

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 azeraigiana.

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.