

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.
- 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.
- Uat Khanov, 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>.