità (Boland 2013). Considerata uno “Spazio Terzo” (Bhabha 1994) nell'ambito degli studi post-coloniali, la liminalità si configura dunque come uno spazio ibrido che non è mero punto intermedio tra poli identitari, ma una zona generativa in cui emergono nuove soggettività e forme di coesistenza che vanno oltre logiche strettamente binarie.

Lungi dall'essere stato relegato all'antropologia culturale – da cui origina – il concetto di liminalità, definendo uno stato intermedio in cui le strutture consolidate vengono dislocate, le gerarchie invertite e le autorità messe in discussione (Mälksoo 2012), offre chiavi di lettura utili per comprendere anche le dinamiche di trasformazione politica e sociale a livello internazionale. Applicato alle Relazioni Internazionali, il concetto di liminalità risulta dunque particolarmente utile a delineare la condizione *in-between* di Paesi collocati in posizione mediana rispetto a centri di potere contrapposti, non soltanto in termini strettamente geografici e strategici, ma anche culturali e normativi. La liminalità si esprime dunque anche in chiave “ontologica”, descrivendo uno stato di incertezza e ambiguità in cui si trovano attori internazionali che non sono completamente dentro né fuori un ordine sociale e politico definito (Rumelili 2012). D'altra parte, offrendo una prospettiva critica che enfatizza la natura processuale e relazionale della politica internazionale, il concetto è utile a rimarcare la possibilità degli Stati liminali di sfruttare questa condizione per esercitare una forma di attorialità trasformativa (Rumelili 2003; Mälksoo 2012) fino al punto di fare della stessa liminalità una nuova forma di soggettività

ibrida. La liminalità, dunque, proprio per la sua caratteristica ambivalente, emerge simultaneamente tanto come fonte di vulnerabilità quanto come opportunità strategica, tanto come fase transitoria quanto come possibile condizione strutturale.

Storico spazio liminale incuneato nel cuore della massa eurasiatica, il Caucaso meridionale ha visto la propria condizione *in-between* accentuarsi in conseguenza del conflitto in Ucraina e della multiforme spirale di confronto russo-atlantica da esso innescata – strategica, economica, normativa, valoriale, politica. D'altra parte, a determinare la condizione di liminalità ontologica del Caucaso meridionale in epoca post-bipolare sono stati, in prima battuta, proprio i paralleli processi di ridefinizione identitari del blocco euro-atlantico e della Federazione russa. Venutisi progressivamente a fondare su un processo di reciproca alterizzazione (Korosteleva 2015; Neumann 1999; 2017; Lucarelli e Fasola 2025), tali processi hanno generato zone liminali di incontro e confronto, dove si sono sviluppate identità sospese, contestate e ambivalenti. Il Caucaso meridionale ha così finito per essere inglobato in quella ampia 'area di mezzo' tra uno spazio euro-atlantico allargato e il tradizionale perimetro di influenza russo che, a seconda dei momenti e dell'andamento delle relazioni tra i due "poli", è stato considerato vicinato "comune" ovvero "contestato", spazio di possibile cooperazione ovvero di confronto (Averre 2009; Akchurina e Della Sala 2018; Ademmer, et al. 2016; Simão 2018; Huseynov 2018).

Il conflitto in Ucraina può dunque essere interpretato come un "momento liminale" per il Caucaso meridionale, ovvero sia come una fase accentuata e riconoscibile in cui la condizione liminale si manifesta in tutta la sua portata e intensità, come uno snodo critico – ovvero un "evento soglia" del rito di passaggio – in cui si concentrano tanto l'instabilità quanto le opportunità, materiali e immateriali, della trasformazione. Il conflitto, difatti, non ha soltanto generato la più acuta e multiforme fase di scontro russo-atlantico fin qui sperimentata, ma ha anche rivoluzionato in profondità i parametri strategici e ontologici attorno ai quali la politica regionale nel Caucaso meridionale era andata ruotando sin dall'acquisizione dell'indipendenza delle sue repubbliche, aprendo una fase di ripensamento e ristrutturazione non solo delle alleanze strategiche, ma anche delle identità collettive e narrazioni istituzionali. Andamento ed esito del conflitto armeno-azerbaigiano per il Nagorno-Karabakh, da una parte, e crisi politico-istituzionale in Georgia, dall'altra, rappresentano le più evidenti manifestazioni di tale tendenza.

Il momento liminale amplia dunque le possibilità dei piccoli stati caucasici di esercitare la propria attorialità, qui intesa come capacità creativa e critica di sovvertire e/o di navigare le relazioni di potere delle quali sono imbevuti. È in questo contesto che, apparentemente, Azerbaigian e Geor-

gia tentano – individualmente e congiuntamente – di sfuggire alla logica dicotomica che ne ha tradizionalmente definito la condizione liminale per negoziare spazi di autonomia strategica, affermare nuove identità e mettere in discussione le narrazioni dominanti prodotte dalle grandi potenze.

Angolatura privilegiata per l'analisi della rinnovata attorialità di Azerbaijan e Georgia innanzi all'attuale momento liminale è dato dalla diplomazia infrastrutturale, intesa come l'utilizzo strategico delle infrastrutture di trasporto come vettore per proiettare influenza, consolidare alleanze, costruire legittimità o produrre (inter)dipendenze (Fardella e Prodi 2017). Il presupposto dal quale si muove è dunque che la portata delle infrastrutture vada ben oltre la loro dimensione materiale e che la loro natura, tutt'altro che "neutra", assuma dimensioni anche politiche e ontologiche, contribuendo alla creazione di nuovi raggruppamenti sociali e politici (Cowen 2014; Larkin 2013; Harvey e Knox 2015). Sullo sfondo delle opportunità dischiuse dalla crisi del Corridoio euro-asiatico settentrionale russo-centrico, la diplomazia infrastrutturale lungo il Corridoio di mezzo sembra emergere come vettore d'azione attraverso il quale Azerbaijan e Georgia, superando i limiti tradizionalmente assegnati all'azione internazionale dei piccoli Stati, possono esercitare un *"issue-specific power"* (Ingebritsen et al. 2006, 8) e *"colpire oltre il proprio peso"* (Long 2022, 21). Possono, cioè, ritagliarsi e massimizzare margini di autonomia e influenza ricorrendo a strategie creative fondate sulla logica della copertura (Efremova 2019) e, per questa via, affermare un nuovo e diverso equilibrio liminale.

3. Liminalità e diplomazia infrastrutturale: il caso dell'Azerbaijan

La diplomazia infrastrutturale perseguita dall'Azerbaijan a seguito e in risposta alla crisi ucraina affonda le proprie radici in un trentennio di politica estera che ha strettamente dialogato con la sua condizione liminale. Geografia fisica e geografia politica – ovverosia la collocazione alla confluenza dei sistemi regionali euro-atlantico, mediorientale, russo e centroasiatico, oltre che dei perimetri di influenza delle potenze attive in essi – rappresentano due elementi fondanti della rilevanza assunta nel sistema internazionale post-bipolare dall'Azerbaijan e, per esteso, del Caucaso meridionale. Per molti versi, dunque, è anzitutto sulla propria collocazione e condizione liminale che Baku ha costruito, nel trentennio post-bipolare, la propria soggettività e il proprio ruolo nel sistema eurasiatico. A facilitare questo percorso ha contribuito la *"Geologia"* del Paese, ovverosia quella disponibilità di riserve di idrocarburi che, assieme a geografia fisica e politica, rappresenta il terzo fattore geopolitico – o la terza

“G” (Pashayev 2015, 24) – sul quale Baku ha fondato la propria politica estera. La necessità di capitalizzare economicamente e diplomaticamente il potenziale estrattivo, ha fatto sì che la diplomazia infrastrutturale azerbaijana assurgesse a vettore privilegiato di un’azione internazionale che è andata fondandosi proprio sulla liminalità geografico-politica e ontologica del Paese. Muovendo da una collocazione geografica che rende l’Azerbaijan un naturale connettore tra diversi quadranti geografico-politici, Baku ha difatti tradizionalmente perseguito una strategia di valorizzazione della liminalità volta alla creazione di uno “spazio terzo” in grado di affermare una nuova e diversa soggettività liminale che sfuggisse alla logica dicotomica della condizione *in-between*.

Tale strategia – che, nei suoi parametri essenziali, è tornata a caratterizzare la diplomazia infrastrutturale del Paese nella fase successiva al conflitto russo-ucraino – si è tradizionalmente fondata su quattro prioritari vettori di azione. Anzitutto, essa ha perseguito la saldatura di partenariati privilegiati con attori che condividessero con l’Azerbaijan la condizione di liminalità e che risultassero strategici nella prospettiva di spezzare la condizione *land-locked* del Paese ovvero di valorizzarne la collocazione geografica. Tra i primi spiccano anzitutto Georgia e Turchia, naturali interlocutori per la saldatura di un asse di trasporto caucasico-anatolico in grado di connettere l’Azerbaijan ai mercati europei attraverso il Mar Nero e il Mediterraneo. Tra i secondi, un posto di primo piano spetta ai paesi del Centrasia – Kazakhstan e Turkmenistan *in primis* – cui l’Azerbaijan offriva invece un canale di connessione verso Occidente alternativo alle rotte attraverso Russia e Iran. Lungi dal dipanarsi esclusivamente su un piano bilaterale, la cooperazione infrastrutturale ha beneficiato anche di un vettore multilaterale, che ha contribuito a disegnare i contorni e legittimare una nuova geografia liminale e la centralità rivestita in essa del Paese. Da una parte, gli attori sopra richiamati sono stati coinvolti in formati di cooperazione triangolare volti a “reinventare la geopolitica e liberare il potenziale economico” (Weitz 2015, 1) dell’area caspico-caucasica. Dall’altra, la cooperazione infrastrutturale è entrata nell’agenda dei principali meccanismi di cooperazione intergovernativa dello spazio caucasico-centrasiatico – dalla *Organization of Turkic States* al *Central Asia Regional Economic Cooperation Program*, dalla *United Nations Economic Commission for Europe* alla *Economic Cooperation Organization* e *Black Sea Economic Cooperation Organization*. I partenariati così costruiti hanno d’altra parte rappresentato – seconda peculiarità della diplomazia infrastrutturale azerbaijana – la base per un ampliamento della cooperazione multilaterale e bilaterale sia in ambito infrastrutturale che al suo esterno. Così, mentre la cooperazione infrastrutturale si è allargata dal comparto energetico a quello del trasporto delle merci (Frappi 2022), essa ha al contempo facilitato l’estensione del

dialogo anche a più ampi dossier economici o strategici – specie lungo il triangolo formato con Georgia e Turchia (Frappi e Valigi 2015).

In terzo luogo, la cooperazione infrastrutturale è stata perseguita in una prospettiva multidirezionale che esprimesse e sostanziasse la logica di non-allineamento costruttivo inscritta nel corso di politica estera ‘bilanciata’ dell’Azerbaijan (Strakes 2013). Ciò ha consentito, da una parte, di perseguire più efficaci strategie di copertura (Tadevosyan 2024) e, al contempo, di tentare di spezzare la connotazione dicotomica della condizione liminale.

Quarta e ultima peculiarità della diplomazia infrastrutturale azerbaijana è stata la focalizzazione sulla realizzazione di “nicchie infrastrutturali”, piccoli ma strategici segmenti infrastrutturali inseriti come punti nodali in più ampi corridoi di trasporto (Frappi 2022). La strategia così perseguita risultava funzionale alla massimizzazione dei benefici del reinvestimento della relativamente limitata rendita energetica e, al contempo, alla indisponibilità a cedere a investitori terzi il controllo delle reti di trasporto ritenute strategiche, avanzando così un principio di “sovranità infrastrutturale”.

Mentre la ferrovia Baku-Tbilisi-Kars – inaugurata nel 2017 lungo l’asse caucasico-anatolico e finanziata da Baku nel tratto georgiano (Klimas e Humbatov 2016, 36) – rappresenta il più evidente esempio della diplomazia infrastrutturale azerbaijana in chiave transfrontaliera, il progetto interno al Paese che meglio incarna le direttrici di sviluppo della connettività è certamente il Baku International Sea Trade Port di Alat. Lanciato nel 2010 come pilastro di una “Grand Hub Vision” disegnata per rendere il Paese un “prioritario centro commerciale, di trasporto e logistico nella regione” (Ziyadov 2012, XII), il porto riflette appieno la strategia di investimento in “nicchie infrastrutturali” funzionali allo sviluppo di più ampi corridoi di trasporto. Inoltre, e conseguenzialmente, il porto di Alat riflette anche il principio di multi-vettorialità che guida la politica infrastrutturale – e, in senso più ampio, la politica estera – dell’Azerbaijan. Strategicamente collocata alla confluenza delle reti di trasporto stradale, ferroviario e marittimo nazionali, l’area di Alat ha consentito di mettere il porto al servizio non soltanto della direttrice di trasporto Est-Ovest, tra estremo oriente ed Europa, ma anche Nord-Sud, tra Russia e Golfo persico. Oltre a rispondere a logiche strettamente economiche di massimizzazione dei benefici economici dell’investimento infrastrutturale, la multi-vettorialità di Alat ha servito altrettanto importanti obiettivi politico-diplomatici: rafforzamento delle strategie di ‘copertura’, da una parte, e promozione della cooperazione regionale tra paesi rivieraschi del Caspio, dall’altra (PRA 2010). In terzo luogo, le modalità di costruzione e gestione del porto hanno riflesso la determinazione di Baku nel mantenere e affermare il più elevato grado possibile di “sovranità infrastrutturale”. Alat si configura infatti

come esempio di porto *landlord* che, costruito nella sua prima fase (2010-2018) principalmente con fondi statali, vede l'autorità pubblica possedere e gestire le infrastrutture di base, affittando o concedendo in uso le aree e i servizi a operatori privati, nazionali o stranieri. Inoltre, a differenza di altri attori regionali *in-between*, l'Azerbaigian ha tradizionalmente mantenuto una "politica molto conservativa" (PRA 2013) su presiti e investimenti esteri, limitando al massimo la propria esposizione internazionale e la conseguente vulnerabilità politica.

La 'nicchia infrastrutturale' di Alat ha acquisito nuova valenza a seguito del conflitto in Ucraina, in ragione del rinnovato interesse per l'utilizzo del Corridoio di mezzo manifestato non soltanto dagli operatori del settore,² ma anche dai principali protagonisti della partita regionale della connettività: da una parte l'Ue, che ha promosso la creazione di una nuova Piattaforma di coordinamento multilaterale per la rotta trans-caspica (EEAS 2024) e messo a disposizione ingenti fondi per la sua realizzazione (EC 2024); dall'altra la Cina, che ha incrementato il ricorso alla rotta trans-caspica nel quadro di un più ampio rilancio della cooperazione infrastrutturale con i partner centroasiatici – Kazakistan *in primis* (Burna-Asefi 2023).

In risposta, nel dicembre 2024 Baku ha annunciato un investimento di 12 milioni di dollari per l'avvio della seconda fase di sviluppo del porto, programmata per incrementarne la capacità di movimentazione delle merci dalle attuali 15 milioni di tonnellate all'anno fino a 25 milioni (Interfax 2024). Mentre le autorità azerbaigiane rafforzavano così la difesa della sovranità infrastrutturale nazionale, al contempo hanno perseguito l'ampliamento e approfondimento dei partenariati infrastrutturali bilaterali e multilaterali, coerentemente con la logica della multi-vettorialità e con le strategie di copertura a essa associate. Elemento caratterizzante di tale vettore di diplomazia infrastrutturale è stato l'apertura di una nuova e più profonda cooperazione con la Repubblica popolare cinese – che nella prima fase di sviluppo di Alat era rimasta ampiamente inesplorata, tanto per lo scarso interesse di Pechino quanto per la ritrosia di Baku a sviluppare una relazione evidentemente asimmetrica (Kuchins et al. 2016, 23). Il comune interesse allo sviluppo del Corridoio di mezzo – lungo il quale, a fine 2024, il primo carico ha viaggiato in direzione ovest-est tra Alat e Xi'an (ADY 2025a) – ha rappresentato l'asse portante della Dichiarazione sulla creazione di una partnership strategica siglata dal presidente azerbaigiano Ilham Aliyev e dall'omologo cinese Xi Jinping nel luglio 2024, a margine di un summit della Organizzazione per la Cooperazione di Shanghai.

² Tra il 2021 e i primi undici mesi del 2024 il volume delle merci in transito lungo il Corridoio di mezzo è cresciuto da 0,6 a 4,1 milioni di tonnellate. Nel solo 2024 si è registrato un incremento su base annua del 63% (Sakenova 2024).

Le nuove aperture alla Cina si sono d'altra parte prodotte nell'ambito di un più ampio rafforzamento del vettore regionale della cooperazione infrastrutturale che, a sua volta, contribuisce a disegnare i contorni di una nuova geografia liminale. Nel settembre 2024 la compagnia cinese *China Railway Container Transport Corporation* ha infatti annunciato l'ingresso nella *Middle Corridor Multimodal joint venture* (Abbasova 2024), creata un anno prima dagli operatori delle reti ferroviarie di Azerbaijan, Kazakhstan e Georgia nella prospettiva di coordinamento delle politiche nazionali per lo sviluppo del servizio multimodale sulla rotta tra Cina ed Europa (Omirgazy 2023). Ancor più significativamente, a margine della Conferenza sul clima di Baku di novembre, il direttore generale del porto di Alat siglava con controparti kazake e cinesi un accordo per la costruzione di un nuovo terminal intermodale per la movimentazione delle merci comprensivo di un'ampia area di deposito e stoccaggio dei container, di fondamentale importanza per gestire l'aumento del traffico merci atteso nel prossimo decennio (Mammadov 2025).

Nella congiuntura determinatasi a seguito del conflitto russo-ucraino il porto di Alat ha chiaramente acquisito nuova significatività rispetto allo sviluppo della connettività Est-Ovest e al dialogo con i paesi partner dell'asse centroasiatico-caucasico-anatolico. Ciò non significa, tuttavia, che Baku non abbia contemporaneamente investito lungo la direttrice di trasporto Nord-Sud tra Russia e Iran, approfondendo multi-vettorialità e strategie di copertura. In questo quadro si inserisce l'annuncio di un prossimo vertice tripartito per discutere dell'avanzamento della ferrovia Rasht-Astara, segmento mancante della connettività multimodale lungo la costa occidentale del Mar Caspio (Hajiyeva 2025; Kaleji 2024) sulla quale l'Azerbaijan continua a investire significative risorse (ADY 2025b).

4. Tra passato e futuro: il caso della Georgia

L'invasione russa dell'Ucraina ha accelerato una crisi politica e istituzionale in Georgia, facendo emergere tensioni latenti. A seguito delle contestate elezioni dell'ottobre 2024 e della decisione di sospendere i negoziati con l'Unione europea, la Georgia ha intrapreso una traiettoria geopolitica ambivalente, segnata da un progressivo avvicinamento alla Cina, alla Russia e alla Turchia. Questo riallineamento strategico si inserisce in un contesto più ampio di isolamento della Russia e di riorganizzazione delle rotte commerciali eurasiatiche, che ha reso la rotta trans-caspica lungo il *Middle Corridor* un'alternativa privilegiata. La Georgia, situata nel cuore di questo corridoio, si è trasformata in un nodo logistico chiave, con volumi di transito in crescita e l'interesse crescente di attori regionali e globali (Popkhaze 2025).

La Cina, principale investitore nel Corridoio centrale, ha consolidato la sua presenza in Georgia attraverso un Accordo di libero scambio e un regime senza visto, diventando uno dei maggiori partner commerciali del Paese. Pur continuando a dichiarare le proprie aspirazioni euro-atlantiche, il governo georgiano sostiene molte delle iniziative promosse dalla Cina, segnalando un cambiamento profondo nell'orientamento strategico del Paese. Questo spostamento riflette la ricerca di un equilibrio liminale, fatto di politiche contraddittorie e nuove forme di sovranità regionale, come la piattaforma 3+3 (che include Russia, Turchia, Iran, Azerbaigian, Armenia e, potenzialmente, la Georgia stessa), che si pongono in potenziale concorrenza con l'integrazione europea.

Tale ambivalenza si materializza nella diplomazia infrastrutturale della Georgia e, in particolare, nel progetto del porto di Anaklia. Situato sulla costa nord-occidentale del Mar Nero, vicino al confine con lo Stato de facto dell'Abcasia, Anaklia è diventato, negli ultimi due decenni, un laboratorio geopolitico e urbanistico dove si proiettano le aspirazioni globali e i conflitti interni del Paese. Già a inizio anni 2010, il presidente Saakashvili immaginava qui la costruzione di Lazika, una città futuristica destinata a incarnare l'ingresso della Georgia nell'Europa. Il nome stesso Lazika richiama infatti l'antica denominazione greco-romana della regione, sottolineando simbolicamente la ricerca postcoloniale della Georgia di un posto in Europa (Khalvashi 2021). Il progetto venne presto abbandonato con l'ascesa al potere del Sogno Georgiano. Nel 2012, l'allora primo ministro Bidzina Ivanishvili, l'oligarca che ha fondato il partito del Sogno Georgiano, dichiarò inizialmente il progetto irrealizzabile, per poi rilanciarlo nel 2015 con il nome nuovo di Anaklia, nome dell'omonimo villaggio. Nel 2015 una nuova ondata di sviluppi investì il villaggio di Anaklia con l'ambizione di trasformarlo in un hub della Belt and Road Initiative (BRI) promossa dalla Cina. Questa volta, lo sviluppo fu portato avanti tramite un partenariato pubblico-privato tra il governo georgiano e l'Anaklia Development Consortium (ADC), una società multinazionale guidata da TBC, una delle maggiori banche private della Georgia (Gambino 2021; Gambino 2024). Tuttavia, il progetto fu travolto da attriti politici e finanziari: la mancata concessione di garanzie statali, i contrasti con il consorzio, e il coinvolgimento politico dell'imprenditore Mamuka Khazaradze portarono nel 2020 alla sua cancellazione. A seguito della guerra in Ucraina e dell'intensificarsi della domanda di rotte alternative per il trasporto merci, il governo georgiano ha rilanciato il progetto del porto di Anaklia come infrastruttura strategica per collegare le rotte commerciali tra Europa e Asia. Nel 2024, il governo georgiano ha indetto un nuovo bando per la costruzione e la gestione del porto, assegnandolo a un consorzio sino-singaporiano per un investimento iniziale di 600 milioni di

dollari, relativo alla prima fase dello sviluppo. Il consorzio, composto da grandi imprese statali cinesi (tra cui China Communications Construction Company e China Harbor Investment) affiancherà la società pubblica georgiana “Anaklia Deep Sea Port”, che deterrà la maggioranza delle quote (51%) (Gülperi 2024).

Anaklia con i suoi edifici incompleti e le infrastrutture talvolta spettrali lasciate in sospeso (Khalvashi 2021), e con le promesse di connettività globale, incarna dunque un paesaggio liminale che oscilla tra utopie urbanistiche e incertezze esistenziali, la cui ambivalenza e natura contraddittoria riflettono la trasformazione della Georgia verso una nuova forma di sovranità strategica e di attorialità geopolitica. Se il porto di Anaklia rappresenta l'esempio più emblematico della diplomazia infrastrutturale georgiana in chiave transcontinentale, è invece l'autostrada Rikoti a incarnare in modo più diretto le direttrici interne dello sviluppo della connettività, insieme alle ambivalenze e contraddizioni che caratterizzano le politiche georgiane verso le altre potenze, rivelando nuove azioni strategiche e politiche.

Il 28 ottobre 2023 è stato inaugurato un nuovo tratto dell'autostrada Rikoti, celebrato come infrastruttura strategica in grado di rafforzare la connettività regionale e avvicinare la Georgia all'Europa. Avviata nel 2016 e del valore di oltre 1,2 miliardi di euro, la ricostruzione della Rikoti è sostenuta da finanziamenti multilaterali (ADB, BEI, Banca Mondiale), supervisionata da aziende europee e asiatiche, costruita da imprese statali cinesi e coordinata da enti georgiani. La sua funzione simbolica e geopolitica si è andata progressivamente amplificando: definita “progetto del secolo”, inserita nella Nuova Via della Seta, e infine, dal 2023, ufficialmente riconosciuta dal governo come parte della Belt and Road Initiative, pur in assenza di fondi cinesi diretti (Ocaklı e Krüsmann 2025).

Negli ultimi dieci anni, la Georgia ha rafforzato la propria proiezione esterna attraverso una rete di accordi commerciali e l'adesione a iniziative di cooperazione e corridoi internazionali (CAREC, Corridoio centrale, TEN-T, TRACECA), presentandosi come hub infrastrutturale tra Asia ed Europa. In questo contesto, la Rikoti svolge un ruolo chiave: come segmento dell'Autostrada Est-Ovest, la Rikoti connette la Cina all'Europa. L'E60, lunga complessivamente 8.200 km, si estende da Irkeshtam, al confine tra Cina e Kirghizistan, fino a Brest, in Francia. Il tratto di valico della Rikoti copre 51 km e attraversa la Georgia centrale, passando per la regione di Imereti (Ocaklı e Krüsmann 2025). L'autostrada è quindi un'arteria interna e al contempo segmento di una più ampia strategia di posizionamento geoeconomico e geopolitico, capace di attrarre investimenti e visibilità di varie potenze, dove la Georgia mantiene la sua attorialità e attua nuove strategie politiche grazie alla sua posizione ambivalente.

Infatti, sebbene i cantieri lungo la Rikoti siano costellati da banner in lingua cinese, non vi è un riferimento esplicito alla BRI. Tuttavia, le imprese cinesi coinvolte presentano il progetto come parte integrante della BRI, in particolare nei materiali destinati al pubblico interno cinese. Al contempo, altri attori internazionali attribuiscono al progetto significati strategici specifici. Per l'UE, la Rikoti si inserisce nel processo di integrazione normativa e infrastrutturale della Georgia nello spazio europeo. Per la Banca Asiatica di Sviluppo, principale finanziatore del progetto, l'autostrada rappresenta invece un tratto chiave del corridoio CAREC, volto a connettere l'Asia Centrale all'Europa e a promuovere la cooperazione regionale. La Banca Mondiale, dal canto suo, evidenzia i benefici in termini di sicurezza, riduzione dei costi di trasporto e opportunità per le comunità rurali, allineandosi alla narrazione governativa georgiana che presenta la Rikoti come asse centrale per la trasformazione del paese in hub logistico (Ocaklı e Krüsmann 2025).

Inoltre, l'autostrada Rikoti è spesso associata anche al Corridoio centrale, iniziativa promossa dalla Turchia e sostenuta anche dalla Cina. A partire dal 2022, il progetto ha assunto ulteriore rilevanza strategica a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina, che ha spinto a ridisegnare le rotte commerciali tra Asia ed Europa, rafforzando il passaggio attraverso la Georgia. L'UE stessa ha espresso sostegno al Corridoio centrale, collegandolo alla propria strategia Global Gateway. Infine, il governo del Sogno Georgiano promuove la Rikoti come motore di sviluppo economico e occupazionale, sia a livello nazionale sia locale. Le dichiarazioni ufficiali enfatizzano infatti il potenziale dell'autostrada nel migliorare la connettività, ridurre i tempi di transito, attrarre investimenti e promuovere il turismo, contribuendo al contempo a contrastare disoccupazione e spopolamento caratterizzanti l'area (Ocaklı e Krüsmann 2025).

Similmente al caso dell'Azerbaijan con la Baku-Tbilisi-Kars, anche nel caso dell'autostrada Rikoti e del porto di Anaklia la strategia ambivalente del governo georgiano, che coinvolge una pluralità di attori internazionali senza subordinarsi a nessuno, appare funzionale alla massimizzazione dei benefici derivanti da finanziamenti multilaterali e dalla competizione tra appaltatori, affermando al contempo una chiara indisponibilità a cedere il controllo delle infrastrutture ritenute strategiche, e rivendicando così una forma di "sovranità infrastrutturale" simile alla diplomazia infrastrutturale azera.

5. Conclusioni

Il Caucaso meridionale, da sempre crocevia strategico e culturale, emerge oggi come un laboratorio paradigmatico di liminalità geopoliti-

ca. In un contesto segnato dalle ripercussioni della guerra in Ucraina e dalla ristrutturazione delle reti di connettività eurasiatiche, Azerbaigian e Georgia tentano di costruire centralità dalla periferia, di produrre innovazione strategica a partire dall'incertezza, di reinterpretare attivamente la propria condizione *in-between* trasformandola in una piattaforma per esercitare una rinnovata attorialità. In questo quadro, la diplomazia infrastrutturale ha assunto in entrambi i casi un ruolo cruciale, configurandosi non solo come strumento di sviluppo economico, ma soprattutto come leva per la costruzione di legittimità politica, sovranità infrastrutturale e autonomia strategica.

Nel caso dell'Azerbaigian, il porto di Alat si è rivelato una nicchia infrastrutturale funzionale a multi-vettorialità e strategie di copertura, consolidando il ruolo del Paese quale snodo energetico e logistico cruciale lungo il Corridoio di mezzo. La capacità di Baku di attrarre investimenti senza rinunciare al controllo statale e di costruire alleanze regionali e intercontinentali – come quella emergente con la Cina – dimostra un uso strategico della liminalità come spazio di manovra e innovazione diplomatica.

La Georgia, dal canto suo, ha adottato un approccio altrettanto ambivalente ma complementare. Il rilancio del porto di Anaklia e il completamento dell'autostrada Rikoti riflettono l'intento delle autorità di Tbilisi di rafforzare la propria centralità logistica e ridefinire il proprio orientamento strategico, giocando su più tavoli geopolitici. L'ambivalenza tra dichiarazioni filo-europee e aperture alla BRI cinese evidenzia una sovranità progettuale capace di valorizzare la competizione tra attori esterni, mantenendo tuttavia una chiara regia nazionale.

Nel complesso, Azerbaigian e Georgia appaiono come esempi emblematici di come i piccoli stati, seppur collocati in contesti liminali e potenzialmente vulnerabili, possano reinterpretare tali condizioni come risorse strategiche. In entrambi i casi la liminalità si traduce in una risorsa di attorialità, declinata attraverso la capacità di giocare sulle ambivalenze, moltiplicare le opzioni strategiche, negoziare gli spazi e reinterpretare la vulnerabilità come leva strategica. La loro posizione *in-between* non è dunque più da intendersi come subalterna o marginale, venendo reinterpretata come centrale in una nuova architettura eurasiatica policentrica, in cui la connettività, intesa in senso ampio, diventa il principale vettore di influenza e legittimazione. La liminalità, di conseguenza, lungi dal configurarsi come mera fase di transizione o condizione di marginalità, si manifesta come spazio performativo di soggettività, innovazione e attorialità geopolitica. È proprio la combinazione di incertezza geopolitica e creatività diplomatica che permette agli stati liminali del Caucaso di esercitare una più marcata autonomia, trasformando crisi e instabilità in opportunità strategiche per affermare una rinnovata centralità regionale.

Bibliografia

- Abbasova Vusala 2024. "China Partners with Kazakhstan, Azerbaijan, Georgia on Middle Corridor Initiative." *Caspian News*, September 25, 2024.
- Ademmer, Esther, Laure Delcour e Kataryna Wolczuk 2016. "Beyond geopolitics: exploring the impact of the EU and Russia in the contested neighborhood." *Eurasian Geography and Economics* 57, n. 1: 1-18.
- ADY - Azərbaycan Dəmir Yolları. 2025a. "2024-cü ildə çin olan yükdaşıma hədəfləri [Obiettivi della Cina su l trasporto merci per il 2024]". *News*, January 13, 2025.
- ADY - Azərbaycan Dəmir Yolları. 2025b. "Ələt-Osmanlı-Astara dəmiryol xəttinin yenidən qurulması işləri sürətlə davam etdirilir [I lavori di ricostruzione della linea ferroviaria Alat-Osmanli-Astara procedono rapidamente]". *News*, February 28, 2025.
- Akchurina, Viktoria e Vincent Della Sala, 2018. "The European Union, Russia and the Post-Soviet Space: Shared Neighbourhood, Battleground or Transit Zone on the New Silk Road?" *Europe-Asia Studies* 70, n. 10: 1543-1551.
- Amoris, Louise 2024. "Armenia Post-2020: From the Bridge to the Hub?" *Problems of Post-Communism* 72, n. 2: 198-210.
- Averre, Derek 2009. "Competing Rationalities: Russia, the EU and the 'Shared Neighbourhood'." *Europe-Asia Studies* 61, n. 10: 1689-1713.
- Boland, Tom 2013. "Towards an anthropology of critique: The modern experience of liminality and crisis." *Anthropological Theory* 13(3): 222-239.
- Burna-Asefi, Sophia Nina 2023. "New Hopes for Old Projects? China Gears Up Rail Efforts With Kazakhstan". *The Diplomat*, 27 marzo.
- Cowen, Deborah 2014. *The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- EC – European Commission 2024. "Global Gateway: €10 billion commitment to invest in Trans Caspian Transport Corridor connecting Europe and Central Asia announced at Investors Forum". *Press release*, 29 gennaio.
- Efremova, Ksenia 2019. "Small States in Great Power Politics: Understanding the Buffer Effect." *Central European Journal of International and Security Studies* 13, n. 1: 100-121.
- EEAS – European External Action Service 2024. "European Commissioner Urpilainen officially visits Turkmenistan to enhance bilateral cooperation". *Press & Information Section of the EU Delegation to Turkmenistan*, 3 ottobre.
- Fardella, Enrico e Giorgio Prodi. 2017. "The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective." *China and World Economy* 25, n. 5: 125-138.

- Frappi, Carlo 2023. "The 'Middle Corridor' and Turkish-Azerbaijani Infrastructure Alliance. In *The Belt and Road Initiative: Perspectives from Asia and Africa*." *Rivista di studi ai confini tra Africa, Mediterraneo e Medio Oriente* 25, n. 1.
- Frappi, Carlo e Marco Valigi. 2015. "Patterns for cooperation in the Southern Caucasus area. Azerbaijan, Georgia and Turkey – triangular diplomacy in the shadow of energy strategy." In F. Mammadov e F. Chiragov (editors), *Trilateral Dimension of Azerbaijan's Foreign Policy*, 31-59. Baku: SAM.
- Gambino, Evelina 2021. *(Re)producing the logistical future: ethnography, infrastructure and the making of Georgia's global connections*. PhD thesis. London: University of London.
- Gambino, Evelina 2024. "Domesticating logistical futures: A grounded account of failure." *Environment and Planning D* 43, n. 1: 181-204.
- German, Tracey 2024. "Russia's War on Ukraine, the EU, and Its Eastern Neighborhood: Layers of Liminality." *Problems of Post-Communism* 71, n. 3.
- Goh, Evelyn 2006. "Understanding "hedging" in Asia-Pacific security". *The Pacific Review*, 18(1), 1–28.
- Gülperi, Güngör 2024. "Georgia's Anaklia Port on the Middle Corridor route." *Center for Eurasian Studies* <https://avim.org.tr/en/Yorum/GEORGIA-S-ANAKLIA-PORT-ON-THE-MIDDLE-CORRIDOR-ROUTE>.
- Hajiyeva, Gunay 2025. "Azerbaijan, Russia, Iran to Discuss Rasht-Astara Railway Construction." *Caspian News*, 6 febbraio.
- Harvey, Penny e Hannah Knox 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
- Huseynov, Vasif 2018. *Geopolitical Rivalries in the "Common Neighborhood": Russia's Conflict with the West, Soft Power, and Neoclassical Realism*. Stoccarda: ibidem-Verlag.
- Huseynov, Vasif 2025. "Breaking Free from Parochial Geopolitical Complexity: Azerbaijan's Quest for a Third Path." *Baku Dialogues* 8(2): 70-85.
- Ingebritsen, Christine, Iver Neumann, Sieglinde Gstöhl e Jessica Beyer (eds). 2006. *Small States in International Relations*. Washington D.C.: University of Washington Press.
- Interfax. 2024. "Azerbaijan to inject \$12 mln into Baku International Sea Trade Port for phase 2 expansion". 25 dicembre.
- Kaleji, Vali 2024. "The Rasht-Caspian Railway and the Cycle of 'Combined Transport' in the International North-South Transport Corridor." *Valdai Discussion Club, Opinion*, August 8, 2024.
- Khalvashi, Tamta 2021. "Human Devils: Affects and Spectres of Alterity in Eerie Cities of Georgia." In Martin Demant Frederiksen e Ida Harboe

- Knudsen (editors) *Modern Folk Devils: Contemporary Constructions of Evil*, 63-79. Helsinki: Helsinki University Press.
- Klimas, Evaldas e Mahir Humbatov. 2016. *Baku-Tbilisi-Kars Railroad: The Iron Ground for the Silk Road*. Vilnius: Mykolas Romeris University.
- Korosteleva, Elena 2015. "The EU and its Eastern Neighbours: why 'othering' matters." In R. G. Suny e T. Martin (editors) *Echoes of Empire: Memory, Identity and the Legacy of Imperialism*, 174-189. Londra: I.B. Tauris.
- Kuchins Andrew, Jeffrey Mankoff e Oliver Backes. 2016. *Azerbaijan in a Reconnecting Eurasia: Foreign Economic and Security Interests*. New York e Londra: Rowman & Littlefield.
- Larkin, Brian 2013. "The politics and poetics of infrastructure". *Annual Review of Anthropology*, 42, 327-343.
- Long, Tom 2022. *A Small State's Guide to Influence in World Politics*. New York: Oxford University Press.
- Lucarelli, Sonia e Nicolò Fasola. 2025. "Europe between Russia's self and others: continuity and transformation in Russia's perceptions of the European Union." *Journal of Contemporary European Studies*.
- Mäklsoo, Maria 2012. "The challenge of liminality for International Relations theory." *Review of International Studies* 38, n. 2: 481-494.
- Mammadov, Seymur. 2025. "Middle Corridor: Azerbaijan and China redefine logistics." *News.az*, January 10, 2025.
- Neumann, Iver 1999. *Uses of the other: "The East" in European identity formation*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Neumann, Iver 2017. *Russia and the idea of Europe: A study in identity and international relations*. London: Routledge.
- Ocaklı, Beril e Valentin Krüsmann 2025. "Whom the roads bypass: Rikoti's East-West connections in a disconnecting Georgia." *Mobilities*: 1-21. <https://doi.org/10.1080/17450101.2024.2445808>.
- Omırgazy, Dana 2023. "Azerbaijan, Georgia, Kazakhstan Create Joint Venture to Develop Middle Corridor's Multimodal Service." *The Astana Times*, October 27, 2023.
- Pashayev, Hafız 2015. *Memorie di un Ambasciatore*. Roma: Sandro Teti Editore.
- Popkhadze, Miro 2025. "China's Georgian Gamble." *Foreign Policy Research Institute*. <https://www.fpri.org/article/2025/03/chinas-georgian-gamble/>.
- PRA – Presidenza della Repubblica dell'Azerbaijan. 2010. "İlham Əliyev Yeni Bakı Beynəlxalq Dəniz Ticarət Limanı kompleksinin təməlqoyma mərasimində iştirak etmişdir". 3 novembre, <https://president.az/az/articles/view/988>.
- PRA – Presidenza della Repubblica dell'Azerbaijan. 2013. "Nazirlər Kabinetinin 2013-cü ilin doqquz ayının sosial-iqtisadi inkişafının

- yekunlarına və qarşı- da duran vəzifələrə həsr olunan iclasında İlham Əliyevin giriş nitqi". 7 ottobre, <https://president.az/az/articles/view/9716/videos>.
- Rumelili, Bahar 2003. "Liminality and perpetuation of conflicts." *European Journal of International Relations* 9(2): 213-248.
- Rumelili, Bahar 2012. "Liminal Identities and Processes of Domestication and Subversion in International Relations". *Review of International Studies*, 38(2), 495–508.
- Sakenova, Saniya 2024. "Cargo Transport via Middle Corridor Surges to 4.1 Million Tons in 11 Months." *The Astana Times*, 18 dicembre.
- Simão, Licinia 2018. *The EU's Neighbourhood Policy towards the South Caucasus*. London: Palgrave Macmillan.
- Strakes, Jason 2013. "Situating the 'Balanced Foreign Policy': The Role of System Structure in Azerbaijan's Multi-Vector Diplomacy." *Journal of Balkan and Near Eastern Studies* 15(1): 37-67.
- Tadevosyan, Suren 2024. "A Small State with Growing Influence: Balancing Azerbaijan in Global Energy Policy." *Journal of Political Science: Bulletin of Yerevan University* 3, n. 9: 34-49.
- Tessman, Brock 2012. "System Structure and State Strategy: Adding Hedging to the Menu". *Security Studies*, 21(2): 192–231.
- Thomassen, Bjørn 2014. *Liminality and the Modern: Living Through the In-Between*. Londra e New York: Ashgate.
- Turner, Victor 1969. *The Ritual Process: Structure and Anti-Structure*. London: Aldine Publishing.
- Van Gennep, Arnold 1960. *The Rites of Passage*. Chicago: University of Chicago Press.
- Weitz, Richard 2015. "Caspian Triangles: Azerbaijan's Trilateral Diplomacy. A New Approach for a New Era." *Central Asia Economic Papers* 14. The George Washington University, Central Asia Program.
- Ziyadov, Taleh 2012. *Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia*. Istanbul: Caspian Strategy Institute.

La connettività come discorso: narrazioni russe e cinesi in Asia centrale

GIULIA SCIORATI¹, ELEONORA TAFURO AMBROSETTI²

¹ *London School of Economics and Political Science, Regno Unito*

² *Istituto per gli studi di politica internazionale, Italia*

Abstract. Negli ultimi decenni, l'Asia centrale è diventata un terreno di confronto per la Cina e la Russia, che vi esercitano un'influenza significativa ma con approcci diversi. Sebbene la letteratura si sia concentrata principalmente su aspetti economici e securitari, il potere immateriale – come la costruzione di narrazioni strategiche e il soft power – è stato meno esplorato, pur essendo essenziale per capire come queste potenze consolidino la propria legittimità nella regione. La Cina, con la sua Belt and Road Initiative, si presenta come partner naturale e promotrice di un nuovo ordine economico, mentre la Russia sfrutta la propria eredità sovietica e i legami culturali per mantenere un'influenza stabile. Entrambe affrontano sfide nel conquistare la fiducia delle popolazioni locali, e questo studio esplora come le narrazioni strategiche sull'infrastruttura siano uno strumento chiave per legittimare il loro intervento, utilizzando la frame analysis per analizzare il discorso politico ufficiale e l'uso simbolico del potere immateriale.

Keywords: Cina, Russia, Asia centrale, connettività, narrazioni strategiche.

1. Introduzione

Negli ultimi decenni, l'Asia centrale è diventata una regione di crescente interesse per la Cina e la Russia, due potenze che vi esercitano un'influenza significativa, seppur con approcci distinti. La letteratura ha ampiamente analizzato le dinamiche della loro presenza nella regione, soffermandosi principalmente sugli investimenti economici, le infrastrutture, il commercio e la cooperazione securitaria (Cooley 2019; Ehteshami e Horesh 2017). Tuttavia, il ruolo del potere immateriale – inteso come la costruzione di narrazioni strategiche, l'influenza culturale e il soft power

– è stato meno esplorato, nonostante sia cruciale per comprendere come le due potenze consolidino la propria legittimità nella regione. In questo studio, ci concentreremo sulle narrazioni russe e cinesi in Asia centrale sulla connettività. Sebbene la connettività sia molto discussa nel linguaggio politico attuale, il termine raramente viene definito con sufficiente precisione. Noi ci affidiamo alla definizione di Gaens et al. (2023), che scompongono la connettività in un quadro analitico composto, in primo luogo, da sei sfere di connettività distinguibili: infrastrutturale, scambio economico e finanziario, istituzionale, scambio di conoscenze, azione sociale e sicurezza.

La Cina ha strutturato la propria presenza in Asia centrale attorno alla Belt and Road Initiative (BRI), presentandola come un progetto di sviluppo condiviso che favorisce la modernizzazione delle economie centroasiatiche attraverso investimenti e connettività (Rolland 2017). Questo discorso è radicato in una narrazione storica che richiama l'antica Via della Seta (Frankopan 2015; Winter 2019; Sciorati 2022), posizionando la Cina come un partner naturale per la regione e come promotrice di un nuovo ordine economico regionale (Wang 2016). Il governo cinese ha investito notevoli risorse nella promozione di questa narrazione attraverso media, istituzioni accademiche e iniziative di diplomazia pubblica, con l'obiettivo di presentare la Cina non solo come un attore economico affidabile, ma anche come alternativa ai modelli occidentali di sviluppo e governance (Callahan 2016; Lanteigne 2019).

Parallelamente, la Russia mantiene una forte influenza in Asia centrale attraverso strumenti di potere immateriale che attingono al patrimonio sovietico e alla persistenza di legami culturali e linguistici. Il russo continua a essere una lingua veicolare in tutta la regione, utilizzata non solo nelle istituzioni e nei media, ma anche nei contesti educativi e nei rapporti diplomatici, garantendo a Mosca un canale privilegiato di comunicazione con le élite locali (Laruelle 2021). L'eredità sovietica viene costantemente evocata nelle narrazioni ufficiali russe, presentando la Russia come il garante della stabilità e della continuità politica nella regione (Lo 2015). Questo discorso è stato rafforzato negli ultimi anni attraverso strumenti come la Fondazione Russkiy Mir (Русский мир) e i media statali, che diffondono un'immagine della Russia come protettrice della sovranità e dell'identità centroasiatica di fronte a influenze esterne, inclusa quella cinese (Gabuev 2016).

Nonostante le differenze, entrambe le potenze affrontano sfide nella costruzione della propria legittimità in Asia centrale. La Cina, pur dominando economicamente, incontra difficoltà nel generare fiducia a lungo termine tra le popolazioni locali, che temono una crescente dipendenza da Pechino e un progressivo svuotamento dell'autonomia decisionale dei loro governi. Recenti studi hanno evidenziato come la retorica della cooperazione win-

win sia spesso accolta con scetticismo, soprattutto in contesti in cui la presenza cinese è percepita come invasiva (Stronski e Ng 2018). La “minaccia cinese” è infatti spesso associata al *land grabbing*, in particolare riguardo l’acquisizione di terre da parte di aziende cinesi nel settore agricolo e infrastrutturale (Neafie et al. 2024).¹ La Russia, d’altra parte, si trova a dover gestire il progressivo ridimensionamento della propria influenza economica e militare, con molti stati centroasiatici che diversificano le loro alleanze e sviluppano strategie per bilanciare la competizione tra le due potenze.

Il potere immateriale gioca quindi un ruolo cruciale nel definire le dinamiche sino-russe nella regione. Pechino ha investito significativamente nella formazione delle nuove generazioni di élite centroasiatiche attraverso borse di studio, programmi di scambio e collaborazioni universitarie (Gabuev 2018). Un esempio emblematico di questa strategia è il presidente kazako Kassym-Jomart Tokayev, alunno della Beijing Language and Culture University, che ha studiato mandarino a Pechino negli anni ‘80 prima di intraprendere la sua carriera diplomatica (China Daily 2024). La formazione di leader regionali nelle istituzioni cinesi rafforza l’influenza di Pechino, creando legami diretti con la classe dirigente centroasiatica e favorendo una visione positiva del modello cinese di governance e sviluppo. Ogni anno, migliaia di studenti centroasiatici studiano nelle università cinesi, venendo esposti a un’educazione che enfatizza il modello di sviluppo cinese e il ruolo della Cina come potenza responsabile e inclusiva (Arynov 2022). Questi programmi non solo formano la futura classe dirigente della regione, ma creano anche un capitale simbolico che rafforza l’influenza cinese nel lungo periodo, una strategia simile a quella adottata dagli Stati Uniti e dall’Europa nei decenni passati (Lanteigne 2019).

La Russia, invece, si affida a un modello di influenza più tradizionale, basato su legami storici e identitari consolidati. La Russia continua a essere destinazione privilegiata per gli studenti universitari centroasiatici, così come per i migranti, le cui rimesse contribuiscono in maniera spesso significativa al PIL dei loro Paesi. Mosca utilizza strumenti come la distribuzione di passaporti russi nelle regioni a forte presenza di russi etnici per mantenere un legame diretto con le popolazioni locali (Laruelle 2021), allo stesso tempo utilizzando l’incentivo della cittadinanza russa per convincere almeno 10.000 migranti prevalentemente centroasiatici a combattere al fianco della Russia in Ucraina (RFE 2024). Il Cremlino fa leva su un discorso che presenta la Russia come un attore stabile e affidabile, capace

¹ La minaccia cinese è una costruzione discorsiva che dipinge l’ascesa della Cina come un fattore destabilizzante per l’ordine internazionale esistente. Questa percezione si manifesta in diversi ambiti, dall’economia alla sicurezza, e viene spesso rafforzata da narrazioni stereotipate che enfatizzano l’opacità delle politiche cinesi e il rischio di un’egemonia regionale (Lucenti 2024).

di offrire protezione in un contesto regionale segnato da incertezze politiche e minacce securitarie, come dimostrato dall'intervento dell'Organizzazione del Trattato di Sicurezza Collettiva in Kazakistan nel gennaio 2022 (Eurasianet 2022).

Le strategie discorsive e culturali di Pechino e Mosca si manifestano anche attraverso la gestione delle narrazioni sui progetti infrastrutturali e commerciali. La Cina enfatizza il concetto di "connettività" come veicolo di crescita e modernizzazione, promuovendo immagini di infrastrutture moderne e interconnesse che simboleggiano progresso e apertura economica (Rolland 2017). La Russia, d'altro canto, tende a presentare la propria presenza come elemento di continuità, sottolineando il ruolo storico di Mosca nel garantire stabilità e sicurezza nella regione.

Un altro aspetto fondamentale è il modo in cui le due potenze si relazionano con le élite locali. Pechino, pur privilegiando accordi bilaterali diretti con i governi, ha progressivamente aumentato il proprio coinvolgimento nelle dinamiche politiche interne della regione, sostenendo programmi di sviluppo che rafforzano la capacità istituzionale degli Stati centroasiatici (Ehteshami e Horesh 2017).² Mosca, invece, mantiene un rapporto più tradizionale con le élite politiche e militari, basato su reti di influenza consolidate e su un sistema di clientelismo che le garantisce un accesso privilegiato ai processi decisionali.

Per l'analisi del discorso politico ufficiale di Cina e Russia nei confronti dell'Asia centrale, ci avvaliamo della *frame analysis*, una metodologia che ci permette di esaminare come le potenze in questione costruiscono e veicolano le loro narrazioni attraverso il linguaggio e le rappresentazioni (Goffman 1974). In particolare, la *frame analysis* consente di indagare come determinati eventi diplomatici e discorsi pubblici siano costruiti per influenzare la percezione del pubblico, sia all'interno della regione che a livello internazionale.³

Nel nostro caso, utilizziamo l'intero universo di documenti pubblicati sui siti ufficiali governativi, principalmente dal Ministero degli Affari Esteri della Repubblica popolare cinese e della Presidenza russa (Kremlin.ru), in concomitanza con eventi diplomatici di primo piano a partire dal 2022, anno in cui la guerra in Ucraina ha dato nuova forma alle dinamiche

² La Cina privilegia un approccio bilaterale nelle relazioni con gli Stati centroasiatici poiché ciò le consente di interagire con i singoli governi senza dover affrontare un'Asia centrale coesa e capace di negoziare collettivamente. Questo approccio riduce la possibilità che gli stati della regione agiscano come un blocco unico, limitando la loro capacità di avanzare richieste comuni o di costruire una strategia condivisa nei confronti di Pechino.

³ In breve, la *frame analysis* è una metodologia che si concentra sull'esame delle narrazioni e dei quadri interpretativi utilizzati dagli attori politici per costruire significati e influenzare le percezioni.

geopolitiche. Questo periodo segna un passaggio critico per entrambe le potenze, che vedono l'Asia centrale non solo come una regione di importanza economica, ma anche come un'area strategica su cui cimentarsi nella competizione per la legittimazione politica e il soft power. In questo contesto, le narrazioni su infrastrutture, cooperazione economica e sicurezza non sono solo descrizioni, ma strumenti attivi utilizzati per orientare le percezioni e legittimare l'intervento delle due potenze in Asia centrale.⁴

In conclusione, mentre il potere materiale definisce le condizioni strutturali della competizione tra Cina e Russia in Asia centrale, il potere immateriale ne determina le percezioni e la legittimazione. Le infrastrutture, le partnership economiche e le collaborazioni militari da sole non bastano a garantire un'influenza duratura: ciò che conta è il modo in cui questi strumenti vengono narrati, recepiti e interpretati dagli attori locali. Comprendere queste dinamiche è essenziale per cogliere le trasformazioni in atto nella regione e le implicazioni della crescente presenza cinese e russa in un'area strategicamente cruciale per gli equilibri globali.

L'articolo si articola in due sezioni principali, seguite dalle conclusioni. La prima analizza il discorso russo sulla connettività in Asia centrale, mostrando come Mosca leghi la cooperazione infrastrutturale alla memoria storica sovietica e ai legami culturali con la regione. La seconda sezione esamina la narrazione cinese, evidenziando come Pechino presenti la connettività come parte di un progetto di sviluppo comune, radicato nella Belt and Road Initiative e nella visione di una "comunità dal futuro condiviso". Infine, le conclusioni riflettono sulle implicazioni di queste narrazioni, valutando il loro impatto sulla competizione sino-russa nella regione e sulla connettività come strumento di influenza politica, abbozzando alcune considerazioni di policy relative al ruolo italiano nell'area.

2. Russia, il peso della storia

La Russia ha dimostrato una forte presenza diplomatica nella regione anche dopo l'invasione dell'Ucraina: dal 2022, infatti, Putin ha preso

⁴ A tal fine, ci rifacciamo alla prospettiva costruttivista nelle Relazioni internazionali, che enfatizza il ruolo delle idee, delle identità e delle narrazioni nella costruzione della realtà sociale e politica (Onuf 1989; Wendt 1999; Kratochvil 2011). Secondo il costruttivismo, le relazioni internazionali non sono determinate esclusivamente da interessi materiali, ma anche da rappresentazioni sociali condivise e discorsi che contribuiscono a modellare le percezioni e le legittimità degli attori internazionali. In questo caso, Cina e Russia utilizzano le infrastrutture e la cooperazione economica non solo come strumenti materiali di potere, ma come elementi discorsivi per costruire immagini di sé come attori affidabili e determinanti per il benessere e lo sviluppo regionale.

parte a un summit con tutti e cinque i leader centroasiatici e a quindici bilaterali (tre con l'Uzbekistan, due con il Turkmenistan, quattro con il Tajikistan, due con Kirgizstan e quattro con il Kazakistan) – si veda Tabella 1.⁵ In questi incontri, il tema della connettività non risulta essere dominante, ma conserva comunque un posto importante, soprattutto se intendiamo connettività in senso più ampio. La macro-narrazione propagata dal Cremlino presenta la cooperazione in tema di connettività come il risultato di interessi economici concreti e tangibili, ma anche come risultato di fattori immateriali. Infatti, nonostante la Russia presenti la cooperazione odierna con gli Stati della regione come fondata su interessi pragmatici, il peso della storia – soprattutto nel contesto dell'Unione sovietica – rimane forte. Sarebbe riduttivo usare il concetto di “passato comune” come unico prisma da cui analizzare le relazioni tra Russia e Asia centrale; eppure ancora oggi l'eredità sovietica contribuisce a plasmare i legami di oggi tra Mosca e le capitali delle cinque repubbliche centroasiatiche. Ad esempio, gli accademici russo e kirghizo Alexey Mikhalev e Kubatbek Rakhimov (2023) parlano della “lotta per l'eredità sovietica” come concetto chiave per comprendere le relazioni in Asia centrale; questa “lotta” è un percorso di “path dependency”, in cui le risorse e i valori creati in epoca sovietica determinano le relazioni interstatali nel XXI secolo. Nonostante gli autori che questa eredità si basi principalmente sulle mega industrie create durante l'era sovietica e sulle risorse nazionali e sulle pratiche della loro distribuzione, il concetto può essere applicato anche al tema delle infrastrutture e della connettività più in generale. Se da un lato dal 1991 ciascuno degli Stati dell'Asia centrale ha seguito una propria traiettoria distinta nonostante le eredità del periodo sovietico – complicando, tra l'altro, la ricerca di una narrazione regionale coerente (Artman 2022) – dall'altro questa eredità ha lasciato segni tangibili su tutti gli aspetti politico-economici della regione. Non è un caso che nella retorica del Cremlino nei confronti della regione centroasiatica, il concetto di “storia comune” (общая история) ricorra molto frequentemente. Ad essa vengono ricollegati altri concetti come “la comune regione centroasiatica”, problemi ed obiettivi “comuni”, ma anche quello di “eredità spirituale” (духовное наследие). Questo tipo di narrazione viene ripresa e, a volte, persino esaltata dai leader delle singole repubbliche; ad esempio, il presidente kazako Kassym-Jomart Tokayev parla della relazione russo-kazaka plasmata da “forti legami di amicizia, da una storia comune e da stretti legami spirituali” (Tokayev 2023).

⁵ Putin ha anche partecipato a otto incontri fatti in fora o piattaforme regionali che includono stati centroasiatici come la Shanghai Cooperation Organisation (SCO), ma questi incontri sono stati lasciati fuori dall'analisi per la presenza di altri attori.

Anche le infrastrutture risentono di questa eredità storica e, allo stesso tempo, ne testimoniano l'attualità. Per questo si parla di “ostinazione delle infrastrutture” (Johnson 2014, Krasnopolsky 2022): le reti infrastrutturali fisiche sono in grado di fornire connettività in regioni più o meno vaste, nonostante le differenze e le frizioni politiche tra gli stessi Stati che vengono collegati. In questo senso, le reti ferroviarie e stradali ereditate dall'Unione sovietica dovrebbero fornire un elemento di unità e incoraggiare gli Stati centroasiatici a cooperare tra loro e con la Russia. Tuttavia, come rileva Krasnopolsky (2023, 119), ci sono diverse sfide poste dalla presenza di queste infrastrutture sovietiche. In primis, i nuovi confini che sono emersi dalla dissoluzione dell'Unione sovietica hanno complicato il trasporto di merci attraverso infrastrutture sovietiche che non tenevano necessariamente conto dei confini delle varie repubbliche sovietiche: ad esempio, la strada principale che collegava la capitale kirghiza Bishkek alla seconda città del Paese, Osh, passava dall'Uzbekistan. In secondo luogo, le infrastrutture sovietiche sono lo specchio di gerarchie economiche, logiche di produzione e rapporti centro-periferia fortemente sbilanciati a favore della Russia: di conseguenza, le principali rotte di età sovietica collegano l'Asia centrale alla parte europea della Russia. Infine, la mancanza di investimenti e lavori di mantenimento fanno sì che spesso queste reti infra-

Tabella 1. Timeline dei principali incontri diplomatici tra Russia e Asia centrale (2022-2024).

Anno	Data	Evento
2022	10/06	Colloqui Russia-Turkmenistan
	28/06	Incontro con il Presidente del Tagikistan
	15/09	Incontro con il Presidente del Turkmenistan
	12/10	Colloqui Russia-Kirghizistan
	14/10	Vertice Russia-Asia centrale
	28/11	Forum di Cooperazione Interregionale Russia-Kazakistan
2023	06/10	Dichiarazioni per i media: Russia e Uzbekistan
	12/10	Colloqui Russia-Kirghizistan
	09/11	Forum di Cooperazione Interregionale Russia-Kazakistan
2024	21/02	Incontro con il Presidente dell'Uzbekistan
	08/05	Incontro con il Presidente dell'Uzbekistan
	27/05	Inizio dei colloqui Russia-Uzbekistan
	24/09	Incontro con il Presidente del Tagikistan
	27/11	Forum di Cooperazione Interregionale Russia-Kazakistan
	24/12	Incontro con il Presidente del Tagikistan

Elaborazione dell'autrice

strutturali siano obsolete.

Se parliamo di nuovi progetti infrastrutturali per il trasporto delle merci, il ruolo della Federazione russa impallidisce non solo rispetto a quello dell'Unione sovietica, ma anche all'attivismo cinese odierno. L'unico grande progetto russo (in partnership con Iran e India) che coinvolge alcuni Paesi dell'Asia centrale è il Corridoio di trasporto internazionale Nord-Sud, che collega l'India alla parte europea della Russia attraverso una rete multimodale di 7.200 km di rotte marittime, ferroviarie e stradali. Stati membri del Corridoio includono Kazakistan, Tagikistan e Kirghizistan. Nonostante lo stato obsoleto delle infrastrutture iraniane stia rallentando il progetto (Meyer 2024), la Russia gli dedica molta attenzione, soprattutto nelle interazioni bilaterali col presidente kazako Tokayev. Le sanzioni occidentali contro la Russia hanno certamente creato nel Cremlino un nuovo senso di urgenza, rendendo questo progetto (iniziato nel 2002) particolarmente rilevante. Putin afferma:

Particolare attenzione è rivolta allo sviluppo di un'infrastruttura congiunta di trasporto e logistica e alla rimozione delle restrizioni che ostacolano gli scambi commerciali e di investimento. Ciò è particolarmente importante ora, quando il commercio internazionale è in crisi. Con questo in mente, la Russia sta implementando misure ambiziose per reindirizzare le sue esportazioni e importazioni verso nuovi mercati. Sono in corso lavori per attrezzare e migliorare l'efficienza dei nuovi corridoi internazionali Est-Ovest e Nord-Sud. Insieme ai nostri partner kazaki, adottiamo misure coordinate per aumentare la competitività e rafforzare la capacità di transito dei nostri sistemi di trasporto (President of Russia 2022b).

Dove la Federazione sembra essere più attiva nel raccogliere l'eredità sovietica è nel campo delle infrastrutture energetiche. Da un lato, Mosca gode dei frutti di infrastrutture energetiche esistenti per rafforzare la sua influenza – un caso particolarmente emblematico è il Caspian Pipeline Consortium (CPC) che trasporta la gran parte del petrolio kazako verso l'Europa passando dalla Russia – dall'altro, a seguito all'invasione dell'Ucraina Mosca ha dato nuovo impulso alla già stretta cooperazione del Paese con gli Stati dell'Asia centrale, attraverso l'aumento delle forniture di elettricità e idrocarburi alla regione e lo sviluppo del suo potenziale di transito verso la Cina. Secondo l'accademica Tatiana Mitrova (2024), se i Paesi dell'Asia centrale stanno ricevendo un maggiore supporto occidentale per lo sviluppo futuro di nuove energie rinnovabili, la Russia tende ad offrire “risorse energetiche a basso costo come partner del ‘qui e ora’”. Anche Skalamera (2022) sottolinea che, nonostante l'ingresso della Cina come principale mercato alternativo della regione, le innovazioni della transizione energetica globale e il calo della domanda europea per

via dell'invasione dell'Ucraina abbiano portato ad un declino del "potere energetico" della Russia nei confronti della Cina in Asia centrale, la Russia mantiene influenza nell'Eurasia post-sovietica attraverso reti inter-élite e preoccupazioni condivise tra i Paesi esportatori di idrocarburi sulla transizione energetica.

Anche nella retorica di Putin rispetto al tema della cooperazione energetica, ritroviamo il connubio tra interessi pragmatici e importanza di un passato di collaborazione e progetti comuni. Nell'attualità, invece, viene sottolineata la rilevanza per la cooperazione sulla connettività di organizzazioni multilaterali a guida russa (o russo-cinese) come l'Unione economica euroasiatica (EAEU) o la Shanghai Cooperation Organization (SCO). Tra l'altro, l'importanza dell'EAEU è rilevata anche dai leader degli altri Paesi centroasiatici che ne sono membri. Il presidente kazako, ad esempio, parlando del miglioramento dell'infrastruttura di confine con la Russia, afferma:

Credo che ciò debba essere fatto in relazione ai corridoi transnazionali che sono attualmente in fase di creazione, tra cui l'iniziativa Belt and Road, il corridoio Nord-Sud e, naturalmente, questi corridoi di trasporto devono essere allineati con l'attività dell'Unione economica eurasiatica. (Tokayev 2022).

Totalmente assente dal discorso russo è la Grande partnership eurasica (GEP, in inglese). Il termine, coniato da Putin a fine 2015, era una sorta di "ombrello" sotto cui interagivano diverse iniziative di integrazione sul continente eurasiatico, sia russe (come la EAEU) che cinesi (come la BRI). L'assenza di ogni riferimento suggerisce che l'interesse dello stesso Cremlino per questa iniziativa sia scemato nel corso degli anni.

Se l'intreccio tra passato comune e interessi pragmatici di oggi fornisce un "macrostruttura analitica" attraverso cui analizzare la retorica russa in tema di connettività in senso lato, due sottotemi sono particolarmente ricorrenti nei discorsi di Putin verso i leader centroasiatici: il ruolo delle regioni e l'importanza della lingua russa. Per quanto riguarda il primo punto, il ruolo attivo delle regioni russe e centroasiatiche nel fomentare la cooperazione economica e la connettività ricorre molto di frequente nel discorso russo verso la regione. Questo, con tutta probabilità, risponde alla logica di presentare la cooperazione economica come una scelta degli attori locali (*bottom-up*) e non come un'imposizione dall'alto delle élite politiche. Ad esempio, Putin afferma che i contatti interregionali tra Russia e Kazakhstan "continuano ad approfondirsi":

Oggi, 76 delle 89 regioni russe hanno stabilito legami commerciali ed economici diretti con i partner kazaki [...]. In gran parte grazie all'attività delle regioni, l'anno scorso i nostri Paesi hanno registrato una crescita commerciale senza precedenti: quasi il 35 per cento (President of Russia 2022b).

O ancora, Putin fa un elogio del ruolo delle regioni anche nel discorso verso l'Uzbekistan quando dice che "I nostri colleghi nelle regioni stanno dando un contributo sostanziale allo sviluppo delle relazioni tra i nostri Stati (President of Russia 2023).

Simili narrazioni sono presenti anche nel discorso russo verso Kyrgyzstan, Tajikistan e Turkmenistan.

Il secondo sottotema è quello del valore della lingua russa come veicolo e base per la cooperazione economica), anche sul tema della connettività. La citazione più emblematica in questo senso è quella di un discorso di Putin al presidente kirghiso Sadyr Japarov:

Questo supporto della lingua russa è una base per lo sviluppo delle nostre relazioni in molti altri ambiti. L'anno scorso, Bishkek ha ospitato con successo i Giorni della cultura russa, una conferenza sull'eredità spirituale e un forum per i giovani leader. Come ho detto, tutti questi progetti sono blocchi di partenza che creano le condizioni per il progresso delle nostre relazioni in futuro. (President of Russia 2022a)

Il valore dello studio della lingua russa trascende l'esistenza di un passato comune, andando dunque a toccare anche gli interessi pragmatici che sono alla base dei rapporti economici tra Russia e Paesi dell'Asia centrale.

3. Costruire un futuro alla cinese

In Asia centrale, la Cina sta portando avanti una cooperazione infrastrutturale che non si limita alla costruzione materiale di strade, ferrovie o porti, ma si configura come un racconto che mette insieme interessi economici e relazioni culturali. Documenti ufficiali e dichiarazioni congiunte a partire dal 2022 permettono di trarre qualche conclusione riguardo al modo in cui il governo cinese narra il ruolo del Paese in Asia centrale (Figura 1). Ogni progetto infrastrutturale, infatti, diventa l'elemento fondante di un più ampio quadro narrativo che intreccia connettività, cooperazione economica e relazioni politiche ispirate a una visione di "futuro condiviso" (*gongxiang weilai* 共享未来, MAF Cina 2024a).

Un aspetto centrale è la volontà di presentare la connettività come una leva per promuovere non solo lo sviluppo economico, ma anche la stabilità regionale. Nella lettera scritta da Xi Jinping il 15 aprile 2024 sull'accordo per la costruzione della ferrovia Cina-Kirghizistan-Uzbekistan, il presidente cinese sottolinea come questa tratta sia "una decisione strategica che riflette la volontà comune di aprire un corridoio fondamentale" (一个战略决策促进区域互联互通和繁荣) per unire i tre Paesi (MAF Cina 2024a).

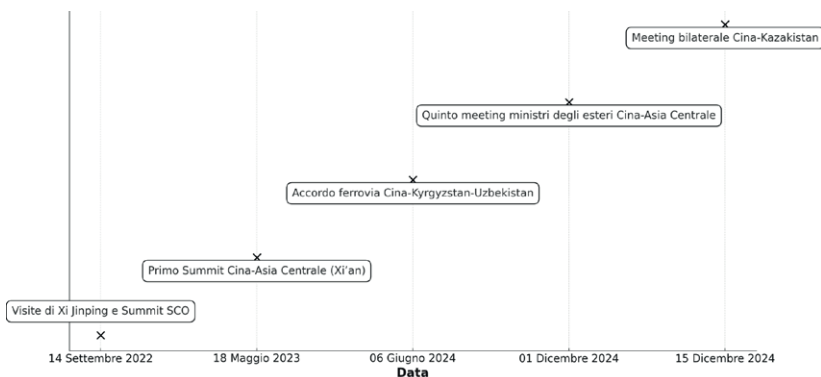


Figura 1. Timeline dei principali incontri diplomatici tra Cina e Asia centrale (2022-2024). Elaborazione dell'autrice.

L'enfasi sul carattere “strategico” (*zhanlue* 战略) sintetizza il modo in cui la Cina narra il proprio intervento: non una semplice opera ingegneristica, ma un passo avanti verso un'Asia centrale maggiormente integrata. Questa ferrovia viene descritta come un ponte materiale e simbolico, in cui “l'obiettivo è la promozione di prosperità e stabilità” (推动繁荣和稳定的目标, MAF Cina 2024a).

In parallelo, il documento del 5 maggio 2024 redatto in occasione del quinto meeting dei ministri degli Esteri di Cina e Asia centrale evidenzia come la cooperazione in materia di trasporti e logistica riguardi anche la modernizzazione delle infrastrutture portuali di Aktau e Turkmenbashi (MAF Cina 2024b). Tali scali marittimi, attraverso rotte sul Mar Caspio, sono inseriti in una rete di trasporti multimodale che collegherebbe l'Estremo Oriente all'Europa. In questo senso, l'integrazione regionale è raccontata come una storia di convergenza, in cui la Cina svolge il ruolo di “catalizzatore” per unire spazi geografici, culture e mercati un tempo frammentati (MAF Cina 2024b).⁶ Questa narrazione risponde a un'idea di “connettività eurasiatica” che si sposa con gli obiettivi globali della Nuova Via della Seta in cui il fulcro è l'idea di trasformare l'Asia centrale in “snodo cruciale” (*zhongyao shuniu* 重要枢纽) per i flussi commerciali continentali (MAF Cina 2024b).

L'altro pilastro del racconto riguarda la cooperazione economica, in particolare nel commercio e nelle risorse energetiche. Nella collaborazione con l'Uzbekistan, per esempio, si legge che la Cina si impegna a favorire

⁶ Letteralmente, “una rete di trasporti che connette l'Est all'Ovest attraverso il Mar Caspio” (通过卡斯比海路线连接东西方的运输网络) (MAF Cina 2024b).

l'importazione di prodotti agricoli uzbeki, a facilitare gli scambi doganali e rafforzare la digitalizzazione dei processi commerciali (MAF Cina 2022a). Non è solo un elenco di misure tecniche: nella narrazione cinese, le semplificazioni doganali e l'apertura a nuove categorie di prodotti diventano elementi di una storia più ampia, in cui i Paesi dell'Asia centrale possono ampliare i loro orizzonti economici accedendo al vasto mercato cinese. Questa espansione è presentata come un "vantaggio reciproco" (*huli gongyin* 互利共赢), sintesi del classico approccio win-win che domina il linguaggio ufficiale di Pechino (MAF Cina 2022a).

Parimenti, l'energia è un tema narrativo di grande rilevanza: "La cooperazione nel settore petrolifero, del gas e delle energie rinnovabili è un pilastro fondamentale per il futuro sviluppo comune" (MAF Cina 2022b, 能源与基础设施为共同发展铺路). Nei testi relativi alla collaborazione con il Kazakistan, si nota come gasdotti e oleodotti siano visti come vasi comunicanti in grado di trasmettere risorse e solidificare legami economici. La Cina racconta tali investimenti come strumenti per "rafforzare la sicurezza energetica della regione" (*Jiaqiang nengyuan anquan hezuo* 加强能源安全合作) e generare nuove opportunità di crescita (MAF Cina 2022b). L'uso di formule come "ridurre le vulnerabilità" o "garantire forniture stabili" indica come il discorso cinese si sforzi di intrecciare la prospettiva economica con quella della stabilità politica. La narrazione tende così a evidenziare la Cina come un "partner affidabile", che non solo beneficia delle risorse centroasiatiche, ma sostiene lo sviluppo interno dei partner (MAF Cina 2022b).

Nel contesto di questa storia di scambi economici, compare anche la dimensione "verde": nel contesto del primo summit tra Cina e Asia centrale, si è menzionata la volontà di favorire fonti rinnovabili, parlando di cooperazione nel settore solare, eolico e idroelettrico per alimentare una crescita sostenibile (MAF Cina 2023).⁷ Sebbene non sia sviluppata in modo altrettanto ampio che in altri contesti (per esempio in Africa o in alcuni Paesi del sud-est asiatico), la narrazione cinese sull'energia verde in Asia centrale si sta progressivamente inserendo come complemento a quella tradizionale sul petrolio e il gas. Questo racconto ecologico ambisce a ritrarre la Cina come leader anche nella transizione energetica, sottolineando la compatibilità tra sviluppo infrastrutturale e protezione ambientale (MAF Cina 2023).

Accanto alla cooperazione tecnica su trasporti, commercio ed energia, il discorso cinese integra anche la dimensione politico-culturale. L'idea di una comunità dal destino condiviso fra Cina e Asia centrale, per

⁷ Per esempio, "Costruire la Nuova Via della Seta verde per promuovere lo sviluppo sostenibile" (建设绿色"一带一路"促进可持续发展) (MAF Cina 2023).

esempio, ricorre in più punti (MAF Cina 2024a, MAF Cina 2023) e incarna la volontà di presentare Pechino come un partner strategico che agisce in sintonia con le priorità nazionali dei Paesi della regione. L'uso di termini come "rispetto reciproco", "sofferenza comune" e "condivisione dei benefici" riflette un lessico teso a dissipare ogni timore di subordinazione a Pechino. Al contempo, la narrazione sottolinea la politica della non interferenza e l'impegno a "rispettare la sovranità e l'integrità territoriale" (*zuzhong zhuquan yu lingtu wanzheng* 尊重主权与领土完整) dei Paesi centroasiatici (MAF Cina 2024a). Tale framing risulta funzionale a consolidare la proiezione dell'immagine cinese come potenza benevola, in contrasto – benché mai citati apertamente – con l'ipotesi di ingerenza militare russa o con le tradizionali potenze occidentali.

Da un punto di vista culturale, emerge un racconto che valorizza la costruzione di legami umani. Borse di studio, scambi accademici, eventi culturali e la creazione di Istituti Confucio sono presentati come strumenti di buon vicinato. In alcuni passaggi, si menziona la collaborazione nella formazione di personale sanitario e l'importanza di estendere le competenze linguistiche reciproche per rafforzare la fiducia (MAF Cina 2022b). Ancora una volta, il discorso cinese non si limita a indicare un piano pragmatico, ma articola una narrazione diplomatica che pone la dimensione culturale come pilastro centrale di un rapporto destinato a durare nel tempo. Questa enfasi risponde alla logica del soft power: la Cina vuole mostrarsi non solo come costruttrice di infrastrutture, ma anche come garante di uno scambio intellettuale che passa dalla società civile.

La narrazione risulta coerente nell'evitare di citare apertamente altri grandi attori – come la Russia – che hanno un'influenza storica in Asia centrale. Tale omissione, ben visibile nei documenti sulle relazioni bilaterali (MAF Cina 2024a, MAF Cina 2022a), suggerisce una strategia di comunicazione politica attenta a non enfatizzare potenziali competizioni. La Cina costruisce un discorso in cui si ritrae come attore pacifico e complementare agli altri grandi attori attivi nella regione, tralasciando le tensioni o le possibili sovrapposizioni di interessi con Mosca. Questo silenzio non implica necessariamente l'assenza di rivalità, ma è utile a creare un racconto unilaterale in cui la Cina si presenta esclusivamente sotto una luce positiva.

D'altro canto, poco spazio è dedicato ai potenziali problemi di gestione dei confini o ai rischi legati alla sicurezza. Nonostante la costruzione di corridoi ferroviari e stradali sia inevitabilmente connessa a questioni di controllo doganale e di movimento di persone, la narrazione preferisce insistere sull'aspetto del commercio e dello sviluppo. Il discorso cinese sull'apertura e la creazione di corsie verdi (MAF Cina 2022a) appare in netto contrasto con il silenzio circa i meccanismi di

gestione dei confini, dei flussi migratori o del contrabbando. Ciò denota la volontà di tenere in ombra le dimensioni più delicate di un intervento infrastrutturale transfrontaliero.

Nel complesso, la cooperazione infrastrutturale fra Cina e Asia centrale si configura come un racconto in cui ogni tratta ferroviaria, ogni porto e ogni progetto energetico si intreccia con la costruzione di una “comunità dal futuro condiviso”. Dai documenti emerge la trama di un’Asia centrale sempre più legata alla Cina, unita da valori comuni di sviluppo e stabilità. La Cina si presenta come un garante di prosperità, capace di offrire risorse, tecnologia e nuovi mercati. Tale narrazione consolida l’immagine di Pechino come costruttrice di ponti, fisici e simbolici. Ne scaturisce un discorso fortemente unilaterale, che non menziona apertamente questioni di competizione geopolitica, ma lascia trasparire la volontà di plasmare l’Asia centrale come parte di un progetto globale a guida cinese, in cui infrastruttura e sviluppo procedono di pari passo. Le parole chiave – “connessione” (*lianhe* 连接), “cooperazione” (*hezuo* 合作), “futuro condiviso” (*gongxiang weilai* 共享未来) – appaiono dunque come elementi narrativi essenziali per comprendere l’approccio cinese alla regione, riflettendo l’ambizione di Pechino di definirsi artefice di un nuovo ordine economico e culturale in Eurasia.

4. Conclusioni

Questo studio ha analizzato come Russia e Cina legittimano il loro ruolo nella regione centroasiatica attraverso le proprie narrazioni strategiche su connettività a partire dal 2022. Se da un lato entrambe le potenze pongono l’accento sugli interessi materiali alla base della cooperazione economica, esse suggeriscono anche una serie di fattori immateriali che plasmano le relazioni bilaterali: la Russia insiste maggiormente sull’eredità condivisa con le cinque repubbliche, soprattutto all’interno dell’Unione sovietica, mentre la Cina presenta il proprio ruolo in un contesto di visione di una “comunità dal futuro condiviso”. Quindi, mentre la Russia sembra essenzialmente guardare al passato, alle “radici” della cooperazione, la Cina tende a presentarsi come il partner del futuro. Anche in questa diversa rappresentazione di sé è possibile rinvenire i semi di una possibile competizione tra Mosca e Pechino nella regione: narrazioni divergenti e non sovrapponibili possono creare frizioni in futuro. Per allargare l’orizzonte delle analisi e valutare l’eventuale impatto della guerra russa contro l’Ucraina sulle narrazioni russe e cinesi in Asia centrale, studi futuri potranno prendere in esame le interazioni avvenute prima del 2022 e compararle con quelle del periodo successivo all’inizio dell’invasione.

Questo studio offre degli spunti importanti di policy per altri attori che hanno l'interesse e la capacità di essere presenti nell'area centroasiatica. L'Italia è uno di questi: Roma è diventata un partner commerciale importante per la regione (soprattutto per Astana, per cui siamo il primo partner commerciale tra i Paesi Ue) e sta intensificando la propria presenza diplomatica (anche attraverso il formato 5+1). Per attori come l'Italia diventa sempre più importante prestare attenzione anche ai fattori immateriali che caratterizzano l'interazione tra i Paesi centroasiatici e Paesi come la Russia e la Cina. Nel fare questo, deve investire anche maggiormente nel proprio brand nazionale cercando formulazioni che lo rendano riconoscibile alle realtà regionali anche attraverso l'utilizzo di simbolismi classici delle tradizioni locali. Proprio al fine di differenziarsi dalle grandi potenze attive nella regione, un ulteriore sforzo dev'essere dedicato a rendere il brand Italia più inclusivo e, dunque, efficace nel promuovere l'immagine del Paese nell'area. In questo senso, le Ambasciate italiane potrebbero creare sinergie con attori locali valorizzando le loro voci, ad esempio attraverso l'uso di influencer. Un'altra politica classica nell'ambito della diplomazia pubblica e del soft power è quella di offrire accesso a corsi universitari su temi d'eccellenza italiana (moda, food, gestione del patrimonio artistico, ecc.) attraverso la collaborazione con università locali oppure tramite accesso a corsi online gratuiti (un modello potrebbe essere la piattaforma online Coursera). Queste strategie più paritarie rafforzerebbero la presenza italiana, distinguendola da Cina e Russia e favorendo così relazioni più competitive con la regione.

Bibliografia

- Artman, Vincent. 2022. "The Soviet Legacy in Central Asian Politics and Society." Oxford Research Encyclopedia of Asian History.
- Arynov, Zhanibek. 2022. "Educated into Sinophilia? How Kazakh Graduates/Students of Chinese Universities Perceive China." *Journal of Current Chinese Affairs* 5, no. 2: 175-194.
- Callahan, William A. 2016. "China's 'Asia Dream': The Belt Road Initiative and the New Regional Order." *Asian Journal of Comparative Politics* 1, no. 3, 226-243.
- China Daily. 2024. "Kazakh President Tokayev a Distinguished Alumnus of Beijing Language and Culture University." *China Daily*, July 4, 2024.
- Cooley, Alexander. 2019. *Great Games, Local Rules: The New Great Power Contest in Central Asia*. New York: Oxford University Press.
- Ehteshami, Anoushiravan, and Niv Horesh. 2017. *China's Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative*. New York: Routledge.

- Frankopan, Peter. 2015. *The Silk Roads: A New History of the World*. London: Bloomsbury Publishing.
- Gabuev, Alexander. 2016. "Crouching Bear, Hidden Dragon: 'One Belt One Road' and Chinese-Russian Jostling for Power in Central Asia." *Journal of Contemporary East Asia Studies* 5, no. 2: 61-78.
- Gaens, Bart, Ville Sinkkonen, and Henri Vogt. 2023. "Connectivity and Order: an Analytical Framework." *East Asia* 40, 209-228.
- Goffman, Erving. 1974. *Frame Analysis: An Essay on the Organization of Experience*. Cambridge: Harvard University Press.
- Johnson, Corey. 2014. "Geographies of Obdurate Infrastructure in Eurasia." In Susan Walcott and Corey Johnson (editors), *Eurasian Corridors of Interconnection: From the South China to the Caspian Sea*, London: Routledge, 110-129.
- Krasnopolsky, Peter. 2022. *China, Russia and Central Asian Infrastructure. Fragmenting or Reformatting the Region?*. Singapore: Palgrave Macmillan.
- Kratochwil, Friedrich V. 2011. *The Puzzles of Politics: Inquiries into the Genesis and Transformation of International Relations*. London: Routledge.
- Kucera, Joshua. 2022. "CSTO Agrees to Intervene in Kazakhstan Unrest." *Eurasianet*, January 5, 2022.
- Lanteigne, Marc. 2019. *Chinese Foreign Policy: An Introduction*. London: Routledge.
- Laruelle, Marlene. 2021. "Russia's Soft Power in Central Asia." In Kirill Nourzhanov and Sebastien Peyrouse (editors) *Soft Power in Central Asia: The Politics of Influence and Seduction*, 45-64. Lanham: Lexington Books.
- Lo, Bobo. 2015. *Russia and the New World Disorder*. Washington, D.C.: Brookings Institution Press.
- Lucenti, Flavia. 2024. "The 'China Threat': Stereotypical Representations in the US Competition with China." *International Politics* 61, no. 1: 1-19.
- MAF Cina. 2022a. "Joint Statement on the 30th Anniversary of Diplomatic Relations Between China and Kazakhstan." September 14, 2022.
- MAF Cina. 2022b. "Joint Statement of the People's Republic of China and the Republic of Uzbekistan." September 15, 2022.
- MAF Cina. 2023. "Xi'an Declaration of the China-Central Asia Summit." May 19, 2023.
- MAF Cina 2024a. "Joint Statement of the Fifth China-Central Asia Foreign Ministers' Meeting." December 1, 2024.
- MAF Cina 2024b. "Agreement on the Construction Cooperation of the China-Kyrgyzstan-Uzbekistan Railway." June 6, 2024.
- Meyer, Henry. 2024. "Russia Builds New Asia Trade Routes to Weaken Sanctions Over War." *Blomberg*, April 17, 2024. <https://www.bloomb->

- erg.com/news/articles/2024-04-17/russia-builds-new-asia-trade-routes-to-weaken-sanctions-over-war?sref=SamVlrGx
- Mikhalev, Alexey and Kubatbek Rakhimov. 2022. Central Asia and the Struggle for Soviet Legacy. *Russia in Global Affairs* 21, no. 2:131-140
- Mitrova, Tatiana. 2024. "Russia's Expanding Energy Ties in Central Asia". *Center on Global Energy Policy at Columbia University*, February 29, 2024. <https://www.energypolicy.columbia.edu/russias-expanding-energy-ties-in-central-asia/>
- Neafie, Jessica, Frank Maracchione, Rustamjon Gabdulhakov, Khasiyat Sheraliev, and Ilyas Supyaldiyarov. 2024. *Beyond the Silk Road: Navigating the Complexities of Central Asia's Public Opinion on China. Central Asia Barometer*, November 1, 2024.
- Onuf, Nicholas Greenwood. 1989. *World of Our Making: Rules and Rule in Social Theory and International Relations*. Columbia: University of South Carolina Press.
- President of Russia. 2022a. "Meeting with President of Kyrgyz Republic Sadyr Japarov." September 15, 2022. <http://en.kremlin.ru/catalog/persons/659/events/69352>
- President of Russia. 2022b. "Russia-Kazakhstan Interregional Cooperation Forum." November 28, 2022. <http://en.kremlin.ru/catalog/persons/593/events/69943>
- President of Russia. 2023. "The President of Russia and the President of Uzbekistan made statements for the media." October 6, 2023. <http://en.kremlin.ru/catalog/persons/496/events/72450>
- Radio Free Europe (RFE). 2024. "Russian Official Says 10,000 Migrant Workers Sent To Fight In Ukraine." June 27, 2024. <https://www.rferl.org/a/russia-migrant-workers-ukraine-war/33012007.html>
- Rolland, Nadège. 2017. *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. Washington, D.C.: National Bureau of Asian Research.
- Tokayev, Kassym-Jomart. 2022. "Russia-Kazakhstan Interregional Cooperation Forum." November 28, 2022. <http://en.kremlin.ru/catalog/persons/593/events/69943>
- Tokayev, Kassym-Jomart. 2023. "Beginning of Russia-Kazakhstan talks in restricted format." November 9, 2023. <http://en.kremlin.ru/catalog/persons/593/events/72704>.
- Sciorati, Giulia. 2022. "'Constructing' Heritage Diplomacy in Central Asia: China's Sinocentric Historicisation of Transnational World Heritage Sites." *International Journal of Cultural Policy* 29, no. 1: 94-112.
- Skalamera, Morena. 2022. "'Steppe-ing' Out of Russia's Shadow: Russia's Changing 'Energy Power' in Post-Soviet Eurasia", *Europe-Asia Studies* 74, no. 9: 1640-1656.

- Stronski, Paul, and Nicole Ng. 2018. "Cooperation and Competition: Russia and China in Central Asia, the Russian Far East, and the Arctic." *Carnegie Endowment for International Peace*, February 28, 2018.
- Wang, Yiwei. 2016. *The Belt and Road Initiative: What Will China Offer the World in Its Rise*. Beijing: New World Press.
- Wendt, Alexander. 1999. *Social Theory of International Politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Winter, Tim. 2019. *Geocultural Power: China's Belt and Road Initiative*. Chicago: University of Chicago Press.

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 Azerbaijan) 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'Azerbaijan (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'Azerbaijan 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 Azerbaijan, 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 Azerbaigian 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 stato 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.

Corridoi verdi Ue a rischio: il caso Black Sea Submarine Cable

FRANCESCO SASSI

University of Oslo, Norvegia

Abstract. Il concetto di corridoio verde trova crescente interesse nella letteratura scientifica, così come nell'analisi delle politiche dell'Unione europea, per quanto concerne l'interdipendenza energetica basata sulle energie rinnovabili e al loro commercio internazionale. Da sempre, le politiche energetiche dell'Ue hanno avuto uno sguardo d'attenzione particolare sul proprio vicinato. Il Green Deal europeo e molte strategie successive, incluso il Competitiveness Compass, hanno affiancato ad obiettivi energetici e climatici, tra qui anche l'allargamento del principio di *acquis communautaire*, anche ambizioni di politica estera e industriale. Tra i corridoi verdi Ue maggiormente ambiziosi, l'analisi si concentra sul progetto di interconnessione elettrica tra la sponda Est ed Ovest del Mar Nero attraverso l'infrastruttura denominata Black Sea Submarine Cable. Una espansione strategica delle interdipendenze europee in una regione, quella del Caucaso e dell'Asia Centrale, di fondamentale importanza per gli obiettivi di sicurezza e transizione energetica Ue. Uno sviluppo che mette in discussione lo stesso concetto di corridoio verde e i principi che sottendono all'integrazione energetica europea con il proprio vicinato.

Keywords: corridoi verdi, Green Deal, interconnessioni, elettricità, Ue.

1. Introduzione

Nell'era della transizione energetica e delle sfide poste all'Unione europea dal cambiamento climatico, la qualità oltre che la quantità di energia consumata all'interno dei confini diviene rilevante. Il combinato disposto di crisi climatica ed energetica, frammentazione delle supply chain e tensioni internazionali, fa da sfondo ad una ricostruzione e ammodernamento dei sistemi energetici europei oggi in corso. La questione dell'interconnettività e dell'interdipendenza energetica europea con i propri vicini assume, nel quadro odierno, una centralità mai avuta.

STUDIES ON CENTRAL ASIA AND THE CAUCASUS Special Issue (2025): 123-141

ISSN 3035-0484 (online) | DOI: 10.36253/asiac-3584

Copyright: © 2025 The Author(s). This is an open access, peer-reviewed article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC-BY-4.0).

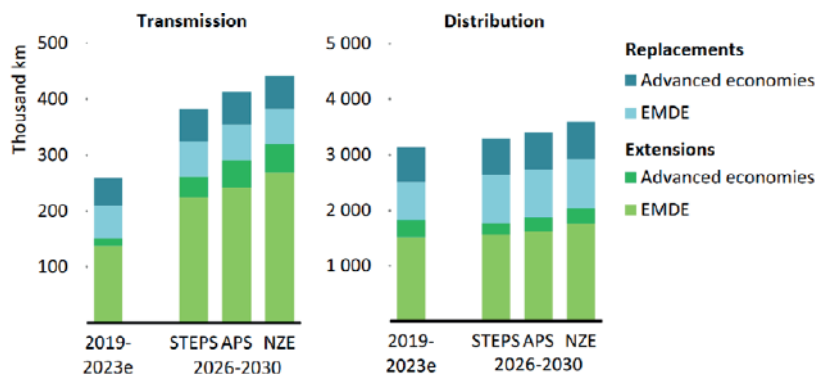
Né all'epoca dell'annuncio del Green Deal, agli esordi della prima Commissione guidata da Ursula von der Leyen, né prima ancora con la sottoscrizione dell'Accordo di Parigi da parte delle autorità europee, la progettazione e realizzazione di cosiddetti "corridoi verdi" è apparsa così centrale. L'analisi dell'interconnessione tra sistemi energetici degli Stati membri Ue e quelli di Paesi e regioni limitrofe è focale per il destino della transizione energetica e il futuro dell'Ue.

Al centro dello studio qui proposto vi sono le prospettive di interdipendenza energetica verde tra Ue, Caucaso e, in una prospettiva più lunga, Asia centrale. In particolare, verranno approfondite le sfide e le opportunità fornite dal cosiddetto Black Sea Submarine Cable (BSSC), Black Sea interconnector o Black Sea electric cable, un progetto dai tanti nomi ma che ha al centro un obiettivo unico, accrescere l'interconnessione elettrica tra Paesi affacciati sul Mar Nero. Un'infrastruttura indirizzata a gettare le fondamenta della connettività verde tra Paesi membri e non dell'Unione europea, rafforzandone la sicurezza e della transizione energetica.

2. Reti ed interconnettività: un problema strutturale

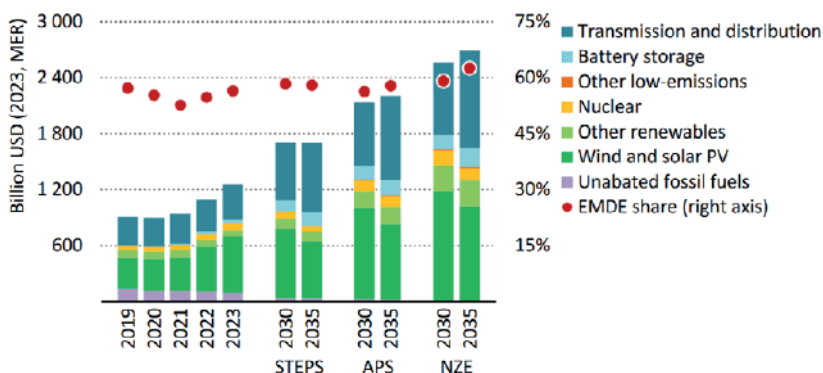
L'interconnettività delle reti elettriche a livello internazionale è da tempo oggetto di particolare attenzione per via del crescente interesse degli stakeholder a promuovere la transizione energetica. Ognuno degli scenari elaborati dalla International Energy Agency (IEA) che prevede una transizione più o meno veloce verso l'obiettivo Net-Zero al 2050, richiede infatti un significativo aumento degli investimenti nel tema dell'interconnettività, connettendo centri di domanda con progetti eolici e solari su grande scala. La domanda crescente di elettricità prevista nei prossimi decenni e il numero in espansione di centri di produzione e distribuzione di energie rinnovabili impone di rafforzare la sicurezza della rete elettrica, facilitando integrazione, flessibilità e distribuzione della generazione su larga scala. La stessa IEA, prevede che nello scenario più conservativo di applicazione delle politiche energetiche dichiarate (STEPS) l'estensione delle linee elettriche installate incrementi del 15% entro il 2030 e vicino al 20% nello scenario Net-Zero al 2050 rispetto la lunghezza attuale. Al momento, l'incremento medio degli investimenti nelle reti si attesta circa su di un positivo, ma insufficiente, 7% annuo (IEA 2024a). Sempre secondo la IEA, nei tre scenari che compongono il World Energy Outlook 2024 (WEO 2024), il tasso di espansione delle reti dovrebbe incrementare tra il 70% al 110% rispetto a quello attuale (Grafico 1).

Secondo lo scenario Net-Zero, entro il 2035 gli investimenti annuali in nuova trasmissione e distribuzione dovrebbero sfiorare il trilione di



IEA. CC BY 4.0.

Grafico 1. Media globale rimpiazzamenti reti elettriche ed estensione per tipologia, regione e scenario (2019-2030). Fonte: IEA, World Energy Outlook 2024.



IEA. CC BY 4.0.

Grafico 2. Investimenti nel settore della generazione per tecnologia, scenario e percentuali nei mercati ed economie in crescita. Fonte: IEA, World Energy Outlook 2024.

dollari, moltiplicando gli investimenti attuali di tre-quattro volte nel giro di un solo decennio. Il 60% degli stessi dovrebbero essere concentrati nei Paesi ed economie in via di sviluppo (Grafico 2). Nonostante gli investimenti siano comunque aumentati nel corso degli ultimi anni, soltanto il 3% della generazione mondiale di elettricità viene commercializzata attraverso reti che valicano i confini nazionali. Se la teoria economica che ha prevalso in Occidente dal dopoguerra suggerisce che una parte delle due connesse risparmierà grazie all'integrazione delle reti, abbassando i costi per partner elettricamente interdipendenti, né la teoria né gli investimenti

in reti hanno in alcun modo evitato problemi di congestione e lunghi tempi di attesa per la connessione di nuovi impianti (The Economist 2025).

Le tempistiche richieste dai progetti di integrazione delle reti necessitano infatti di molto più tempo rispetto quelli necessari per connettere nuovi impianti di generazione alle reti stesse. Il tutto è normalmente legato a lunghi e complessi processi di autorizzazione e costruzione, oltre ai costi economici e finanziari che tali infrastrutture richiedono. Invece di diminuire grazie a nuovi investimenti nelle reti, la capacità totale di progetti in energie rinnovabili (eolico, solare, idroelettrico) in fase avanzata e in attesa di essere collegata alla rete è in continua, drammatica espansione. Secondo le stime di IEA, essa è cresciuta di circa 150 GW in un solo anno, per un totale di 1650 GW stimati al luglio del 2024, mentre diminuiscono invece il numero di progetti nelle prime fasi di sviluppo. (IEA 2024b). Tutto ciò è dovuto a diverse cause. Continue dismissioni di progetti sono all'ordine del giorno, abbandonati dagli sviluppatori per difficoltà finanziarie, complicazioni di tipo burocratico o tensioni registratesi a livello politico, con numerosi cambi di strategia in corso dovuti alla crescente politicizzazione delle supply chain legate alla manifattura di tecnologie nel settore delle rinnovabili (Jacobsen 2025; State of New Jersey 2025).

In questo quadro, una lentezza generalizzata dell'espansione delle reti di distribuzione e trasmissione elettrica pone problematiche di tipo strutturale all'accelerazione della transizione energetica, mettendo in difficoltà diversi operatori, già fortemente sotto stress per via di dinamiche congiunturali e di lungo periodo (Equinor 2025; Reed 2025). Inoltre, la lentezza degli investimenti in interconnettività e reti rischia di invertire la rotta stessa della decarbonizzazione dei sistemi elettrici. Il pericolo è reale, soprattutto laddove nuova capacità di energie rinnovabili è immessa in una rete sotto continuo sforzo infrastrutturale dovuto ai picchi di domanda. In mancanza di sufficienti apporti di energie verdi, questi picchi vengono necessariamente compensati da un maggior utilizzo di fonti fossili, come gas naturale e carbone. I recenti casi di Dunkelfleute in Germania, ovvero l'assenza o un'importante riduzione di luce e ventosità, con ricadute pesanti sulla generazione da fotovoltaico ed eolico e costi crescenti per cittadini e imprese, sono un esempio lampante (Farhat 2025; Timera Energy 2025). L'interconnettività e gli investimenti in trasmissione e distribuzione elettrica sono oggi fattori critici per il presente e il futuro della transizione energetica.

3. Una breve revisione della letteratura sui corridoi verdi

L'incertezza dei futuri scenari energetici non potrebbe essere più grande. In Occidente, i processi di decarbonizzazione dei sistemi energe-

tici mettono in serio dubbio tradizioni di modelli di domanda e consumo persistenti da decenni, esigendo modifiche alle infrastrutture, così come ai mercati le regolamentazioni che li governano (Sassi 2025). A ciò si aggiunge una crescente ondata di contestazione delle misure più urgenti adottate in contrasto al cambiamento climatico, in particolare negli Stati Uniti, mentre in Europa si rafforzano sentimenti di nazionalismo energetico rivolti a contrastare e impugnare iniziative di accentrimento delle politiche energetiche e climatiche (Dayaratna et al. 2025; Clò e Sassi 2025). In un mondo in cui i consumi crescono esponenzialmente in Asia e in cui anche la capacità dei sistemi energetici africani è messa a dura prova dagli stress di sistema, gli equilibri pregressi ed esistenti vengono rimodellati.

In questo magma energetico, la letteratura ha iniziato a discutere l'importanza dell'espansione delle reti di trasmissione che, vista la grande importanza nel processo di elettrificazione dei consumi associato alla transizione energetica, deve assicurare flessibilità ad un sistema decentrato e alimentato da fonti prettamente intermittenti. Limitazioni di tipo ambientale, opposizioni pubbliche e regolatorie sono normalmente indicate come i fattori maggiormente incisivi sull'espansione delle stesse reti. Da subito, la letteratura ha sottolineato il ruolo del supporto politico come fattore critico nell'implementazione dei progetti, incluso lo sviluppo di corridoi e aree prioritarie, oltre che di vere e proprie rotte per le linee elettriche. (Benjamin 2007; Vajjhala et al. 2008). Il rapporto sinergico che lega espansione delle reti e nuovi investimenti in risorse rinnovabili rimane assolutamente prioritario e innegabile per qualsivoglia costituzione di corridoi verdi, che siano essi nazionali o internazionali. Nel caso dell'Ue, l'effetto di investimenti nell'implementazione di corridoi verdi ha effetti diretti sugli scenari futuri di consumo di fonti fossili, riducendo ad esempio consumi e importazioni di fonti fossili come gas naturale (Özdemir et al. 2011).

Sin qui, l'approccio europeo alla costituzione di corridoi energetici è stato in particolare studiato nell'area mediterranea. L'idea di base si fonda sulla produzione di energia fuori dai confini dell'UE e di importazione di elettroni attraverso questi corridoi, con l'obiettivo di assicurare l'approvvigionamento elettrico, ma anche di costituire e rafforzare il peso geopolitico e geoeconomico dell'Ue grazie all'integrazione energetica del proprio vicinato (Lavenex 2004; Mañé 2006; Van der Linde 2007). Dibattiti, questi, confluiti in varie politiche e strategie come il Third Legislative Energy Package (TEP), indirizzato alla disaggregazione di produzione, trasporto e distribuzione, coinvolgendo Paesi terzi in questo processo. Obiettivo finale di queste politiche è l'allargamento del mercato europeo grazie all'espansione del cosiddetto principio di *acquis communautaire* e un'armonizzazione delle politiche del vicinato europeo con le regolamentazioni di Bruxelles.

Allo stesso modo, possibilità di deroghe sono state considerate, in particolare verso alcuni Paesi di maggior rilievo energetico. Queste hanno però sollevato diversi dubbi di natura economica e politica. In particolare, Escriban (2012) nota come processi differenziati di integrazione in questi corridoi verdi, con molteplici fonti energetiche primarie (idrocarburi e rinnovabili), coinvolgono sia l'aspetto normativo e di governance che quello geografico e fisico. Il rischio è che queste deroghe e dinamiche regionali lungo specifici corridoi portino ad una ulteriore frammentazione a livello regionale. Scelte strategiche che influenzano processi quali la democratizzazione dei Paesi terzi e la stessa gestione dei proventi derivati dall'industria energetica. Una dinamica, quella tra maggiore integrazione con lo spazio energetico, economico e infine politico dell'Ue ed una evidente minaccia di frammentazione delle strategie e politiche energetiche che solleva diversi quesiti, inclusa la tenuta degli obiettivi di politica estera e di stampo umanitario.

4. Reti, interconnettività, corridoi verdi: quale strategia per l'Ue?

Tra gli investimenti maggiormente necessari per le infrastrutture energetiche dell'Unione europea al fine di accelerare la costituzione di una economia pienamente decarbonizzata, quelle dedicate a distribuzione e trasmissione di elettricità hanno evidentemente ricevuto maggiori attenzioni a livello europeo. Essi, nel caso in cui coinvolgano uno o più Paesi non membri dell'Ue, vanno sotto il nome di Projects of Mutual Interest (PMI) e vengono promossi, dal 2022 in poi, tramite la revisione della cosiddetta Trans-European Networks for Energy policy. Questi progetti beneficiano di incentivi regolatori e finanziari, minori costi amministrativi, pianificazione accelerata e maggiore visibilità, potendo anche ricevere finanziamenti attraverso strumenti come il Connecting Europe Facility (CEF) (European Parliament 2022).

Secondo il nuovo Commissario europeo all'energia, il danese Dan Jørgensen, lo sviluppo di interconnettori e delle reti elettriche avranno un ruolo importante nel mandato della seconda Commissione europea guidata da Ursula von der Leyen al fine di abbassare gli insostenibili prezzi dell'energia. Insieme ad uno sviluppo più veloce delle rinnovabili, un uso copioso di sistemi per la cattura e lo stoccaggio del carbonio, oltre che a nuovi sistemi e tecnologie di stoccaggio (Power to X), la Commissione intende investire sull'interconnettività con il vicinato europeo come asset strategico per lasciarsi alle spalle la crisi energetica (European Parliament 2024). Lungi dall'essere soltanto una scelta di politica economica, il focus riguardante gli interconnettori e le reti elettriche è riconosciuto come un obiettivo politico e di sicurezza, laddove la stessa presidente von der Leyen afferma che:

Our supply chain dependencies are at times weaponised, as shown by Russia's energy blackmail, or exposed as brittle when global shocks, such as the pandemic, emerge without warning. And the very interconnectors that bring us together, like undersea data cables, have become targets – from the Baltic Sea to the Taiwan Strait (Von der Leyen 2025).

Nell'assenza dell'auspicata cooperazione immaginata 25 anni fa come elemento di guida e collante delle economie globali, il mondo è entrato in una "era di forte competizione geostrategica". In questa, le potenze globali "lottano per ottenere l'accesso a materie prime, nuove tecnologie e rotte di commercio globali" (Von der Leyen 2025). Una realtà che mostra basi e paradigmi opposti rispetto quelli secondo cui l'interconnessione delle economie globali avrebbe invece portato ad una pacifica coesistenza tra governi e popolazioni (Van der Linde 2007).

Nel nuovo mondo in cui l'Ue si confronta con le proprie interdipendenze energetiche, le autorità europee devono fare i conti con un'economia in affanno e un quadro internazionale sempre più controverso. L'elezione alla presidenza degli Stati Uniti di Donald Trump ha immediatamente inferto un colpo alle ambizioni di decarbonizzazione globale con il ritiro del Paese dall'Accordo di Parigi. Mentre la Commissione e i principali governi degli Stati membri hanno ribadito lo stesso Accordo come uno dei pilastri delle politiche climatiche ed energetiche, il Green Deal in Europa si trova a che fare con imprevisti contraccolpi interni che ne minano la credibilità. Il primo documento strategico che mostra le linee guida della nuova Commissione europea, il cosiddetto Competitiveness Compass, basa le politiche Ue su tre linee guida principali: innovazione e digitalizzazione, decarbonizzazione e competitività, riduzione delle dipendenze e sicurezza.

The EU must urgently tackle longstanding barriers and structural weaknesses that hold it back. For over two decades, Europe has not kept pace with other major economies, due to a persistent gap in productivity growth (European Commission, 2025a, P.1).

Alla seconda voce del Competitiveness Compass, i prezzi elevati e instabili dell'energia, di molto superiori a quelli nelle economie in competizione con quella europea, vengono legati esclusivamente alla dipendenza europea da fonti fossili importate e alla "manipolazione di questa dipendenza" da parte della Russia (European Commission 2025a, 9). Decarbonizzazione dei sistemi energetici ed elettrificazione ricoprono un ruolo centrale nella strategia europea per uscire dal contesto di crisi e accrescere i margini di competitività. Diversi strumenti, tra cui *power purchase agreement*, una maggiore flessibilità della domanda lato industriale e un'allocatione più equa di tariffe e costi sistemici sono indicati nel documen-

to come mezzi per risolvere nel breve periodo la volatilità dei prezzi. Nel lungo periodo invece, gli investimenti nelle reti sono ritenuti indispensabili per evitare limitazioni nella produzione elettrica e godere dei benefici del Mercato Energetico Unico. A tal scopo, era già stato avanzato un EU Action Plan for Grids nel novembre del 2023 che mirava a raddoppiare l'esistente infrastruttura di trasmissione a livello transfrontaliero, portando la capacità totale da 93 GW a 180 GW entro il 2030 e ammodernando una rete ormai troppo vetusta per sopportare nuovi allacci di impianti di generazione alla rete (European Commission 2023). Lo stesso Competitiveness Compass preannuncia un nuovo Electrification Action Plan and European Grids Package per l'inizio del 2026, dando slancio alle ambizioni di interconnessione europea. Infine, la strategia prevede come lo scenario di instabilità internazionale necessiti di un nuovo allineamento tra interessi privati e pubblici (European Commission 2025, 15-16.). Ciò dovrà avvenire specialmente nei settori e servizi essenziali come le stesse reti elettriche e cavi sottomarini, con minacce ibride alla sicurezza infrastrutturale.

Un recente studio del Directorate-Generale for Energy ha stimato investimenti colossali nelle reti di distribuzione e trasmissione necessari nell'Ue da qui al 2040 (European Commission 2025a). Soltanto per quanto riguarda la distribuzione elettrica si parla di circa 377 miliardi di euro di capitali rivolti alle infrastrutture interne. A questi si aggiungono i circa 472 miliardi di euro stimati per investimenti in infrastrutture di trasmissione che, in particolar modo a livello nazionale, attrarranno più del 70% dell'ammontare totale (European Commission 2025b, 19). Nello stesso documento viene dedicata una profonda attenzione alle infrastrutture transfrontaliere. Corposi investimenti sono necessari per accrescere l'interconnettività e raggiungere quattro obiettivi (European Commission 2025b, 41-42):

- 1) maggiore utilizzo delle rinnovabili, evitando interruzioni e limitazioni;
- 2) aumentare la sicurezza energetica, accrescendo la ridondanza di rete e garantendo misure di mutuo supporto;
- 3) una potenziale riduzione di emissioni di CO₂;
- 4) una convergenza di prezzo tra le varie aree.

Nel medesimo studio, vengono proposti scenari di investimenti in infrastrutture sottomarine e su terra che dovrebbero connettere, da qui al 2050, i 27 stati membri con i Paesi confinanti l'Ue (Grafico 3). Oltre la marcata incidenza delle infrastrutture costruite all'interno dell'Ue, è evidente come sia i progetti sottomarini che su terra avranno, in particolare dal 2030, un ruolo molto importante nell'interconnettività e interdipendenza elettrica giocata tra l'Europa e il suo vicinato, raggiungendo gli oltre 203 GW previsti al 2050.



Grafico 3. Evoluzione della capacità di progetti transfrontalieri secondo vari scenari elaborati dalla Commissione al 2050. Fonte: Commissione Europea, ENTSO-e, ENTSO-g.

Come si pongono, dunque, gli obiettivi Ue per rafforzare l'interconnettività verde con i Paesi vicini sopra citati con gli obiettivi geopolitici ed energetici di integrazione attraverso lo scambio energetico? Come si può ottenere una armonizzazione delle politiche energetiche dei Paesi coinvolti, secondi il principio di *acquis communautaire*? Esiste un rischio di frammentazione a livello regionale in conseguenza di deroghe concesse, in particolare per i processi di democratizzazione e gestione dei proventi energetici? Tali domande sono al centro dell'indagine che segue.

5. Le interconnessioni del progetto Black Sea Submarine Cable

Il progetto Black Sea Submarine Cable (BSSC) nasce da un proponimento di Usaid e United States Energy Association del 2021 per l'interconnessione elettrica del bacino Caspico all'Europa orientale attraverso un cavo poggiato sul fondale del Mar Nero. Nel dicembre del 2022, alla presenza dei capi di governo di Azerbaijan, Georgia, Romania e Ungheria, la presidente della Commissione von der Leyen ha elargito un importante sostegno politico al progetto durante l'evento che ha portato alla firma di

un accordo di partnership strategica tra i quattro Paesi coinvolti (Indeo 2024). Secondo von der Leyen, BSSC è “una nuova rotta di trasmissione ricca di opportunità” per trasformare la Georgia in un hub energetico, integrando energeticamente la regione con l’Europa, ma anche portando energia a Moldova, Ucraina e Balcani (Von der Leyen 2022).

Il chiaro intento geopolitico di fornire nuova linfa vitale al legame tra Unione europea e Caucaso tramite interconnessioni energetiche si inserisce sullo sfondo di una pervasività nell’area di grandi e medie potenze come Federazione russa e Turchia. L’interconnettività verde è d’altronde un’opportunità che gli stessi Paesi partner non intendono farsi sfuggire, intuendo la possibilità di attrarre importanti investimenti in tutta la supply chain che dovrebbe rendere possibile l’interscambio di molecole verdi da est a ovest. Non a caso, nel settembre del 2024 gli operatori di sistema dei quattro Paesi coinvolti hanno costituito una nuova compagnia chiamata Green Energy Corridor Power Company. La stessa si occupa di rendere innanzitutto attuabile la prima fase del progetto entro il 2029, collegando Romania e Georgia. Successivamente, anche Ungheria e Azerbaijan saranno interconnessi. Secondo le premesse, tutto ciò favorirebbe investimenti nel settore delle rinnovabili e contribuire alla decarbonizzazione della regione, garantendo maggiore sicurezza energetica grazie a maggiore diversificazione. Tali fattori sono importanti se si considera che lo stesso ministro dell’Energia rumeno Sebastian Burduja abbia giudicato lo scenario del Paese come di “insufficiente diversificazione” e parli di malfunzionamento del mercato energetico Ue, con “fonti energetiche a buon mercato non sempre capaci di raggiungere l’Europa orientale”. (Spasić 2024; Mihai 2024).

Tenendo conto del complesso quadro generale che coinvolge il progetto BSSC, occorre considerare anche variabili geoeconomiche e geopolitiche, tecnologiche ed economiche, nonché energetiche ed infrastrutturali che influenzano la creazione di un corridoio verde tra le sponde del Mar Nero. I costi e la componente tecnologica di primissimo piano necessari per la sua realizzazione dei progetti pongono sfide considerevoli all’opera. Inoltre, questi elementi sono d’intralcio per l’estensione del principio di *acquis communautaire* e rappresentano, a diverse gradazioni, un ostacolo al raggiungimento di ognuno dei quattro obiettivi posti dall’Ue nella costituzione di corridoi verdi. La comparazione tra nuova capacità immessa in rete e il costo capitale dei singoli progetti di interconnettività verde dimostra chiaramente come l’incidenza di progetti transfrontalieri, e in particolare di quelli sottomarini, rappresenti un’importante voce di spesa nei progetti di interconnettività europea. La stima è addirittura di 1,7 milioni di euro per ogni MW immesso in rete (European Commission 2025b, 45). Ciò corrisponde ad un +124% rispetto i costi medi stimati per interconnessioni transfrontaliere medie nel contesto europeo.

Tali spese ovviamente graveranno su qualsivoglia investitore e rendono un progetto così ambizioso come BSSC un'infrastruttura oltremodo onerosa e rischiosa in termini economici e finanziari. Il tutto amplifica di significato un progetto così strategico come un cavo della lunghezza di quasi 1.155 km e del quale la porzione sottomarina rappresenta oltre il 90% dell'opera. Dalle prime stime, il costo totale di BSSC raggiungerebbe circa 3,1-3,6 miliardi di dollari per una capacità di 1.300 MW, molto oltre i 2 miliardi di dollari inizialmente stimati. La capacità proposta invece dai promotori del progetto si pone nel range intermedio inizialmente proposto dagli stakeholder da 1.000 a 1.500 MW. (GSE, 2024) Tale cifra indica un coefficiente assai più oneroso di quello medio europeo, con stime per ogni MW immesso in rete che vanno dai 2,7 milioni di euro per megawatt ai 3,1 milioni di euro per megawatt. Le stime tendono poi ulteriormente a salire se si considera soltanto la sezione sottomarina del progetto, lunga precisamente 1.115 km. Dal voltaggio di 500 kV, l'infrastruttura che utilizzerà tecnologie HVDC (corrente continua ad alta tensione) non ha al momento un equivalente funzionante al mondo. Il cavo più lungo ad oggi operante, il Nord Sea Link dalla capacità di 1.400 MW, attraversa il Mare del Nord per circa 720 km in lunghezza, collegando Norvegia e Regno Unito. Interconnettere, all'avanguardia dal punto di vista tecnologico e infrastrutturale, potrebbe presto subire le conseguenze di una iper-politicizzazione interna al Paese scandinavo riguardante le interdipendenze energetiche tra Norvegia ed Europa, considerate inefficienti e molto costose per gli stessi cittadini norvegesi (Milne 2024).

Le ricadute del peso economico/finanziario di BSSC sono assai rilevanti, in quanto gli stessi costi dell'opera avranno un importante impatto sul come questi flussi potranno essere poi rivenduti sul mercato europeo. In Romania, ad esempio, alcuni progetti nel campo delle rinnovabili hanno già stabilito contratti di lungo periodo, sviluppati grazie a PPA per periodi superiori agli 8 anni. Occorrerà però verificare quanto questi contratti, ancora poco sviluppati nel mercato rumeno ed ungherese, potranno sorreggere l'intera impalcatura di un progetto dai costi sontuosi e senza apportare ulteriori costi energetici aggiuntivi per cittadini e imprese (European Commission 2024b, 10) Ad oggi, l'assenza di BSSC tra i progetti inseriti nella prima lista di cinque interconnettori PMI indebolisce l'implementazione di una timeline che vorrebbe l'infrastruttura sottomarina tra Georgia e Romania già realizzata entro la fine del decennio. Potrebbe su questo pesare il rischio sicurezza legato alla vicinanza di BSSC al confine marittimo russo e ucraino, oggi teatro di guerra e scontro tra le marine militari dei due Paesi, e della escalation di incidenti e sabotaggi che hanno coinvolto negli ultimi anni infrastrutture sottomarine, come nei casi di Nord Stream e Balticconnector. Altre implicazioni di cui tenere conto

nell'implementazione del progetto BSSC sono i pesanti rincari energetici susseguitisi negli ultimi anni e la bassa competitività dei prezzi elettrici se comparati con gli altri Paesi Ue, sommata alla porosità degli effetti spillover di aumenti nei Paesi confinanti. Oltre a ciò, rimane tuttora deficitario il livello di liberalizzazione raggiunto dai mercati elettrici di Romania e Ungheria, e in particolare di quest'ultima (Fedajev et. al. 2022). Nella sua interezza, questo scenario rende così più complessa la gestione dei rischi di un'opera come BSSC, con implicazioni che, per via degli oneri infrastrutturali e di trasmissione/distribuzione, potrebbero innescare un accentramento di mercato anziché una disaggregazione come auspicato dal TEP. Un risultato che andrebbe in direzione contraria non solo ai principi di mercato europei e armonizzazione dei prezzi, ma allo stesso obiettivo di espandere l'*acquis communautaire* europeo e influenzare in tal senso i mercati energetici dei Paesi partner Georgia e Azerbaijan.

Come dimostrato dai grafici 4 e 5, i mix elettrici di Romania e Ungheria, i due partner europei del progetto, sono evidentemente più eterogenei di quelli dei Paesi non-Ue coinvolti in BSSC, Georgia e Azerbaijan. Questi ultimi sono infatti massivamente dipendenti da due fonti elettriche di differente natura, rispettivamente idroelettrico e gas naturale, quest'ultimo con un ruolo significativo anche nel mix elettrico georgiano.

Nonostante conti per soltanto lo 0,04% delle emissioni a livello globale, la Georgia ha promesso una riduzione, rispetto i livelli del 1990, del 50-57% delle proprie emissioni di CO₂. Il Paese ha anche fissato al 35% il livello di riduzione delle emissioni, senza apporre condizioni entro la fine del decennio. A tal fine, il governo di Tbilisi ha presentato nel 2021 una strategia per portare l'apporto delle energie rinnovabili (idroelettrico, solare, eolico, biomassa) a corrispondere ad oltre l'87% della generazione elettrica nel Paese, contro il 77% circa corrispondente al livello attuale (Government of Georgia 2021). Una lunga serie di progetti in tutte queste fonti è stata annunciata in parallelo al progetto BSSC e alla strategia di transizione, mentre il governo si è concentrato sulla ricerca di investitori esteri. Nel 2023, le banche statali tedesche e francesi Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) e Agence Française de Développement (AFD) hanno siglato un nuovo programma multi-annuale per la promozione delle energie rinnovabili nel Paese, con investimenti pari a 8,5 milioni di euro e indirizzati verso molteplici settori. A questi vanno ad aggiungersi gli oltre 200 milioni di euro messi a disposizione da KfW sino al 2023, e ai circa 2 miliardi di euro mobilitati attraverso l'Economic and Investment Plan (EIP). Degli stessi, soltanto una quota relativa è andata a supportare progetti energetici afferenti all'ambito delle rinnovabili essendo gli stessi fondi di EIP genericamente riferibili a transizione verde e digitale, lavoro e crescita economica, nell'ottica del piano di integrazione della Georgia

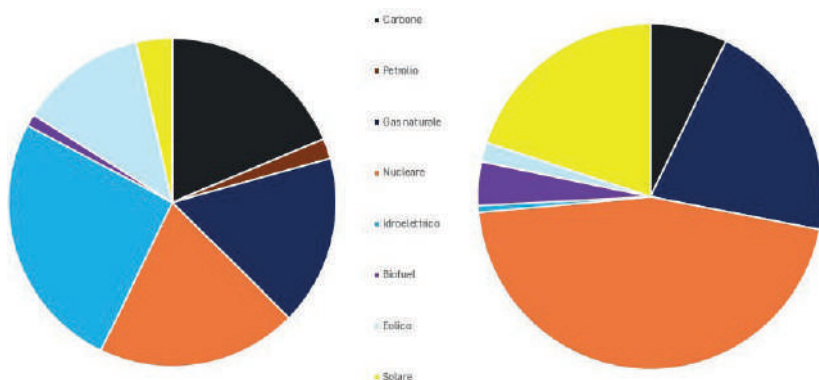


Grafico 4. Mix elettrico di Romania e Ungheria. Elaborazione dell'autore di dati IEA.

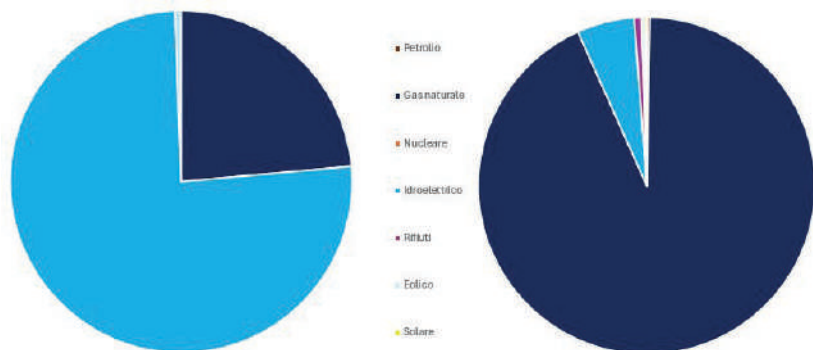


Grafico 5. Mix elettrico di Georgia e Azerbaijan. Elaborazione dell'autore di dati IEA.

all'interno dell'Ue presentato nel 2023 (EU in Georgia 2023; European Commission 2023). Vasti investimenti sono necessari per avanzare la transizione nel Paese, fortemente dipendente dalle importazioni di elettricità dall'Azerbaijan e dalla Federazione russa, le quali costituiscono attorno il 20-25% del carico massimo di rete e circa il 10% dell'approvvigionamento elettrico totale. Tra i due paesi, la Russia costituisce, di gran lunga, il maggior fornitore di elettricità alla Georgia (Bochorishvili & Chakhvashvili 2025). Il Paese è però oggi ad un bivio, tra instabilità politica, influenze straniere e implicazioni economiche. Il rallentamento e un possibile allontanamento dalla cooperazione con l'Europa è una delle possibilità in un quadro di proteste di piazza e scontri tra opposti schieramenti che sono andati ad intensificarsi nel corso del 2024 e inizio del

2025. Oltre che all'integrazione stessa con l'Ue, in ballo vi sono infatti lo status della stessa democrazia e sovranità georgiana, nonché la capacità da parte dell'Europa di rendere effettiva la propria politica estera nel vicinato (Giuashvili 2025).

Di controcanto, anche l'Azerbaijan ha annunciato piani di riduzione delle emissioni del 40% al 2050 – comparate con il 1990 – e la transizione energetica è parte fondamentale della strategia per lo sviluppo socio-economico del Paese al 2030 (President of the Republic of Azerbaijan 2021). Critiche sono state però sollevate verso il Paese, ospitante la conferenza sul clima COP29, per aver abbandonato obiettivi di riduzione delle emissioni del 35% entro il 2030. Questi sono obiettivi intermedi ritenuti necessari per affrontare, su più fasi, la transizione energetica di un Paese massivamente dipendente dal gas naturale anche per la generazione elettrica, per non parlare del fatto che manca tuttora persino l'annuncio di un target Net-Zero da parte dell'Azerbaijan (Missirliu et al. 2024). Al fine di aumentare la cooperazione in campo delle energie rinnovabili, la Commissione ha facilitato la sigla di un memorandum d'intesa tra la Azeri Renewable Energy Agency e WindEurope, l'associazione lobbistica dell'industria europea dell'energia eolica. Il Memorandum prevede differenti aree di cooperazione, inclusa la fornitura di componenti per l'industria, criteri comuni nella competizione e semplificazione dei processi di permitting, la connessione diretta tra acquirenti di elettricità e i produttori azeri di energia eolica, oltre che un esplicito riferimento all'interconnettore BSSC. Il Memorandum, si inserisce nel quadro più ampio di cooperazione energetica che procede grazie al Green Energy Advisory Council e al parallelo Southern Gas Corridor (SGC) Advisory Council. Il tavolo di confronto riunisce oltre 50 istituzioni e 20 partner governativi e lavora al fine di approfondire gli interscambi energetici, anche grazie alla costituzione di un corridoio verde per l'export di elettricità, idrogeno, riduzione delle emissioni di metano. Va anche ricordato che lo stesso tavolo negoziale lavora anche al fine di aumentare le esportazioni di gas naturale verso l'Europa (European Commission 2024a; WindEurope 2024). La dichiarazione fa anche riferimento al cosiddetto Caspian-EU Green Energy Corridor, lasciando presagire l'opportunità di ulteriori interconnessioni tra la sponda Est ed Ovest dei Paesi caspici.

Durante il Summit di COP29, i governi di Azerbaijan, Kazakhstan e Uzbekistan hanno sottoscritto una partnership strategica per la costituzione di un Corridoio verde transcaspico per il trasporto di molecole verdi, generate da impianti solari ed eolici, per poi essere esportate verso ovest nel sistema elettrico europeo (Hajiyev 2024; President of Uzbekistan 2024). Nonostante le prospettive di partnership verde, il presidente azero Ilham Aliyev ha più volte sostenuto come l'Azerbaijan sia stato beneficiato

da Dio delle proprie vaste risorse di idrocarburi e come Baku non intenda frenare nuovi investimenti in produzione aggiuntiva di gas naturale, principalmente per l'export verso i Paesi europei. Non vengono celate infatti le ragioni di un potenziamento del comparto delle rinnovabili nell'ottica di un risparmio di volumi di gas naturale, altrimenti impiegato internamente, e potenzialmente esportabili verso la stessa Ue (Gavin and Mathiesen 2024; Reuters 2024). Nell'assenza però di impegni economici/finanziari di largo respiro dell'Europa, altri attori internazionali si stanno facendo strada nel settore delle rinnovabili azere, scommettendo su possibili dividendi geopolitici da un riposizionamento nella regione del Caucaso. Durante COP29, l'Arabia Saudita ha infatti sottoscritto un programma esecutivo e una partnership strategica per integrare maggiormente la regione attraverso nuove interconnessioni e investimenti in energia rinnovabile. La sigla di questi documenti ha portato l'azienda di stato ACWA Power, l'azera SOCAR e l'emiratina Masdar alla sigla di un Memorandum of Understanding per lo sviluppo di progetti di eolico offshore dalla capacità di 3,5 GW e localizzati nel Mar Caspio (Saudi Ministry of Energy 2024). Anche le molecole verdi generate attraverso questi investimenti potrebbero, nel futuro, essere trasportate attraverso il corridoio verde del Mar Nero e divenire parte integrante dell'approvvigionamento elettrico del continente europeo.

Bibliografia

- Argus Media. 2024. "Azerbaijan wants certainty from EU on gas needs." *Argus Media*, April 26, 2024. <https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2562870-azerbaijan-wants-certainty-from-eu-on-gas-needs>.
- Benjamin, Richard. 2007. "Principles for Interregional Transmission Expansion." *The Electricity Journal* 20, no. 8. <https://doi.org/10.1016/j.tej.2007.08.005>.
- Bochorishvili, Eva and Mariam Chakhvashvili. 2025. "Georgia's Electricity Market Watch." *Galt & Taggart*, February 5, 2025. <https://ramad.bog.ge/s3/cms/static/files/c116192f-82c3-419f-81ab-7b6a32843194.PDF>.
- Clò Alberto e Francesco Sassi. 2025. "La forza dei nazionalismi energetici e la debolezza dell'Unione." *Energia*, no. 1, 2025: 8-10.
- Dayaratna, Kevin et. al. 2025. "Time for U.S. Energy Dominance: Unlocking America's Oil and Gas Potential through Innovation and Policy." *The Heritage Foundation*, January 20, 2025. <https://www.heritage.org/energy/report/time-us-energy-dominance-unlocking-americas-oil-and-gas-potential-through-innovation>.

- Equinor. 2025. "Equinor fourth quarter and full year 2024 results." *Equinor*, February 5, 2025. <https://www.equinor.com/news/equinor-fourth-quarter-and-full-year-2024-results>.
- Escribano, Gonzalo. 2012. "Convergence towards Differentiation: The Case of Mediterranean Energy Corridor." In Esther Barbé, Anna Herranz-Surrallés (editors) *The Challenge of Differentiation in EuroMediterranean Relations*. London: Routledge.
- EU in Georgia. 2023. "Germany, France, the EU and Georgia sign a new multi-year reform commitment that will support Georgia's EU ambition in green energy transition." *The European Union in Georgia*, November 24, 2023. <https://eu4georgia.eu/germany-france-the-eu-and-georgia-sign-a-new-multi-year-reform-commitment-that-will-support-georgias-eu-ambition-in-green-energy-transition/>.
- Euractiv. 2025. "Azerbaijan halts gas deliveries to Serbia, Bulgaria." *Euractiv*, January 12, 2025. <https://www.euractiv.com/section/eet/news/azerbaijan-halts-gas-deliveries-to-serbia-bulgaria/>.
- European Commission. 2023a. *EU Action Plan for Grids*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- European Commission. 2023b. *Commission Implementing Decision of 11.12.2023 on the financing of the annual action plan in favour of Georgia for 2023*. Brussels: European Commission.
- European Commission. 2024a. "Joint statement: 10th ministerial meeting of the Southern Gas Corridor Advisory Council and 2nd ministerial meeting of the Green Energy Advisory Council" *European Commission*, March 1, 2024.
- European Commission. 2024b. *Quarterly report On European electricity markets* 17, no. 3.
- European Commission. 2025a. *Communication from The Commission to The European Parliament, The European Council, The Council, The European Economic and Social Committee and The Committee of the Regions. A Competitiveness Compass for the EU. 29.01.2025*. Brussels: European Commission.
- European Commission. 2025b. *Investment needs of European energy infrastructures enable a decarbonised economy – Final Report, January 2025*. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- European Parliament. 2022. "Regulation (EU) 2022/869". *European Parliament*, June 3, 2025.
- European Parliament. 2024. "Hearing of Commissioner-designate Dan Jørgensen". *European Parliament*, November 5, 2024.
- Farhat, Eamon. 2025. "German Oil-Fired Generation Surges as Wind Set to Plunge." *Bloomberg*, January 14, 2025. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-01-14/german-oil-fired-generation-surges-as-wind-energy-set-to-plunge>.

- Fedajev et al. 2022. "Assessment of Electricity Market Liberalization in CEE Economies: A Multicriteria Approach." In Syed Abdul Rehman Khan, Mirela Panait and Felix Puime Guillen (editors) *Energy Transition: Economic, Social and Environmental Dimensions*, Springer Nature, 165-192. Berlin: Springer.
- Giuashvili, Teona. 2025. "The European Union's Strategic Test in Georgia." *Ifri Memos*, January 27, 2025.
- Government of Georgia. 2021. *Georgia's 2030 Climate Change Strategy*.
- GSE. 2024. *Georgia-Romania Black Sea Submarine Cable Project Feasibility Study Summary*.
- Hajiyev, Hikmet. 2024. "Post su X del 13 novembre." X, 13 novembre 2024. <https://x.com/HikmetHajiyev/status/1856590276585725976>.
- IEA. 2024a. *World Energy Outlook 2024*. France: International Energy Agency (IEA).
- IEA. 2024b. *Renewables 2024: Analysis and forecasts to 2030*. France: International Energy Agency.
- Indeo, Fabio. 2024. "Green Corridor: la cooperazione energetica tra Azerbaijan e repubbliche centroasiatiche." *Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI)*, 11 Novembre 2024. <https://www.ispionline.it/it/publicazione/green-corridor-la-cooperazione-energetica-tra-azerbai-gian-e-repubbliche-centroasiatiche-189952>.
- Lavenex, Sandra. 2004. "EU external governance in 'wider Europe.'" *Journal of European Public Policy* 11, no. 4: 680-700.
- Mañé-Estrada, Aurèlia. 2006. "European energy security: towards the creation of the geo-energy space." *Energy Policy* 34, no. 18: 3773-3786.
- Mihai, Catalina. 2024. "Romanian minister: Eastern Europe needs additional energy sources due to high prices." *Euractiv*, September 4, 2024. <https://www.euractiv.com/section/politics/news/romanian-minister-eastern-europe-needs-additional-energy-sources-due-to-high-prices/>.
- Milne, Richard. 2024. "Norway campaigns to cut energy links to Europe as power prices soar." *Financial Times*, December 12, 2024. <https://www.ft.com/content/f0b621a1-54f2-49fc-acc1-a660e9131740>.
- Missirliu, Ana et al. 2024. "COP29 host Azerbaijan climate action 'Critically insufficient.'" *Climate Action Tracker (CAT)*, September 2024.
- Saudi Ministry of Energy. 2024. "The Kingdom Signs an Executive Program for Cooperation in Developing and Transferring Renewable Energy with Azerbaijan, Kazakhstan, and Uzbekistan, Alongside Several Key Agreements and Memorandums at COP29." November 13, 2024.
- Spasić, Vladimir. 2024. "Azerbaijan, Georgia, Hungary, Romania establish firm for Black Sea interconnector." *Balkan Green Energy News*, September 5, 2024. <https://balkangreenenergynews.com/azerbaijan-georgia-hungary-romania-establish-firm-for-black-sea-interconnector/>.

- The Economist. 2025. "To make electricity cheaper and greener, connect the world's grids." *The Economist*, January 23, 2025. <https://www.economist.com/leaders/2025/01/23/to-make-electricity-cheaper-and-greener-connect-the-worlds-grids>.
- Reed, Stanley. 2025. "Green Energy Ambitions of European Companies Take a Beating." *The New York Times*, February 6, 2025. <https://www.nytimes.com/2025/02/06/business/offshore-wind-green-energy.html>.
- Özdemir, Özge et al. 2011. "The impact of Large-scale Renewable Integration on Europe's Energy Corridors." In *2011 IEEE Trondheim PowerTech*, Trondheim, Norway, 1-8. 10.1109/PTC.2011.6019256.
- Gavin, Gabriel and Karl Mathiesen. 2024. "Azerbaijan president: COP29 won't stop us investing in 'god-given' gas." *Politico*, April 26, 2024. <https://www.politico.eu/article/azerbaijan-president-ilham-aliev-cop29-climate-change-gas/>.
- President of the Republic of Azerbaijan. 2021. "Order of the President of the Republic of Azerbaijan on approval of 'Azerbaijan 2030: National Priorities for Socio-Economic Development.'" February 2, 2021.
- President of Uzbekistan. 2024. "Лидеры Узбекистана, Азербайджана и Казахстана дали старт проекту развития и передачи «зеленой» энергии" (Leaders of Uzbekistan, Azerbaijan and Kazakhstan launch project to develop and transfer green energy). November 13, 2024.
- Reuters. 2024. "Azerbaijan hoping to cut emissions with \$2 bln green energy investment." *Reuters*, June 5, 2024. <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/azerbaijan-hoping-cut-emissions-with-2-bln-green-energy-investment-2024-06-05/>.
- Jacobsen, Stine. 2025. "Trump halt on offshore wind power leases hits European companies." *Reuters*, January 21, 2025. <https://www.reuters.com/business/energy/orsted-shares-down-17-us-project-stumbles-trumps-anti-wind-power-policy-hits-2025-01-21/>.
- Sassi, Francesco. 2025. "The (Un)Intended consequences of power: The global implications of EU LNG strategy to reach independence from Russian gas." *Energy Policy* 198. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2025.114494>.
- State of New Jersey. 2025. "New Jersey Board of Public Utilities Statement on New Jersey's Fourth Offshore Wind Solicitation." February 3, 2025.
- Timera Energy. 2025. "Impact of German Dunkelflaute on flex asset value." *Timera Energy*, January 20, 2025. <https://timera-energy.com/blog/impact-of-german-dunkelflaute-on-flex-asset-value/>.
- Vajjhala, Shalini et al. 2008. *Linking Interregional Transmission Expansion and Renewable Energy Policies*. Washington, D.C.: Resources for the Future.
- Van der Linde, Coby. 2007. "The art of managing energy security risks." *European Investment Bank (EIB) Papers* 12, no. 1: 50-78.

- Von der Leyen, Ursula. 2022. "President von der Leyen: 'Black Sea electric cable is a new transmission route full of opportunities.'" *European Commission*, December 16, 2022.
- Von der Leyen, Ursula. 2025. "Special Address by President von der Leyen at the World Economic Forum." *European Commission*, January 21, 2025.
- WindEurope. 2024. "WindEurope and Azerbaijan join forces to accelerate wind energy." *Wind Europe Press releases*, March 4, 2024. <https://wind-europe.org/newsroom/press-releases/windeurope-and-azerbaijan-join-forces-to-accelerate-wind-energy/#:~:text=Through%20this%20collaboration%20the%20parties,development%2C%20both%20onshore%20and%20offshore.>

L'Italia e lo snodo dei trasporti centroasiatico: prospettive ed interessi

FABIO INDEO¹, LEONARDO BIANCHINI²

¹ *Università degli Studi di Siena, Italia*

² *Sapienza Università di Roma, Italia*

Abstract. Data la fortunata posizione geografica nel cuore del Mar Mediterraneo, l'Italia persegue l'ambizioso tentativo di legittimarsi come hub logistico-infrastrutturale tra Asia ed Europa. A seguito delle implicazioni emerse a seguito del conflitto russo-ucraino, la necessità di sviluppare corridoi di commercio alternativi a quelli transitanti nel territorio russo è diventata un'esigenza strategica per la Ue e per l'Italia: in questo contesto, i corridoi di trasporto che attraversano le repubbliche centroasiatiche rappresentano un'allettante prospettiva nella strategia di diversificazione infrastrutturale, all'interno della quale l'Italia e i porti nazionali possono svolgere una funzione fondamentale. La finalità di questo lavoro sarà quella di analizzare il ruolo che l'Italia svolgerà nella promozione ed implementazione dei corridoi intermodali di trasporto che attraverseranno l'Asia Centrale (Middle Corridor, Lapis Lazuli corridor, in sinergia con i porti sul Mar Caspio di Kazakistan, Turkmenistan e Azerbaigian), e quali opportunità emergeranno per le imprese e le compagnie italiane in termini di import/export, di investimenti infrastrutturali ed in generale per la crescita del commercio e delle relazioni bilaterali italo-centroasiatiche.

Keywords: Asia centrale, connettività, Italia, Middle Corridor, infrastrutture.

1. Introduzione

I corridoi di trasporto terrestri che si dipanano lungo la direttrice est-ovest rappresentano un'importante fattore di diversificazione geografica del commercio tra Asia ed Europa, in quanto circa il 90% di esso si svolge per via marittima. Se prima del febbraio 2022 le iniziative volte a rafforzare la connettività rispondevano a questa logica di diversificazione, la guerra in Ucraina ha messo in evidenza la vulnerabilità – per tutti gli attori coinvolti – dei corridoi di trasporto che transitano in territorio russo, rendendo

necessario ed urgente lo sviluppo di rotte alternative: in questa prospettiva, l'Asia centrale si configura come crocevia infrastrutturale tra est ed ovest che consente di riorientare l'interscambio commerciale attraverso delle rotte di trasporto che evitano il territorio russo. Tra questi corridoi, il più importante è il Middle Corridor, rotta transcaspica che attraversa il Kazakistan ed il Mar Caspio sino al porto azerbaigiano di Baku per poi raggiungere l'Europa. Lo sviluppo del Middle Corridor e di altri eventuali corridoi aggiuntivi attraverso il Caspio necessitano di investimenti cospicui per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto e per aumentare la capacità: l'Unione europea, gli Stati membri e le organizzazioni internazionali come la Banca Mondiale sono quindi impegnate per valutare la fattibilità dei progetti e per finanziarne la loro realizzazione. In questo scenario, l'Italia ha dimostrato interesse allo sviluppo della connettività tra est ed ovest finalizzata ad approfondire le relazioni economico-commerciali ed il dialogo politico con le cinque repubbliche centroasiatiche. Le imprese italiane sono presenti nella regione, in modo particolare in Kazakistan – principale hub logistico nella rete di corridoi transcaspi – e la crescita continua dell'interscambio commerciale e del valore delle importazioni ed esportazioni rende evidente la necessità di creare dei corridoi di trasporto sui quali convogliare le rispettive produzioni nazionali.

L'obiettivo che si pone questo articolo – attraverso l'utilizzo di documenti ufficiali, reports e articoli di riviste e giornali della stampa nazionale e centroasiatica – è quello di analizzare il ruolo che l'Italia svolgerà nella promozione ed implementazione dei corridoi intermodali di trasporto che attraverseranno l'Asia Centrale: il Middle Corridor, la cui rilevanza viene descritta nel primo paragrafo, rappresenta la priorità sulla quale convogliare investimenti economici e sforzi politici, ma la rafforzata cooperazione regionale permetterà lo sviluppo di altri corridoi transcaspi che richiederanno il potenziamento e la valorizzazione dei porti kazaki e turkmeni sul Mar Caspio, tasselli strategici nell'architettura di connettività regionale. Nel secondo paragrafo vengono perciò analizzati quali sono gli interessi italiani nello sviluppo di queste connessioni e nel rafforzamento della cooperazione con i Paesi centrasiatrici. Un altro obiettivo, sviluppato nel terzo paragrafo, sarà infine quello di valutare quali opportunità emergeranno per le imprese e le compagnie italiane in termini di import/export, di investimenti infrastrutturali ed in generale per la crescita del commercio e delle relazioni bilaterali italo-centroasiatiche.

2. Connettività e diversificazione: la crescente rilevanza dei corridoi di trasporto transcaspi

Nonostante l'Unione europea abbia iniziato a considerare – a partire dal 2018 con il documento *EU-Asia Connectivity Strategy* – l'Asia centrale

come un corridoio determinante per rafforzare l'architettura di connettività tra est ed ovest (External Europe Action Service 2018), solo con la crisi nelle relazioni con la Russia – a seguito dell'invasione dell'Ucraina nel febbraio 2022 – è prevalsa la necessità strategica di accelerare sul tema della connettività, promuovendo lo sviluppo di corridoi infrastrutturali alternativi a quelli transitanti in territorio russo.

Infatti, prima del febbraio 2022, l'86% del traffico terrestre tra Cina ed Europa avveniva attraverso il corridoio settentrionale della *Belt and Road Initiative* (BRI) promossa da Pechino (*New Eurasian Land Bridge, NELB*), ovvero attraverso una rete di corridoi ferroviari che trasportavano le merci attraversando Kazakistan, Russia, Bielorussia e Polonia (World Bank 2023). A seguito delle sanzioni occidentali, questa rotta di trasporto è diventata economicamente vulnerabile e meno attraente, rafforzando l'impegno congiunto finalizzato allo sviluppo di corridoi alternativi per evitare il transito attraverso la Russia: in quest'ottica, le cinque repubbliche centroasiatiche rappresentano una concreta opzione come crocevia infrastrutturale per i corridoi di trasporto lungo la direttrice est-ovest.

Se la Conferenza sulla connettività tra l'Unione europea e l'Asia centrale – svoltasi a Samarcanda (Uzbekistan) nel novembre 2022, con la partecipazione dell'alto rappresentante per la Politica estera dell'Unione europea Josep Borrell ed i leader dei cinque Paesi – dimostrava la convergenza di interessi (ridurre la dipendenza dalle rotte economico-commerciali controllate da Mosca), la presentazione da parte dell'Unione europea di un approfondito piano infrastrutturale (giugno 2023) delinea una precisa volontà politica volta al rafforzamento della cooperazione infrastrutturale.

L'ambizioso piano prevede investimenti logistici stimati in 18,5 miliardi di euro per la realizzazione di 33 misure di *hard connectivity* – costruzione ex novo e/o ammodernamento di reti stradali, linee ferroviarie, potenziamento dei porti sul Caspio e dei "porti di terra", ovvero hub logistici – e 7 misure di *soft connectivity*, nel settore della regolamentazione legislativa, digitalizzazione, armonizzazioni delle tariffe e controlli alle frontiere (European Commission 2023a).

Sulla base di questo studio, l'Unione europea ha deciso di convogliare gli investimenti e gli sforzi politico-diplomatici sulla realizzazione del *Central Trans-Caspian Network* (CTCN), a seguito di una valutazione che ha preso in considerazione fattori chiave come la maggiore fattibilità in termini di volumi di traffico, sviluppo infrastrutturale, integrazione economica e sviluppo regionale.

Si tratta del segmento infrastrutturale centrale tra i diversi corridoi transcaspiici, meglio conosciuto come Middle Corridor o *Transcaspiian International Transport Route*, TITR, rotta intermodale che dal confine sino-kazako, dal "porto di terra" di Khorgos, attraversa il Kazakistan (con-

nettendosi al corridoio transcaspico settentrionale nella città di Saksaulskaya) per arrivare nei porti di Aktau e Kuryk sulla sponda kazaka del Caspio, dai quali le merci vengono trasferite via mare sino al porto azero di Baku per poi essere convogliate sulla ferrovia Baku-Tbilisi-Kars (BTK) ed arrivare in Europa. Rispetto al tradizionale corridoio settentrionale, il Middle Corridor si dipana lungo una rotta più corta – 7mila km rispetto ai 10mila del NELB – e con tempi di percorrenza che teoricamente si equivalgono (una media di due settimane), ma che di fatto possono dilatarsi allungandosi sino a 45 o addirittura 60 giorni (European Commission 2023^o, 11).

Per implementare la realizzazione del Middle Corridor, l'Ue si è impegnata a gennaio 2024 a stanziare 10 miliardi di euro nell'ambito del Global Gateway¹ con l'obiettivo di sviluppare un'efficiente rotta alternativa di trasporto basata sulla multimodalità, ovvero combinando trasporto terrestre e marittimo (European Commission 2024).

Secondo le stime del report della Banca Mondiale, il Middle Corridor possiede un enorme potenziale di crescita – a condizione che vengano potenziate le infrastrutture e le connessioni tra i diversi segmenti di trasporto intermodale –, poiché potrebbe aumentare in maniera considerevole il volume delle merci trasportate, passando dai 2,3 milioni di tonnellate del 2023 a 11 milioni di tonnellate entro il 2030 (World Bank 2023, 6).

Queste stime appaiono confermate dai dati più recenti, come quelli riportati da *Azerbaijan Railways CJSC*, secondo i quali il volume delle merci trasportate dalla Cina attraverso il TITR è aumentato di 25 volte rispetto al 2023. Il corridoio dimostra la sua valenza strategica operando anche nell'altra direzione di marcia: nel 2024, 358 treni merci sono infatti partiti da Baku verso la Cina attraverso il TITR, mentre per il 2025, la compagnia ferroviaria azera punta a triplicare il numero, arrivando a mille convogli (Daly 2025).

Nonostante il Middle Corridor sia il progetto prescelto, in una prospettiva di (ulteriore) diversificazione dei corridoi di trasporto, l'Ue guarda con interesse anche al corridoio transcaspico settentrionale – che dal confine sino-kazako di Alashankou attraversa il Kazakistan sino ai porti di Aktau e Kuryk sul Caspio, per poi convergere o sul segmento ferroviario BTK oppure verso i porti georgiani di Batumi e Poti sul Mar Nero – ed il corridoio transcaspico meridionale, incentrato sul porto turkmeno di Turkmenbashi, come hub di un corridoio ferroviario che partirebbe dal Kirghizistan sino all'Uzbekistan (il corridoio ferroviario Cina-Kirghizistan-Uzbekistan in fase di implementazione) per poi attraversare il

¹ Si tratta di un piano infrastrutturale lanciato nel 2021 che mira a costruire connessioni più resilienti attraverso partenariati solidi, allocando 300 miliardi di euro per investimenti nel periodo 2021-2027 (European Commission 2023b).

Turkmenistan sino alle sponde del Caspio e successivamente connettersi alla bretella ferroviaria esistente BTK. In alternativa, il punto di partenza potrebbe essere Kulma Pass in Tagikistan, per attraversare l'Uzbekistan e percorrere poi la rotta già citata (European Commission 2023a, 14).

A seguito dei lavori di ammodernamento e potenziamento terminati nel 2018, il porto di Turkmenbashi può gestire 17 milioni di tonnellate di merci all'anno, condizione che rafforza il suo futuro ruolo di hub logistico regionale (Gap İnşaat s.d.). Nel dicembre 2022, un treno composto da 46 vagoni, contenenti concentrato di rame, caricati nell'Uzbekistan orientale, ha attraversato il Turkmenistan sino a Turkmenbashi: successivamente, in una combinazione multimodale di rotte terrestri e marittime attraverso il Caspio e il Mar Nero, le merci sono giunte fino in Bulgaria (UzNews 2022). Lo stesso porto riveste un ruolo cruciale in un altro corridoio di trasporto est-ovest, il Lapis Lazuli (operativo dal 2018) che contribuisce a rafforzare la strategia di diversificazione geografica nel complesso dell'architettura di connettività regionale. Lapis Lazuli, infatti, parte dall'hub ferroviario di Torghundi in Afghanistan: da qui, le merci vengono trasportate sulla linea ferroviaria turkmena sino al porto di Turkmenbashi da dove raggiungono il porto di Baku e successivamente o la linea BTK o i porti georgiani sul Mar Nero (Alekbberli-Museyibova 2023).

I vantaggi derivanti dall'apertura di nuove rotte commerciali lungo la direttrice est-ovest e l'interesse dell'Ue nel promuoverli ha spinto Turkmenistan ed Uzbekistan a una maggiore cooperazione in campo infrastrutturale. Il 3 ottobre 2024 la capitale Ashgabat ha ospitato un meeting organizzato dal Turkmenistan e dall'Unione europea rivolto alle nazioni coinvolte



Figura 1. I corridoi di trasporto transcaspici (European Commission 2023a, 12). **[manca il riferimento nel testo?]**

nel Middle Corridor, nel corso del quale è stata lanciata la piattaforma per il coordinamento del corridoio di trasporto transcaspio per armonizzare gli sforzi, coordinare gli investimenti e supportare i progetti infrastrutturali lungo la rotta est-ovest (External Europe Action Service 2024). A febbraio 2025 invece, a margine di un incontro a distanza che ha coinvolto autorità turkmene, azerbaigiane, georgiane e rumene, Ashgabat ha dichiarato di essere pronta a siglare un accordo quadripartito per lo sviluppo di una nuova rotta di trasporto commerciale est-ovest all'interno del Middle Corridor destinata ad attraversare il Mar Caspio e il Mar Nero e che in sostanza ricalca il tracciato del corridoio Lapis Lazuli (Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan 2025).

A gennaio 2025, un decreto emesso dal presidente uzbeko Mirziyoyev contiene un piano quinquennale volto alla modernizzazione delle rotte di trasporto e alla riduzione dei costi, perseguendo una maggiore efficienza nella logistica dei trasporti in modo da facilitare il coinvolgimento di Tashkent e gli scambi commerciali attraverso il Middle Corridor. Per l'Uzbekistan rappresenta una componente essenziale della strategia di diversificazione e di riduzione della dipendenza dal transito attraverso le rotte russe, che non si limita unicamente al corridoio transcaspio ma punta anche sul miglioramento della cooperazione con Afghanistan e Turkmenistan per lo sviluppo di corridoi infrastrutturali aggiuntivi (Eurasianet 2025).

3. L'Italia nell'architettura regionale di connettività

L'Italia ha manifestato il proprio interesse ad essere coinvolta nell'architettura di connettività tra Asia ed Europa in anticipo rispetto agli eventi del febbraio 2022, per ridurre la dipendenza dalle rotte economico-commerciali che transitavano attraverso Russia e Kazakistan, potenziale target delle sanzioni europee ed occidentali in genere.

La centralità geografica della penisola italiana, posizionata strategicamente nel cuore del Mar Mediterraneo e che si proietta a nord verso i mercati dell'Europa centrale (Francia, Germania, Austria), rappresenta il principale punto di forza per legittimare il ruolo dell'Italia come hub marittimo per i corridoi commerciali di trasporto provenienti dall'Asia. Queste caratteristiche geografico-infrastrutturali costituirono un indubbio fattore d'attrazione per la dimensione marittima del progetto cinese della BRI, all'interno della quale i porti italiani consentivano di diversificare gli hub logistico-commerciali di Pechino nel Mediterraneo in aggiunta a quello greco del Pireo.

Nella Dichiarazione di Intenti del 2019 che sanciva l'adesione dell'Italia – unica nazione del G7 – alla “Via della seta” (Italian Government 2019)

i porti nazionali di Trieste e Genova assumevano una rilevanza strategica per lo sviluppo di corridoi marittimi sull'Adriatico e sul Tirreno da integrare in una prospettiva multimodale, ovvero connessi alla rete ferroviaria e stradale che avrebbe portato le merci cinesi nei mercati europei. Oltre ad essere porto franco internazionale, il porto di Trieste è uno snodo logistico cruciale posto all'intersezione del corridoio Baltico-Adriatico (direttrice nord-sud) e del corridoio Lisbona-Budapest (direttrice est-ovest) nell'ambito dei corridoi europei TEN-T (*Trans-European Transport Network*), che beneficia di una collaudata rete stradale e ferroviaria che collega la città ad Austria e Germania. Il porto di Genova si profilava invece come porta d'accesso per il mercato francese e della penisola iberica, ma – a differenza di Trieste e dei porti sul corridoio adriatico – si rendeva necessaria la realizzazione delle infrastrutture di collegamento con l'entroterra, mentre si prevedeva un'azione in sinergia con i porti liguri di Savona e Vado Ligure nei quali i cinesi avevano investito da tempo (Ghiretti 2023).

In aggiunta a questi progetti cinesi, occorre ricordare la temporanea apertura (dicembre 2017) della rotta ferroviaria Cina-Italia che collegava la città di Mortara (vicino Pavia) con il terminal cinese di Chengdu attraversando Kazakistan, Russia, Bielorussia e Polonia. Secondo le intenzioni dei promotori, le merci avrebbero viaggiato per quasi 11mila km in 17-19 giorni, ma in sostanza dall'inaugurazione il corridoio ferroviario non è più operativo (Carli 2018).

Parallelamente al maturare della decisione del governo italiano di non rinnovare l'adesione alla BRI (finalizzata nel dicembre 2023), l'interesse nazionale riguardo al tema della connettività est-ovest veniva gradualmente reinterpretato, riconoscendo la crescente rilevanza dei corridoi infrastrutturali che attraversano l'Asia centrale, e declinato nell'ambito della strategia europea per la promozione della connettività.

Il rafforzamento della cooperazione con le repubbliche centroasiatiche per la realizzazione di un'architettura regionale di connettività è diventato uno dei principali temi di discussione nel corso delle recenti riunioni bilaterali e multilaterali che hanno visto coinvolta l'Italia.

Nel corso della sua visita in Italia, agli inizi del 2024, il presidente kazako Tokayev – oltre a confermare l'importanza delle relazioni bilaterali cementate dalla partnership strategica siglata nel 2009 dall'allora presidente Nazarbayev – ha enfatizzato il ruolo dell'Italia come partner affidabile in ambito energetico ed economico, con prospettive di crescita dell'interscambio commerciale dagli attuali 14 miliardi di dollari a 20 miliardi nei prossimi anni (ICE 2024). Tokayev ha altresì formulato l'auspicio che le compagnie italiane possano essere attivamente coinvolte nello sviluppo del Middle Corridor come rotta alternativa per il commercio Asia-Europa, attirando investimenti per lo sviluppo dei porti (di terra e

marittimi) e dei centri logistici. Il presidente kazako non ha mancato di sottolineare che negli ultimi 15 anni la nazione centroasiatica ha investito 35 miliardi di dollari per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, e prevede di realizzare entro il 2027 1300 km di linee ferroviarie aggiuntive (Satubaldina 2024).

A seguito dell'intesa sulla partnership strategica tra Italia ed Uzbekistan siglata nel giugno 2023 (Italian Government 2023) il presidente uzbeko Mirziyoyev ha compiuto una visita ufficiale in Italia incontrando il presidente della Repubblica Mattarella ed il primo ministro Meloni: oltre a rappresentare il secondo partner commerciale tra gli Stati Ue, secondo l'addetto stampa presidenziale, "l'Italia è diventata il partner strategico più importante nell'Europa occidentale" (Kun.Uz 2023).

A marzo 2024, il ministro dei Trasporti italiano Salvini e il suo omologo turkmeno Meredov hanno discusso sulla cooperazione bilaterale in materia di trasporti e di connettività. Nel corso dell'incontro sono stati siglati due dichiarazioni di intenti sulla connettività marittima, incentrati sulla cooperazione tra il porto turkmeno di Turkmenbashi e il porto di Napoli – vista l'importanza logistica del porto di Turkmenbashi sul bacino del Caspio e l'auspicato collegamento con il porto azerbaigiano di Baku – e la gestione di una rete di trasporti ferroviaria e stradale in una prospettiva intermodale (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2024a). Infine, anche la visita in Italia del presidente del Tagikistan Rahmon (aprile 2024) – altra nazione interessata ai corridoi di trasporto est-ovest – si inserisce nel medesimo discorso di cooperazione funzionale in una prospettiva di ulteriore diversificazione geografica delle rotte di trasporto.

Il tema della connettività rappresenta ovviamente uno dei principali ambiti di cooperazione anche all'interno del format multilaterale "1+5" tra l'Italia e le repubbliche centroasiatiche. L'Italia è stata la prima nazione dell'Unione europea ad intraprendere (nel 2019) il format "1+5" con le cinque nazioni centroasiatiche, con l'obiettivo di promuovere il dialogo e la cooperazione partendo dagli interessi nazionali degli Stati, declinandoli però in un'ottica regionale, attraverso un approccio condiviso alle sfide comuni (Indeo e Maracchione 2024). Nel corso dell'ultima conferenza interministeriale 1+5, tenutasi a Roma nel maggio 2024, nella sessione sulla connettività, le parti hanno convenuto sulla necessità di promuovere ed implementare il progetto del Middle Corridor. Considerando l'impatto di un simile progetto infrastrutturale, l'Italia intende contribuire allo sviluppo delle reti ferroviarie e dei porti dell'Asia centrale e del bacino del Caspio, coinvolgendo le imprese nazionali in una strategia più ampia finalizzata a garantire la sicurezza delle catene di approvvigionamento globali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2024b).

4. Prospettive di sviluppo ed interscambio commerciale attraverso i nuovi corridoi infrastrutturali

Il consolidamento della partnership tra Italia ed Asia centrale nell'ambito della connettività infrastrutturale, con l'apertura di nuovi corridoi di trasporto tra est ed ovest consentirà di aumentare ulteriormente l'interscambio commerciale con le repubbliche della regione, aprendo delle opportunità di investimento e di coinvolgimento delle imprese italiane nella realizzazione di alcuni progetti infrastrutturali. A partire dal 2021, conclusasi la crisi pandemica, le esportazioni italiane verso l'Asia centrale sono tornate a crescere, passando dai 5 miliardi del 2020 fino agli 8,3 miliardi del 2023. Nello stesso triennio, le importazioni sono invece più che raddoppiate rispetto al 2020, attestandosi intorno a 17,6 miliardi di euro nel 2023 (Istat-ICE 2024a).²

In questo contesto, approfondire il partenariato con il Kazakistan diventa una priorità per l'Italia, in quanto principale partner economico nella regione – sul quale si concentrano i maggiori investimenti delle compagnie nazionali – e hub principale del Middle Corridor, crocevia strategico dell'architettura di connettività in corso di implementazione nella regione. A seguito dell'invasione russa dell'Ucraina, le relazioni economico-commerciali sono in crescita, con il volume delle importazioni italiane passate dal 14,3% del 2020 al 24,2% del 2024, quota che pone l'Italia al primo posto nella classifica dei Paesi "clienti" del Kazakistan (Osservatorio Economico 2024a, 2).

Tra il 2022 e il 2024, le importazioni italiane dal Kazakistan hanno raggiunto cifre significative (intorno ai 3 miliardi di euro), costituite per oltre il 90% da petrolio greggio (Osservatorio Economico 2024a, 2) trasportato sulle coste del Mar Nero attraverso l'oleodotto CPC – principale rotta d'esportazione petrolifera kazaka – che attraversa la Russia: anche in ambito energetico, per diversificare gli approvvigionamenti attraverso lo sviluppo di rotte alternative che ricalcano il Middle Corridor, sarà necessario supportare i piani di Astana di aumentare le esportazioni attraverso le due sponde del Caspio, convogliandole sull'oleodotto Baku-Tbilisi-Ceyhan. Questo aspetto evidenzia come la rilevanza del corridoio di trasporto transcaspico fondato sulla collaborazione tra Kazakistan ed Azerbaijan rivesta una dimensione strategica, se consideriamo che assieme Astana e Baku hanno rappresentato nel 2024 un terzo delle importazioni petrolifere italiane (Unem 2024).

Parallelamente agli idrocarburi, è cresciuto l'import di materie prime che rafforzano ulteriormente il ruolo del Kazakistan come partner strate-

² In particolare, *Tavola A.4.97 - Graduatoria delle esportazioni ed importazioni Italia - Asia centrale per attività economica - Anni 2019-2023*.

gico: a partire dal 2022, infatti, l'Italia ha iniziato a importare massicciamente prodotti come piombo, zinco e stagno, mentre dal 2019 sono triplicati gli acquisti di alluminio e raddoppiati quelli di ferro e derivati (Istat-ICE 2024b).³ Vi è stata quindi un crescita quantitativa anche delle esportazioni – l'Italia è tra i primi dieci Paesi fornitori del Kazakistan, dietro ai giganti regionali Cina e Russia e ai partner europei Germania e Francia – costituite essenzialmente da macchinari per l'industria alimentare e di trasformazione. Una nicchia privilegiata di mercato è rappresentata dai prodotti del “*made in Italy*” come articoli di abbigliamento, calzature e mobili (le cui esportazioni sono quasi triplicate rispetto al 2021), autoveicoli (in cui sono inclusi anche i rimorchi e i semirimorchi), il cui export è quello che ha registrato fra gli incrementi più alti, passando da poco meno di 7 milioni di euro nel 2021, a valere quasi 40 milioni di euro nel 2023 (Ambasciata d'Italia in Kazakhstan 2024, 4).

Considerate le previsioni ottimistiche di crescita del flusso commerciale tra Italia e Kazakistan, questi volumi aggiuntivi di merci e prodotti verranno necessariamente convogliati nel Middle Corridor, che si fonda sull'architettura di cooperazione transcaspica tra Kazakistan ed Azerbaijan per importare prodotti dall'intera Asia centrale e per commercializzare le esportazioni italiane nella regione. Come auspicato dal presidente kazako Tokayev durante la sua visita in Italia, lo sforzo infrastrutturale intrapreso dal governo di Astana deve prevedere il coinvolgimento delle imprese e delle compagnie italiane, attraverso investimenti e supporto. Ad esempio, la Webuild S.p.A – multinazionale attiva nel settore delle costruzioni e dell'ingegneria civile (nata dalla fusione dei gruppi Salini e Impregilo) e partecipata dallo Stato – è fortemente impegnata nello sviluppo della connettività infrastrutturale nella nazione centroasiatica. Nel 2013 il gruppo Salini si aggiudicò il bando per la realizzazione di quattro lotti della nuova autostrada che collega la città di Almaty (nel sud-est del Paese) con il “porto di terra” di Khorgos, segmento infrastrutturale essenziale lungo la direttrice della *Western Europe-Western China International Transit Corridor*⁴ (Salini-Impreglio 2014). Tra i progetti recenti portati a conclusione dalla Webuild, appare significativo l'ampliamento e l'ammodernamento di oltre 410 km di strada nella regione di Kyzylorda (al confine con l'Uzbekistan), lungo la stessa direttrice meridionale del corridoio

³ In particolare, *Tavola A.3.100, Interscambio Italia - Kazakistan di merci, servizi, investimenti diretti e presenza delle imprese multinazionali - Anni 2014-2023*.

⁴ Il progetto a cui prese parte il gruppo Salini, era promosso dal Ministero dei Trasporti e delle Comunicazioni kazako e prevedeva un valore complessivo di 272 milioni di euro (finanziati dalla Banca mondiale), per la realizzazione di nuovi tratti autostradali e il raddoppio di quelli già esistenti, per uno sviluppo totale di circa 193 km, a cui si aggiungeva la costruzione di due sovrappassi e quattro ponti

citato Cina-Europa, segmento infrastrutturale essenziale all'interno del Middle Corridor (Webuild s.d.).

Anche con il Kirghizistan si è registrato un interscambio crescente: a partire dal 2022 l'export di merci italiane è quasi triplicato, passando dai 22,5 milioni del 2021 ai 276,3 milioni di euro dei primi tre trimestri del 2024. Nei primi tre trimestri del 2024, il comparto mobili ha rappresentato una quota significativa delle esportazioni italiane verso il Paese centrasiano (13,6% del totale), assieme al settore abbigliamento (9,7%): tuttavia la parte preponderante riguarda sempre il settore delle macchine (18,3%), mentre appare interessante la voce relativa all'esportazione di circa 12,5 milioni di euro in armi e munizioni (4,5% sul totale dell'export italiano) (Osservatorio Economico 2024b, 2).

La futura realizzazione del corridoio ferroviario Cina-Kirghizistan-Uzbekistan e l'auspicata connessione al Middle Corridor consentirà lo sviluppo ed il potenziamento del corridoio di trasporto est-ovest, attraverso il quale Bishkek e Roma potranno incrementare l'interscambio commerciale. In questa prospettiva, l'hub logistico di Atbashi – a 100 km dal confine sino-kirghiso – è in fase di sviluppo nella Zona Economica Libera di Naryn, che offre condizioni fiscali favorevoli, ed è destinato a costituire uno snodo commerciale importante del corridoio Cina-Asia centrale-Europa (24KG 2024).

Nel caso dell'interscambio commerciale con il Tagikistan, nonostante i volumi ridotti rispetto a Kazakistan o Uzbekistan, l'apertura di nuovi corridoi di trasporto costituirebbe un'opportunità per diversificare la commercializzazione della produzione tessile locale, settore nella quale opera l'azienda italiana Carrera – che produce principalmente jeans – stabilitasi nel Paese centrasiano da oltre vent'anni. Partendo dal pregiato cotone tagiko, l'azienda italiana gestisce l'intera fase di produzione degli indumenti attraverso l'impiego di manodopera locale (Carrera Jeans s.d.). Gli indumenti vengono quindi immessi sul mercato attraverso la rotta transcasica, prediletta vista l'attuale congiuntura geopolitica.

Per quanto concerne il Turkmenistan, si registra un interscambio commerciale in crescita: un terzo circa delle esportazioni italiane è rappresentato da armi e munizioni, vendute dall'industria italiana per un ammontare (nel 2023) di quasi 30 milioni di euro, cifra che nel 2021 aveva invece superato i 50 milioni di euro, per l'acquisto fatto dal governo turkmeno dei caccia M-346, velivoli da combattimento costruiti dall'azienda italiana Leonardo (Istat-ICE 2024c).⁵

Sul versante delle infrastrutture e della connettività, il Turkmenistan punta a consolidare la propria posizione come hub logistico in Eura-

⁵ In particolare, *Tavola A.4.103 - Graduatoria delle esportazioni ed importazioni Italia - Turkmenistan per attività economica - Anni 2019-2023*.

sia, rafforzando il proprio ruolo nei corridoi di trasporto internazionali. In questa prospettiva, nell'ambito del Middle Corridor il porto di Turkmenbashi sul bacino del Caspio rappresenta un terminal alternativo e complementare ai porti kazaki di Aktau e Kuryk. A seguito dei lavori di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale, il porto di Turkmenbashi si connota per un'intensa attività di movimentazione di crescenti volumi di merci e veicoli tra le due sponde del Caspio.⁶

Nel marzo 2024, Italia e Turkmenistan hanno rafforzato la cooperazione nel settore dei trasporti e della connettività con un accordo di collaborazione siglato a Roma alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, del vicepresidente del Consiglio dei ministri e direttore generale dell'Agenzia dei trasporti e delle comunicazioni del Turkmenistan, Mammethan Chakyyev, e del presidente di Rete ferroviaria italiana, Dario Lo Bosco. La partnership tra Rete ferroviaria italiana e l'Agenzia delle ferrovie del Turkmenistan punta a sviluppare e gestire sistemi ferroviari e nodi intermodali integrati per favorire il trasporto merci, oltre a possibili partnership per lo sviluppo delle linee ad alta velocità che il Paese intende realizzare (RFI 2024).

L'interscambio commerciale tra Italia e Uzbekistan, a parte alcuni momenti di contrazione, è in crescita da un decennio. In particolare negli ultimi sette anni, le esportazioni italiane verso il Paese centrasiatco sono cresciute dai 169 milioni di euro del 2017 fino ai 494 milioni di euro del 2023. Riguardo ai principali prodotti dell'interscambio italo-uzbeko, i macchinari – analogamente alle altre repubbliche centroasiatiche – costituiscono il 33% dell'export italiano in Uzbekistan, seguiti da articoli d'abbigliamento (11%), e da altri prodotti come motori, turbine, pompe, compressori e forni: parallelamente, l'Italia importa soprattutto metalli di base preziosi e altri metalli non ferrosi, prodotti tessili, prodotti chimici di base e materie plastiche, filati e fibre tessili, articoli d'abbigliamento e prodotti in cuoio e in pelliccia (Osservatorio Economico 2024c, 2).

L'Uzbekistan costituisce un partner importante non soltanto come hub logistico nell'architettura di connettività regionale ma anche per come produttore ed esportatore di beni verso l'Italia prodotti da aziende italiane in loco, che potranno beneficiare del crescente coinvolgimento di Tashkent nell'implementazione del Middle Corridor. Ad esempio, nel settore industriale e manifatturiero la Ariston Thermo, che possiede uno stabilimento nella Zona Economica Libera di Navoi per la produzione di boiler a gas, la CNH Industrial (New Holland) che opera nel Paese attraverso due *joint ventures* per la produzione di trattori agricoli e macchinari per la

⁶ Il porto di Turkmenbashi ha registrato negli ultimi anni un'intensa attività, movimentando un grande volume di merci e veicoli (Ports Europe 2024).

raccolta del cotone e la mietitura, la Landi Renzo e la Lovato Gas, che collaborano con la *holding* statale UzAuto per la produzione di convertitori per il passaggio da benzina a gas metano nei veicoli (Ambasciata d'Italia in Uzbekistan 2024, 34-35).

In considerazione del ruolo che l'Uzbekistan assumerà come crocevia centroasiatico nel corridoio est-ovest (la nazione confina infatti con tutte le quattro repubbliche centroasiatiche e l'Afghanistan), la presenza di Italferr – impresa parte del gruppo Ferrovie dello Stato italiane, ovvero la principale società di ingegneria italiana attiva nel settore dei trasporti – contribuirà allo sviluppo della connettività infrastrutturale regionale. Italferr ha già ottenuto appalti per la realizzazione di segmenti ferroviari strategici nel corridoio est-ovest, come l'elettrificazione della linea Angren-Pap (contratto ottenuto nel 2016, per un valore di 6 milioni di dollari) lunga 124 km. Inoltre, la compagnia ferroviaria uzbeka ha affidato a Italferr un contratto di *Project Management Consultancy* per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria lungo la linea Pap-Namangan-Andijan, che si estende per circa 220 km e collega le principali città della Valle di Fergana con Tashkent (Ferrovie dello Stato Italiane 2016).

Il complesso di questi interventi rientra all'interno del progetto CAREC (*Central Asia Regional Economic Cooperation*) per modernizzazione della linea ferroviaria elettrificata Angren-Pap-Kokand-Andijan (in corso dal 2022) con finanziamenti della Banca di sviluppo asiatica e nazionali. Questa linea verrà collegata alla linea ferroviaria elettrificata ad alta velocità che collega la capitale Tashkent con le città di Samarcanda e Bukhara (Italferr 2022). Questi segmenti infrastrutturali sono funzionali alla realizzazione del corridoio ferroviario Cina-Kirghizistan-Uzbekistan, segmento infrastrutturale aggiuntivo destinato a rafforzare la capacità del Middle Corridor garantendo nuove opportunità di sbocco alle esportazioni uzbekhe, kirghise e delle nazioni centroasiatiche.

5. Conclusioni

Nella consapevolezza dell'interesse condiviso e reciproco volto alla realizzazione di un'architettura di connettività est-ovest incentrata sull'Asia centrale come area di transito infrastrutturale, l'Italia deve adottare delle iniziative politico-economiche mirate che permettano di massimizzare i vantaggi derivanti da questa "finestra di opportunità" strategica che si profila nella collaborazione con l'Asia centrale. È necessario proseguire il dialogo politico con le repubbliche centroasiatiche, attraverso relazioni bilaterali ma soprattutto attraverso il format 1+5, in considerazione dell'approccio prettamente regionale che consente di inquadrare il tema connettività

in maniera inclusiva, evidenziando i vantaggi della cooperazione per rafforzare l'integrazione economico-commerciale e per sviluppare nuove rotte di esportazione delle produzioni centroasiatiche. Questo clima di dialogo consentirà alle imprese italiane di diventare attori attivi nella regione, promuovendo investimenti focalizzati sul comparto infrastrutturale e sulla crescita dell'import/export: in particolare, occorre valorizzare il potenziale rappresentato dai prodotti del *"made in Italy"*, la cui domanda è destinata ad aumentare in mercati in continua crescita come quello kazako ed uzbeko, considerando anche che in Uzbekistan si concentra il 46% dell'intera popolazione centroasiatica. Lo sviluppo di un interscambio commerciale fondato su variabili qualitative e settoriali consentirà all'Italia di ridurre l'impatto derivante dal peso preponderante esercitato dalle due superpotenze regionali Cina e Russia sui mercati regionali.

Una delle precondizioni per affermare l'auspicato ruolo dell'Italia come hub logistico dei corridoi di trasporto est-ovest verte sulla necessità di adeguare le infrastrutture nazionali – attraverso un processo di ammodernamento, di potenziamento e di realizzazione ex novo – in modo che diventino segmenti chiave nell'architettura di connettività est-ovest. In questo scenario, il potenziamento dei porti italiani sul Tirreno e sull'Adriatico – sia in termini di capacità che di connessione in un sistema intermodale di trasporto che combini linee ferroviarie e segmenti stradali – diventa una priorità in modo che possano diventare hub logistici e porte d'accesso delle merci asiatiche trasportate attraverso il Mediterraneo.

La cooperazione in ambito infrastrutturale deve necessariamente focalizzarsi sulle due nazioni centroasiatiche che si affacciano sul bacino del Caspio: i porti kazaki e turkmeni rappresentano infatti gli snodi logistici di questa architettura di connettività, profondamente interconnessi con il porto azerbaigiano di Baku. In quest'ottica, appaiono promettenti le solide relazioni economico-commerciali con il Kazakhstan e la collaborazione bilaterale in ambito portuale siglata con il Turkmenistan. Parallelamente, le possibilità di investimento per la realizzazione di segmenti infrastrutturali fondamentali per il Middle Corridor (come nel caso dell'Uzbekistan) costituiscono un altro fattore rilevante che rafforza l'ambizione italiana di ritagliarsi un ruolo influente nella promozione dei corridoi di trasporto tra Cina ed Europa.

Bibliografia

- 24KG. 2024. "Atbashi logistics center under construction near border with China." 24KG, November 19, 2024. https://24.kg/english/311580_atbashi_logistics_center_under_construction_near_border_with_china/.

- Alekberli-Museyibova, Nuray. 2023. "Revitalization of the Lapis Lazuli Corridor: From Afghanistan to Europe." *Eurasia Daily Monitor* 20, no. 110, July 10, 2023. <https://jamestown.org/program/revitalization-of-the-lapis-lazuli-corridor-from-afghanistan-to-europe/>.
- Ambasciata d'Italia in Kazakhstan (a cura di). 2024. "Rapporto: Kazakhstan, 2024." *MAECI*. https://www.infomercatiesteri.it/public/ime/schede-sintesi/r_130_kazakhstan.pdf.
- Ambasciata d'Italia in Uzbekistan (a cura di). 2024. "Rapporto: Uzbekistan, 2024." *MAECI*. https://www.infomercatiesteri.it/public/ime/schede-sintesi/r_142_uzbekistan.pdf.
- Carli, Andrea. 2018. "Nuovo tentativo per trasportare merci su rotaia dall'Italia alla Cina." *Il Sole 24 Ore*, 30 luglio 2018. <https://www.ilsole24ore.com/art/nuovo-tentativo-trasportare-merci-rotaia-dall-italia-cina-AETKxPUP>.
- Carrera Jeans. s.d. "Perché in Tajikistan. Cultura millenaria di filati e tessitura." *Carrera Jeans*. <https://www.carrerajeans.com/it/chi-siamo/sostenibilita>.
- Contessi, Nicola P. 2019. "Italy, China's Latest Gateway to Europe." *Reconnecting Asia*, May 7, 2019. <https://reconnectingasia.csis.org/analysis/entries/italy-chinas-latest-gateway-europe/>.
- Cutler, Robert M. 2025. "How the Middle Corridor Is a Game-Changer for Uzbekistan." *The Times of Central Asia*, March 4, 2025, <https://timesa.com/how-the-middle-corridor-is-a-game-changer-for-uzbekistan/>.
- Daly, John C.K. 2025. "Trade Along Trans-Caspian International Transport Route Surges." *Eurasia Daily Monitor Volume* 22, no. 9, January 28, 2025, <https://jamestown.org/program/trade-along-trans-caspian-international-transport-route-surges/>.
- Eurasianet. 2025. "Uzbekistan unveils plan to upgrade Middle Corridor trade." *Eurasianet*, January 15, 2025. <https://eurasianet.org/uzbekistan-unveils-plan-to-upgrade-middle-corridor-trade>.
- European Commission. 2023a. "Sustainable transport connections between Europe and Central Asia." *European Commission and European Bank for Reconstruction and Development*, June 16, 2023. https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/international-relations/study-sustainable-transport-connections-central-asia_en.
- European Commission. 2023b. "Global Gateway." *European Commission*, March 1, 2023. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_en.
- European Commission. 2024. "Global Gateway: €10 billion commitment to invest in Trans Caspian Transport Corridor connecting Europe and Central Asia announced at Investors Forum." *European Commission*, January 29, 2024, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/mt/ip_24_501.

- External Europe Action Service. 2018. "Connecting Europe & Asia: The EU Strategy." *The Diplomatic Service of the European Union*, September 19, 2018. https://www.eeas.europa.eu/eeas/connecting-europe-asia-eu-strategy_en.
- External Europe Action Service. 2024. "European Union and Turkmenistan Host High-Level Launch for the Coordination Platform of the Trans-Caspian Transport Corridor." *The Diplomatic Service of the European Union*, October 3, 2024. https://www.eeas.europa.eu/delegations/turkmenistan/european-union-and-turkmenistan-host-high-level-launch-coordination-platform-trans-caspian-transport_en.
- Ferrovie dello Stato Italiane. 2016. "Italferr arriva in Uzbekistan." 1° marzo 2016. <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/media/comunicati-stampa/2016/3/1/Italferr-arriva-in-Uzbekistan.html>.
- Gap İnşaat. s.d. "International Türkmenbaşı Seaport Project". <https://www.gapinsaat.com/EN/infrastructure/international-turkmenbasi-seaport-project.html>.
- Ghiretti, Francesca. 2023. "The Maritime Belt and Road: the Italian Ports." In Beatrice Gallelli and Francesca Ghiretti (editors) *The Belt and Road initiative in Italy Five case studies*, 30-41. Bern: Peter Lang.
- Graziani, Cosimo. 2023. "L'Unione Europea ha finalmente un piano infrastrutturale per l'Asia Centrale?" *Istituto per gli Studi di Politica Internazionale (ISPI)*, 22 settembre 2023. <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/lunione-europea-ha-finalmente-un-piano-infrastrutturale-per-lasia-centrale-145025>.
- ICE. 2024. "Kazakhstan-Italy-Trade Turnover-Plans." *Agenzia ICE: Italian Trade & Investment Agency*, January 22, 2024. (pagina non trovata!)
- Indeo Fabio and Frank Maracchione. 2024. "The Localisation of Italian Multilateralism: the Italy-Central Asia 5+1 Format in a Comparative Analysis with China and the United States." *Studies on Central Asia and the Caucasus* 1, 2024: 181-200.
- ISTAT-ICE. 2024a. "Approfondimento geografico: Asia centrale." In *Annuario statistico Commercio estero e attività internazionali delle imprese 2024*, https://annuarioistatice.istat.it/italia/appr_geo.html.
- ISTAT-ICE. 2024b. "Approfondimento geografico: Kazakhstan" In *Annuario statistico Commercio estero e attività internazionali delle imprese 2024*. https://annuarioistatice.istat.it/italia/appr_geo.html.
- ISTAT-ICE. 2024c. "Approfondimento geografico: Turkmenistan." In *Annuario statistico Commercio estero e attività internazionali delle imprese 2024*. https://annuarioistatice.istat.it/italia/appr_geo.html.
- Italferr. 2022. "Italferr supporterà le ferrovie uzbeke nella modernizzazione della linea elettrificata Angren-Pap-Kokand-Andjian." *Italferr, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*, 3 marzo 2022. <https://www.italferr.it/it/>

- media-e-contatti/news-e-comunicati-stampa/2022/3/3/italferr-support-
era-le-ferrovie-uzbeke-nella-modernizzazione-del.html.
- Italferr. s.d. “Progetto ‘Central Asia Regional Economic Cooperation (Carec)’” *Italferr, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*. <https://www.italferr.it/en/Our-projects/sectors/technologies/uzbekistan.html>.
- Italian Government. 2019. “Memorandum of Understanding between the Government of the Italian Republic and the Government of the People’s Republic of China on cooperation within the framework of the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road Initiative.” http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf.
- Italian Government. 2023. “Joint declaration on establishing strategic partnership relationships between the Italian Republic and the Republic of Uzbekistan.” June 8, 2023. www.governo.it/sites/governo.it/Declaration_ITA_Uzbekistan.pdf.
- Kun.Uz. 2023. “Italy has become the first strategic partner of Uzbekistan in Western Europe.” *Kun.Uz*, June 9, 2023, <https://kun.uz/en/05149613#>.
- Mammadli, Nargiz. 2025. “Azerbaijan Railways Expands Cooperation with China via Middle Corridor.” *Caspian News*, January 14, 2025. <https://caspiannews.com/news-detail/azerbaijan-railways-expands-cooperation-with-china-via-middle-corridor-2025-1-14-0/>.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. 2024a. “Incontro tra il ministro Salvini e il vicepresidente del Turkmenistan Meredov.” 20 Marzo 2024. <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/incontro-tra-il-ministro-salvini-e-il-vicepresidente-del-turkmenistan-meredov>.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. 2024b. “Infrastrutture, Rixi apre il tavolo ‘Connettività’ Italia-Asia Centrale.” 29 maggio 2024. <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/infrastrutture-rix-i-apre-il-tavolo-connettivita-italia-asia-centrale>.
- Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan. 2024. “Transport in focus of Turkmen-Italian talks.” March 21, 2024. <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/4433>.
- Ministry of Foreign Affairs of Turkmenistan. 2025. “A working meeting was held on the international transit and transport route ‘Caspian Sea – Black Sea.’” February 11, 2025. <https://www.mfa.gov.tm/ru/news/5060>.
- Osservatorio Economico. 2024a. “Scheda di sintesi: Kazakhstan.” *Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale (MAECI)*. https://www.infomercatiesteri.it/public/osservatorio/schede-sintesi/kazakhstan_130.pdf.
- Osservatorio Economico. 2024b. “Scheda di sintesi: Kirghizistan.” *MAECI*. https://www.infomercatiesteri.it/public/osservatorio/schede-sintesi/kyrgyzstan_131.pdf.

- Osservatorio Economico. 2024c. "Scheda di sintesi: Uzbekistan." *MAECI*. https://www.infomercatiesteri.it/public/osservatorio/schede-sintesi/uzbekistan_142.pdf.
- Ports Europe. 2024. "Turkmenbashi port capacity and the harsh reality." *Ports Europe*, November 21, 2024. <https://www.portseurope.com/turkmenbashi-port-capacity-and-the-harsh-reality/>.
- RFI. 2024. "RFI e Agenzia delle Ferrovie del Turkmenistan: firmato l'accordo di collaborazione." *Rete Ferroviaria Italiana, Ferrovie dello Stato Italiane*, 20 marzo 2024. <https://www.rfi.it/it/news-e-media/comunicati-stampa-e-news/2024/3/20/rfi-e-agenzia-delle-ferrovie-del-turkmenistan--firmato-l-accordo.html>.
- Rizzi, Alberto. 2024. "Risk and reward: Why the EU should develop the Middle Corridor trade route." *European Council on Foreign Relations*, April 11, 2024. <https://ecfr.eu/article/risk-and-reward-why-the-eu-should-develop-the-middle-corridor-trade-route/>.
- Salini-Impreglio. 2014. "Kazakhstan: Almaty – Khorgos." In *Relazione sulla gestione, Andamento della gestione del Gruppo e della Società capogruppo per l'esercizio 2014, Andamento della gestione per area geografica*. <https://reports.salini-impregilo.com/it/2014-fy/relazione-gestione/andamento-gestione-area-geografica/kazakhstan>.
- Satubaldina, Assel. 2024. "Kazakh-Italian Roundtable Concludes with \$1.5 Billion in Signed Deals." *The Astana Times*, January 19, 2024. <https://astanatimes.com/2024/01/kazakh-italian-roundtable-concludes-with-1-5-billion-in-signed-deals/>.
- Unem. 2024. "Importazioni di petrolio greggio per aree di provenienza – congiunturali." *Unione Energie per la Mobilità*. <https://www.unem.it/i-numeri-dellenergia/italia/>.
- UzNews. 2022. "Uzbekistan has begun shipping cargo to Europe via the Caspian and Black Seas." *UzNews*, December 19, 2022, <https://uznews.uz/posts/61021>.
- Webuild. s. d. "Kyzylorda-Western Europe – Western China International Transit Corridor." *Webuild Group*. <https://www.webuildgroup.com/en/progetti/autostrade-ponti/western-europe-western-china-international/>.
- World Bank. 2023. *Middle Trade and Transport Corridor*. Washington, D.C.: World Bank Group. <https://openknowledge.worldbank.org/server/api/core/bitstreams/7e6a216e-eb56-4783-ba1b-b7621abddcd9/content>.

Connettività come ragione di Sistema. Il caso dell'Asia centrale <i>Filippo Costa Buranelli</i>	5
Da <i>landlocked</i> a <i>landlinked</i> alle proprie condizioni: connettività e megaprogetti in Turkmenistan <i>Matteo Fumagalli</i>	21
L'Uzbekistan nella Maggioranza Globale: Protagonista della Ri-globalizzazione? <i>Frank Maracchione</i>	39
Connettività regionale in Eurasia: il punto di vista dal Kazakistan <i>Aliya Tskhay</i>	57
Sviluppo Infrastrutturale e Politica Regionale nel Caucaso Meridionale. Azerbaijan e Georgia tra liminalità e rinnovata attorialità <i>Carlo Frappi, Laura Mafizzoli</i>	69
La connettività come discorso: narrazioni russe e cinesi in Asia centrale <i>Giulia Sciorati, Eleonora Tafuro Ambrosetti</i>	87
Teheran e la nuova geografia della connettività. L'Iran come nodo chiave nelle infrastrutture euroasiatiche <i>Michele Brunelli</i>	107
Corridoi verdi Ue a rischio: il caso Black Sea Submarine Cable <i>Francesco Sassi</i>	123
L'Italia e lo snodo dei trasporti centroasiatico: prospettive ed interessi <i>Fabio Indeo, Leonardo Bianchini</i>	143