



# ISPI

## Policy Brief

numero 28

Novembre 2005

### I corridoi di trasporto trans-eurasiatici: non solo economia

Fabrizio Vielmini

---

#### Sintesi

Il crescente interscambio fra le economie europee e quelle dell'Asia orientale crea una opportunità strategica per i paesi dello spazio post-sovietico. La costituzione di corridoi di trasporto internazionali (CTI) può fare di questi ultimi dei "ponti fra Oriente e Occidente" favorendo non solo la loro uscita dalla depressione economica causata dalla scomparsa dell'URSS ma anche e soprattutto la stabilizzazione di regioni fortemente a rischio quali l'Asia centrale e il Caucaso.

Sul piano geopolitico, i corridoi sono un fattore importante nell'indurre le potenze contigue a un comportamento multilaterale, creando così le precondizioni per un'impostazione dei rapporti eurasiatici su linee di cooperazione anziché di confronto militare. I CTI offrono inoltre ad attori esterni quali l'Europa e i paesi dell'Asia orientale la possibilità di essere presenti nella regione in sintonia con gli interessi di Russia, Cina e Iran. Ma affinché queste prospettive divengano reali è necessario che lo sviluppo dei CTI venga affrontato da parte di tutti gli attori coinvolti in una prospettiva strategica di lungo periodo.

**L**e attuali tendenze della economia globale, caratterizzate dalla progressiva trasformazione dell'Asia orientale nel principale polo di produzione del pianeta e dal suo crescente interscambio con le economie europee, aumentano l'attrattiva del trasporto continentale trans-eurasiatico.

Nel 2004 l'interscambio della Cina con l'estero è cresciuto del 35%, superando la soglia dei 1000 miliardi di dollari, equivalenti a 30 milioni di tonnellate annue (mta) di merci fra l'Europa ed il Pacifico. Sia i porti di partenza che quelli di destinazione, così come lo stretto di Suez (fino a oggi principale canale di passaggio per tali flussi commerciali), hanno sempre più difficoltà ad assicurare il loro passaggio e smistamento.

Tale situazione rappresenta un'opportunità strategica per i paesi dello spazio post-sovietico, i quali, in virtù della propria posizione mediana fra Europa e Pacifico, possono divenire una via di transito fra le due regioni (oltre che fra queste e l'Asia meridionale) due o tre volte più rapida ri-

spetto alle rotte marittime. Negli ultimi anni questi paesi hanno avviato numerose iniziative volte a costituire dei corridoi di trasporto internazionali (CTI), iniziative che aprendo nuovi collegamenti con il mondo esterno prospettano non solo la fuoriuscita dalla stagnazione economica post-comunista ma anche garanzie supplementari per la loro sicurezza.

Tali processi presentano per l'Europa un doppio interesse: da un lato si tratta di creare ulteriori interazioni con l'economia dell'Asia orientale, dall'altro di contribuire alla stabilizzazione del fianco orientale del continente che, come hanno dimostrato gli sviluppi di quest'anno in Kirghizistan e Uzbekistan, resta soprattutto nella sua sezione centrasiasiatica in una condizione potenzialmente esplosiva.

#### Importanza dei trasporti in Asia centrale e problemi aperti

Lo sviluppo dei CTI è in primo luogo vitale per i paesi centrasiasiatici (Kazakistan, Kirghizistan, Tagikistan, Turmenistan e Uzbekistan). Questi

sono accomunati da serie difficoltà ad accedere al commercio internazionale in forza della loro posizione chiusa al centro della massa continentale, della conseguente distanza dai principali mercati, nonché da una struttura delle esportazioni eccessivamente dipendente dalle materie prime.

In epoca pre-moderna, queste regioni prosperarono grazie al transito attraverso di esse della Via della seta, rotta storica che univa Mediterraneo ed Asia orientale. Dopo l'indipendenza non voluta del 1991, le classi dirigenti post-sovietiche hanno manifestato a più riprese la aspirazione di fare dei loro paesi un ponte che congiunga "Oriente e Occidente", ossia degli snodi dei traffici su scala continentale.

Di fronte ad una situazione economica che stenta a raggiungere i livelli assicurati dall'URSS, i CTI rappresentano in primo luogo dei "corridoi di sviluppo" in grado di stimolare la ripresa economica. Ma non è da trascurare un effetto collaterale dello sviluppo dei trasporti quale il rafforzamento della tenuta interna di queste fragili entità.

Tuttavia, a dispetto delle consistenti infrastrutture ereditate,<sup>1</sup> il volume degli scambi attraverso la regione è andato declinando. Affinché un corridoio emerga è infatti necessario che un insieme di reti infrastrutturali funzioni in maniera coordinata e rispondente a determinati parametri di qualità. Interconnessione e intero-

perabilità non devono risultare compresse da barriere nazionali.

Le entità post-sovietiche si sono invece finora dimostrate incapaci di ripristinare la vecchia rete integrata così che i potenziali corridoi sono rimasti frammentati in sezioni nazionali, senza un interlocutore unico per gli speditori.

Anche in questo caso si è presentato il problema che ha finora bloccato lo sviluppo della regione: ovunque, sono prevalsi gli egoismi nazionali e gli interessi immediati con poco riguardo per i vantaggi complessivi di lungo periodo.

Questa situazione si riflette in onerose procedure di passaggio delle frontiere, che diminuiscono il vantaggio di tempo delle vie continentali, e in persistenti barriere tariffarie (che secondo certe stime triplicano i costi dei trasporti).<sup>2</sup> Per quel che concerne il trasporto su gomma, i trasportatori devono aggiungere ai costi dovuti alle distanze quelli legati alla corruzione (i quali possono equivalere a 1.500-2.000 dollari per camion). Non completamente risolto è anche il problema del banditismo.

Associato all'assenza di strategie di sviluppo coerenti, tutto ciò scoraggia i potenziali speditori intenzionati ad utilizzare il transito centrasiatatico.

Gli eventi di quest'anno (cambio di regime in Kirghizistan, repressioni di massa in Uzbekistan) hanno inoltre messo in evidenza come lo sviluppo dei corridoi sia soggetto a seri rischi geopolitici.

### **Differenti corridoi, soggetti a forti pregiudiziali geopolitiche**

La lentezza d'evoluzione dei CTI eurasiatici è anche frutto dell'elevata politicizzazione che ha accompagnato i differenti progetti. In virtù della chiusura dell'Asia centrale, l'apertura di un corridoio equivale alla creazione di una potente leva d'influenza sul destino delle repubbliche locali da parte dei paesi in cui il corridoio sbocca. Attualmente tutte le aree circostanti la regione premono, con motivazioni differenti, per collegarsi più in profondità con essa.

La stessa Europa, a partire dal varo del cosiddetto *Trans-European Network* agli inizi degli anni 90,<sup>3</sup> partecipa a questa competizione tramite il progetto TRASECA. Si tratta di un progetto di corridoio che ipotizza un collegamento diretto fra Europa e Asia il quale evita Russia ed Iran passando attraverso mar Nero, Caucaso e Asia centrale. In virtù della tortuosità del percorso (richiedente numerosi passaggi mare-terra con ripetuti cambi di vetture) e della strutturale incapacità ad intendersi fra loro dei molti (per alcuni troppi) paesi attraversati, il TRASECA ha assorbito miliardi di euro senza produrre risultati conseguenti.

Probabile frutto della miopia strategica che caratterizza la maggior parte delle iniziative orientali di Bruxelles, il TRASECA sembra destinato a perire sotto il peso del contraddittorio quadro geopolitico in cui si è trovato inserito. L'implementazione del progetto è infatti ostacolata dai paesi rimasti tagliati fuori, in

<sup>1</sup> Il sistema ferroviario sovietico era fra i più sviluppati del mondo. La sua sezione centrasiatatica è pari a oltre 20.000 chilometri. Cfr. B. Drweski, *Le corridor de transport Europe-Asie*, 31/5/2003, [http://www.paris-berlin-moscou.org/bruno\\_drweski.htm](http://www.paris-berlin-moscou.org/bruno_drweski.htm)

<sup>2</sup> E. Molnar, L. Ojala, *Transport and Trade Facilitations Issues in the CIS 7, Kazakhstan and Turkmenistan*, World Bank, January 2003, p. 9.

<sup>3</sup> E. C. del Re, *Corridoio VIII. Realizzazione, finanziamenti, lavori, impatto*, Roma, 2004.

primo luogo la Russia. Mosca percepisce (con buone ragioni) il TRASECA quale un momento della “strategia Brzezinski”, ossia della geopolitica eurasiatica attuata dagli USA a partire dalla metà degli anni Novanta e volta all’accerchiamento della Federazione Russa tramite il controllo dei paesi che tradizionalmente gravitano verso di essa.

Mosca, che è collegata in modo organico alle infrastrutture di trasporto centrasiatriche, ha dapprima cercato di favorire l’utilizzo della Transiberiana, tramite l’applicazione di tariffe differenziate a seconda dei porti di origine e di destinazione delle merci. Dall’inizio del decennio, i russi hanno cercato di rispondere alla sfida del TRASECA favorendo, le direttrici di sviluppo ad esso perpendicolari fra il Baltico e l’area del Golfo. Nel settembre 2000 i governi di Russia, Iran, Oman e India firmavano un accordo per lo sviluppo di un CTI “Nord-Sud” fra San Pietroburgo e Bombay, attraverso il mar Caspio. Anche qui grandi potenzialità (taglio del 60 % della distanza e del 20 % del costo rispetto a Suez)<sup>4</sup> languono di fronte a una realtà che richiederebbe decisi investimenti nelle infrastrutture per poter raggiungere le previste 20 mta che farebbero entrare il corridoio a regime.

Sebbene lo sviluppo del proprio potenziale di transito costituisca un obiettivo decennale della sua politica estera, l’Iran è attualmente più preoccupato a superare le proprie asimmetrie interne, ossia a collegare stabilmente il centro con le regioni periferiche. Teheran non può quindi al

momento apportare un contributo forte allo sviluppo dei CTI, in primo luogo all’asse “Nord-Sud”.

Al pari dell’Iran, il Pakistan cerca da anni di fare dei suoi porti lo sbocco meridionale delle repubbliche centrasiatriche ma si confronta con limiti strutturali e fisici decisamente più severi.<sup>5</sup>

### L’impulso cinese

Lo sviluppo dei CTI rappresenta un importante punto di convergenza fra gli interessi cinesi e quelli centrasiatrici. Da anni Pechino investe massicciamente nelle infrastrutture di trasporto, intendendo tale sforzo quale un fattore capace di attenuare i dislivelli di crescita fra le regioni marittime e quelle continentali del territorio nazionale. L’odierna condizione della provincia frontiera dello Xinjiang, rivoluzionata in poco più di un decennio, testimonia dell’enorme lavoro compiuto e dell’importanza strategica che la dirigenza cinese assegna allo sviluppo dei CTI.<sup>6</sup>

Ultimato il lavoro all’interno delle proprie frontiere, i cinesi si sforzano ora di congiungere le infrastrutture dello Xinjiang con quelle delle repubbliche centrasiatriche, sia per una ulteriore penetrazione dei loro mercati sia per usarli quale piattaforma di transito per l’export cinese verso altre piazze. I cinesi sono partico-

larmente interessati allo sviluppo di un “corridoio mediano” fra l’asse transiberiano e le rotte marittime dal Pacifico.<sup>7</sup> Questo progetto di “Nuova via della seta”, o anche “secondo ponte transcontinentale euro-asiatico” (secondo dopo la Transiberiana), corre per 11.000 km dal porto pacifico di Lianyungang, attraverso tutto il paese, per raggiungere Rotterdam via Kazakistan e Russia.

A fianco di quest’asse essenzialmente ferroviario, i cinesi hanno anche lavorato a un progetto d’impostazione più prettamente stradale atto a creare un collegamento diretto più a sud. Nel 1997, assieme ai governi di Uzbekistan e Kirghizistan, firmarono il primo accordo per una autostrada di 1500 km che sulla direttrice Kašgar-Oš si colleghi all’Iran attraverso la valle di Fergana. Non solo, in considerazione del collegamento stradale esistente fra Xinjiang e Pakistan (Karakorum High-way), tale arteria potrebbe servire da collegamento fra tutto lo spazio post-sovietico e il subcontinente indiano.<sup>8</sup>

Si tratta di una prospettiva più che interessante anche per il potenziale di cooperazione po-

<sup>7</sup> Denominato “Nuova via della seta” il corridoio parte dal porto cinese di Lianyungang e si snoda attraverso Urumqui per poi congiungersi con le reti centrasiatriche. Cfr. Deng Xiaobing, Zhao Ruyu, *Analysis of Economic Efficiency for Eurasian Traffic Corridor*, Presentation paper at the FES/KISI conference, “Central Asia’s Perspectives as Transit Land-Bridge between Europe and China”, Almaty, 26/4/2005.

<sup>8</sup> Si veda un’intervista con l’allora ministro dei Trasporti K. M. Žujunbaev, *Doroga Kašgar-Andižan vyvedet nas iz geografičeskogo tupika*, “Kabar”, 4/6/2002.

<sup>4</sup> G. Feller, *Trade route of the future?*, “Journal of Commerce”, 26/5/2003.

<sup>5</sup> A. Kazi, *Transit-Route Politics and Central Asia's Indus Basin Corridor*, “Central Asia - Caucasus Analyst”, 4/7/2001; [http://www.cacianalyst.org/view\\_article.php?articleid=88](http://www.cacianalyst.org/view_article.php?articleid=88).

<sup>6</sup> *The Eurasian Land-Bridge*, EIR Special Report, Executive Intelligence Review, Washington, D. C., January 1997.

### Per saperne di più

Alcuni siti di riferimento sul settore dei trasporti:

- √ Banca Mondiale,  
[http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRA/NSPORT/0\\_contentMDK:20552943~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:337116.00.html](http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTTRA/NSPORT/0_contentMDK:20552943~pagePK:210058~piPK:210062~theSitePK:337116.00.html)
- √ International Road Transport Union,  
<http://iru.org>
- √ TINA Vienna - Transport Strategies,  
<http://tinavienna.at>

litica multilaterale che essa potrebbe innescare, contribuendo così all'allentamento delle tensioni geopolitiche accumulate lungo tale direttrice. Anche qui, tuttavia, grandi potenzialità restano in larga misura irrealizzate.<sup>9</sup>

A parte il problema degli “imbuti” lungo la strada (a cui le iniziative del Kazakistan cercano di ovviare), i cinesi hanno seguito anch'essi un approccio unilaterale che, non tenendo conto degli standard internazionali, blocca il pieno sviluppo del corridoio.

Ad esempio la Cina non è membro delle principali convenzioni internazionali (quali l'IRU, *International Road Transport Union*, che gestisce il sistema T.I.R.) e non permette il transito sul proprio territorio di veicoli immatricolati all'estero. Ne consegue che, come per le ferrovie a causa dello scartamento, le merci debbono perdere tempo alle frontiere per essere trasbordate su un altro vettore.

Inizialmente le iniziative cinesi sono state accolte con diffi-

<sup>9</sup> I. Igor Azovskiy, *Railroads in the Central Asian Countries: Problems and Prospects*, “Central Asia and the Caucasus”, n. 1 (25), 2004, pp. 148-154.

denza da parte centrasiatrica. Ovunque era forte l'apprensione storica che l'espansione commerciale cinese si accompagnasse a quella demografica. Dopo il collasso politico di quest'anno, l'importanza dello sviluppo delle relazioni con la Cina non è più oggettivamente ignorabile nella regione. Ad esempio, per il Kirghizistan l'“aggancio” infrastrutturale alla crescita cinese, l'“apertura di una finestra sul Pacifico”, rappresenta forse la sola possibilità per conservare la propria unità territoriale evitando un'ulteriore “afghanizzazione”. Allo stesso modo il Tagikistan, le cui possibilità economiche sono anch'esse compresse da poderose barriere montane, spera nell'apertura frontaliera (realizzata per la prima volta nel 2003) e nell'afflusso di capitale cinese per bloccare le tendenze centrifughe della regione del Gorno-Badaxšan (Pamir).

Dal punto di vista cinese, lo sviluppo dei corridoi di trasporto potrebbe dunque costituire un momento di un'azione più larga volta ad arrestare lo scivolamento verso il caos dei paesi vicini.

### **L'importanza del Kazakistan**

In virtù della propria posizione centrale, in linea retta fra Europa e Pacifico, favorito inoltre dalle condizioni fisiche ideali per la posa delle infrastrutture CTI (quali vaste distese prive di barriere naturali e bassa densità di popolazione), il Kazakistan riveste un ruolo decisivo per tutti gli schemi di collegamento intercontinentale,<sup>10</sup> in modo parti-

<sup>10</sup> Al suo interno vi sono 4 corridoi strategici d'importanza globale: settentrionale, centrale, meri-

colare per l'ampliamento del sistema dei corridoi europei in direzione della Cina.

Cosciente di tali potenzialità, il governo kazako si è distinto dai vicini per aver coerentemente lavorato alla sua implementazione. Forti delle risorse derivanti dagli introiti petroliferi, i kazaki hanno non solo ristrutturato ma, caso quasi unico nella regione, costruito nuove linee ferroviarie, nel quadro di una strategia di sviluppo del settore all'orizzonte del 2020.

I risultati sono evidenti. L'interscambio commerciale del Kazakistan cresce a ritmi paralleli a quelli dell'economia nazionale (in media pari al 9% negli ultimi cinque anni).<sup>11</sup>

Inoltre, un fattore non meno importante delle risorse petrolifere nello spiegare la eccezione kazaka è l'accorta diplomazia multilaterale del presidente Nazarbaev, il quale ha avuto cura di sviluppare i rapporti con Cina e Russia e creare le condizioni politico-economiche per attrarre investimenti stranieri.

I volumi in crescita con la Ci-

---

dionale oltre che la direttrice “Nord-Sud”. Attraverso la stazione di Družba alla frontiera cinese passa il solo collegamento ferroviario diretto fra la Cina e tutti i paesi dell'Eurasia e dell'Asia sud-occidentale. R. Yegorian, M. Oganessian, A. Manvelian, *Kazakhstan: the Present and Future of its Transportation Corridors*, “Central Asia and the Caucasus”, n. 3 (21), 2003, pp. 170-178.

<sup>11</sup> Al momento è difficile produrre cifre esatte dei volumi in transito dato che le statistiche nazionali non registrano le merci servite da operatori stranieri (pari al 90% del totale) così come il commercio di cabotaggio di merci dalla Cina (stimato in 250-300 milioni di dollari l'anno).

na (in aumento di circa 2 milioni mta, con un totale stimato di 11 mta per il 2005) hanno giustificato la progettazione di un nuovo corridoio ferroviario (l'“arteria” – in russo *magistral* – *transkazaka*) a scartamento ridotto, tra la frontiera con la Cina e il porto caspico di Aktau.<sup>12</sup>

Questo progetto merita la massima attenzione in quanto volto a superare la principale barriera tecnica allo sviluppo dei collegamenti terrestri Europa-Asia, la differenza di scartamento fra la rete ex-sovietica e quelle esterne, causa di una maggiorazione del 30-40% dei costi del trasporto continentale. Una volta avviata, la nuova linea potrebbe prolungarsi in direzione della Russia e dell'Europa (eventualità auspicata da numerose personalità del settore in Kazakistan), dato che in direzione dell'Iran e della Turchia (come è ora prevista) i traffici andrebbero comunque verso un collo di bottiglia (quali l'aggiramento del lago Van o il Bosforo in Turchia).

Tenendo in considerazione il problema della bassa velocità dei convogli ferroviari eurasiatici (47 km/ora in media), i kazaki hanno anche avviato un massiccio sforzo volto al rinnovamento e all'incremento delle proprie infrastrutture stradali, buona parte delle quali fino a qualche tempo fa si

<sup>12</sup> Iniziato nel 2005 il nuovo corridoio coprirà 3070 km con realizzazione prevista per il 2010 e un costo stimato sui tre miliardi e mezzo di dollari. Da Aktau le merci potrebbero dirigersi verso l'Iran o congiungersi con il corridoio TRASECA. Secondo i suoi autori il nuovo corridoio potrebbe aumentare le capacità di trasporto kazake fino a 40 mta. A. Kirtaev, *Transkazaxstanskij èkspress*, 21/07/2005; <http://gazeta.kz>.

trovava in condizione disastrosa.

Su tale sfondo, con il sostegno governativo e il patrocinio dell'IRU e delle relative commissioni regionali ONU, l'Unione dei trasportatori stradali del Kazakistan (KazATO) sta cercando di mobilitare le risorse necessarie a creare un corridoio stradale integrato, capace di spostare su gomma una parte delle merci scambiate fra Europa e area del Pacifico. Denominato progetto NELTI (“New Eurasian Land Transport Initiative”), il corridoio prevede una serie di infrastrutture multi-modalità capaci di spostare “porta a porta” fra Pechino e Berlino merci per 5 mta. Per dimostrare concretamente l'attuabilità del progetto, gli ideatori hanno recentemente organizzato una carovana di container da Pechino a Bruxelles, iniziativa che è stata sponsorizzata tra gli altri dall'IVECO.<sup>13</sup>

### Conclusioni

Come si è visto, a dispetto della crescita della domanda mondiale per servizi di trasporto, lo sviluppo dei CTI deve risolvere una serie di sfide fra le più complesse. Al di là dei problemi doganali e legati all'attraversamento delle frontiere, ciò che manca è un approccio sistemico il quale è richiesto a tutti i livelli, tanto interni che regionali che internazionali.

E' necessario che tutti gli attori coinvolti comprendano lo sviluppo del loro potenziale di transito in una dimensione olistica. Sono infatti necessari tanto una revisione delle basi normative e del funzionamento delle amministrazioni pub-

<sup>13</sup> *Beijing – Berlin – Brussels Truck Caravan*; <http://kazato.kz>.

bliche quanto sforzi coordinati nella costruzione delle catene di infrastrutture e nell'assorbimento dei dislivelli economici coi vicini.

Un nuovo approccio è richiesto altresì per l'insieme dei meccanismi di aiuto implementati a livello internazionale. Come osservato nel corso di un convegno internazionale dedicato alla questione,<sup>14</sup> è necessario convogliare sullo sviluppo delle infrastrutture una quota maggiore degli aiuti internazionali, che oggi si perdono in progetti minori.

Finora, gli Stati post-sovietici e le potenze regionali limitrofe sono stati per lo più in competizione per attirare flussi commerciali sui propri territori. Nonostante accordi quadro concernenti il trasporto siano stati sottoscritti nell'ambito di tutte le numerose strutture multilaterali a cui gli Stati della regione hanno aderito negli ultimi anni, la dimensione bilaterale continua a predominare nella regolazione dei flussi di transito.

Al contrario, le dimensioni multilaterali regionali sono un elemento imprescindibile per la formazione di sistemi di trasporto eurasiatici realmente operativi. Il pieno utilizzo del potenziale dei corridoi avverrà solo di fronte a uno sforzo comune di tutti, nel quadro d'un accordo d'insieme di lungo termine che miri in primo luogo alla stabilità geopolitica.

In presenza di tale fattore, il potenziale dei trasporti trans-

<sup>14</sup> International Ministerial Conference of Landlocked and Transit Developing Countries on Transit Transport Cooperation, Almaty, Kazakhstan, 28-29/08/2003; <http://www.un.org/special-rep/ohrls/imc/pr030829.htm>

eurasiatici è tale da rendere i differenti assi mutuamente complementari: le vie russe assorbendo i flussi provenienti da Giappone, Corea e Manciuria, i corridoi “mediani” quelli dal resto della Cina e dall’Asia sud-orientale, le vie Nord-Sud quelli dall’Asia meridionale.

L’esigenza di sanare le situazioni di conflitto costituisce un ulteriore stimolo a superare le divisioni e a fare dei CTI degli stimoli alla ripresa economica delle aree a rischio – come esemplificato dalla situazione del Kirghizistan, il cui collasso finale metterebbe in questione una buona parte degli schemi di trasporto trans-eurasiatici.

Sarebbe opportuno che lo sviluppo dei corridoi di trasporto eurasiatici venisse perciò inteso quale una questione decisiva per il futuro non solo dello spazio post-sovietico ma anche delle relazioni in via di ridefinizione fra i poli del continente eurasiatico. Oltre a rappresentare un’opportunità di sviluppo economico per tutti gli attori coinvolti, i corridoi continentali sono uno strumento di stabilizzazione di regioni fortemente a rischio quali la Asia centrale e il Caucaso.

La costruzione e la gestione degli assi può risultare di per sé un fattore importante nell’indurre le potenze contigue a un comportamento multilaterale, favorendo così una impostazione dei rapporti eurasiatici su linee di cooperazione. Questo in particolare nell’ambito di quella che negli ultimi anni è emersa quale la più dinamica fra le strutture di sicurezza regionali, la Organizzazione di Cooperazione di Shanghai.

La realizzazione di queste potenzialità richiede anche di rivedere la concezione delle reti

europee, in modo da renderla più compatibile con una potenziale estensione eurasiatica che prenda maggiormente in considerazione gli interessi della Russia, della Cina e dell’Iran.<sup>15</sup> Il TRASECA ad esempio potrebbe uscire dall’attuale impasse se riuscisse a saldarsi con l’interesse cinese a collegarsi con l’ovest. In tale prospettiva, la citata arteria ferroviaria transkazaka costituirebbe un’ulteriore sinergia, la quale non sembra però suscitare troppo interesse a Bruxelles.

Ma è solo coordinando la propria azione con le potenze contigue alla regione che gli europei possono mettere a frutto la loro presenza in essa, evitando di essere strumentalizzati dalle strategie di attori esterni.

<sup>15</sup> Come nota E. del Re nel suo citato studio, alla III Conferenza Paneuropea dei trasporti di Helsinki nel 1997 il sistema dei corridoi venne concepito per far “ricadere tutto questo complesso sistema (compreso fra il Baltico e il mar Nero) sotto l’ombrello dell’occidente”, *Corridoio VIII, cit.*, p. 13.

**Global Watch, l’osservatorio sulle opportunità globali costituito da ISPI e Università Bocconi, monitora aree geopolitiche e geoeconomiche di particolare interesse per l’Italia.**

**Global Watch è strutturato in quattro Osservatori, dedicati a:**

- Europa
- Politica europea di vicinato
- Cina/Focus China
- Sicurezza e studi strategici

**Il lavoro degli Osservatori è affiancato da alcuni Programmi di ricerca:**

- Turchia
- Paesi del Golfo
- Caucaso e Asia centrale
- Argentina

**Global Watch  
ISPI  
Palazzo Clerici  
Via Clerici, 5  
I - 20121 Milano  
[www.ispionline.it](http://www.ispionline.it)**

**Per informazioni:**  
[ispi.policybrief@ispionline.it](mailto:ispi.policybrief@ispionline.it)  
[ispi.policybrief1@ispionline.it](mailto:ispi.policybrief1@ispionline.it)

**© ISPI 2005**