

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 transcaspici – 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 transcaspici 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 transcaspici

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 transcaspici, meglio conosciuto come Middle Corridor o *Transcaspian 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 Saksauslkaya) 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 (Alekerberli-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 transcaspico 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 transcaspico 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 Mirizyoyev 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 Azerbaigian 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 una 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 Azerbaigian 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'ammmodernamento 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 centrasiano 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 uzbeke, 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-AETKxPUF>.
- 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-rixixi-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/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/autostade-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>.