

L'Italia e la Belt and Road Initiative

Di Fabio Indeo

All'interno del progetto cinese della Belt and Road Initiative (BRI), nota anche come “moderna via della seta”, l'Italia sembra rappresentare un punto d'arrivo storico e naturale. La posizione geografico-marittima strategica nel cuore del Mediterraneo appare funzionale all'implementazione dei progetti di connettività infrastrutturale per creare corridoi commerciali che colleghino l'Asia orientale con l'Europa. Infatti, il governo cinese utilizzò appositamente il termine via della seta come un rimando all'epopea del viaggio di Marco Polo, anche perché quando la BRI venne lanciata il punto di arrivo di questa in Europa era situato nella città di Venezia (luogo d'origine dell'esploratore), anche se nelle successive definizioni questo riferimento è progressivamente sfumato.

Dal 2013, la BRI è divenuta una componente essenziale della politica estera cinese, con l'obiettivo di promuovere l'interconnettività, sviluppando relazioni economico-commerciali tra regioni distanti tra loro (Europa, spazio post sovietico, Asia meridionale, Asia centrale ed orientale, Medio Oriente), che si presentano come separate e scollegate. In quest'ottica, la “moderna via della seta” prevede la realizzazione di un'architettura di infrastrutture di trasporto integrate, costituita da una combinazione di rotte terrestri e rotte marittime ricalcando quelle che duemila anni fa connettevano la Cina con il continente europeo attraversando il Medio Oriente, Asia Centrale ed Africa orientale.¹

Nel 2019, Roma e Pechino siglarono una Dichiarazione di Intenti che sanciva l'adesione dell'Italia – unica nazione del G7 - alla “Via della Seta” che include la cooperazione in vasti settori (infrastrutture, telecomunicazioni, energia, agroalimentare, industria aerospaziale, con accordi per un valore di oltre 2,5 miliardi di euro) ma di fatto non legalmente vincolante.²

Nell'architettura di connettività della BRI, 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 (diretrice nord-sud) e del corridoio

1 https://www.carocci.it/prodotto/geopolitica-dellasia-orientale?srltid=AfmBOorCW-9AsmM5YI-j-1obNCN5Rvahv3QromDCVB_ytDZ166q55Pr_

2 http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf

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.³

In aggiunta alla cooperazione infrastrutturale, va altresì ricordato che l'Italia aderisce dal 2015 all' Asian Infrastructure Investment Bank (principale strumento finanziario di Pechino per finanziare progetti in ambito BRI), mentre aziende, compagnie, istituti bancari cinesi hanno capillarmente investito nell'economia italiana, acquistando quote e partecipazioni in settori strategici come il comparto energetico (Eni, ENEL), automobilistico (Fiat- Chrysler), telecomunicazioni (Telecom), settore bancario (Generali, Mediobanca).

La decisione dell'attuale governo italiano di non rinnovare nel 2024 l'adesione alla BRI riformulando la cooperazione bilaterale con Pechino su basi nuove, non inficia sulla reciprocità strategica degli interessi di Cina ed Italia nel promuovere una cooperazione in materia di connettività: nella prospettiva italiana, l'utilizzo di Trieste e Genova (e potenzialmente Gioia Tauro) come terminal marittimi per accrescere il commercio tra Cina ed Europa si fonda sulla necessaria preconditione di attirare degli investimenti necessari per ammodernare e potenziare le infrastrutture esistenti (servizi portuali, collegamenti stradali e ferroviari), con delle benefiche ricadute anche sull'economia nazionale.

Italy and the Belt and Road Initiative

Written by Fabio Indeo

Within the Chinese Belt and Road Initiative (BRI), also known as the "modern Silk Road," Italy appears to represent a historical and natural endpoint. Its strategic geographic and maritime location in the heart of the Mediterranean appears to be pivotal in implementing infrastructure connectivity projects to promote trade corridors linking East Asia with Europe. Indeed, the Chinese government specifically used the term "Silk Road" as a reference to the epic tale of Marco Polo's journey, also because when the BRI was launched its European endpoint was located in the city of Venice (the explorer's birthplace), although this reference has gradually faded in subsequent definitions.

3 <https://riviste.fupress.net/index.php/asiac/article/view/3585>

Since 2013, the BRI has become a key component of Chinese foreign policy, aiming to promote interconnectivity by developing economic and trade relations between distant regions (Europe, the post-Soviet space, South Asia, Central and East Asia, the Middle East), which are presented as separate and disconnected. From this perspective, the "modern Silk Road" envisions the creation of an integrated transport infrastructure architecture, consisting of a combination of land and sea routes, reminiscent of those that two thousand years ago connected China with the European continent through the Middle East, Central Asia, and East Africa.⁴

In 2019, Rome and Beijing signed a Declaration of Intent that sanctioned Italy's adhesion - the only G7 nation - to the BRI. This initiative included cooperation in broad sectors (infrastructure, telecommunications, energy, agri-food, aerospace, with agreements worth over €2.5 billion) but was not legally binding.⁵

Within the BRI's connectivity architecture, the national ports of Trieste and Genoa assumed strategic importance for the development of maritime corridors on the Adriatic and Tyrrhenian Seas, to be integrated into a multimodal perspective, benefiting of the rail and road network that would carry Chinese goods to European markets. As international free port, Trieste is a crucial logistics hub located at the intersection of the Baltic-Adriatic corridor (north-south route) and the Lisbon-Budapest corridor (east-west route) within the European TEN-T (Trans-European Transport Network) corridors, benefiting from a proven road and rail network connecting the city to Austria and Germany. The port of Genoa, on the other hand, emerged as a gateway to the French and Iberian Peninsula markets.⁶

In addition to infrastructure cooperation, it should also be noted that Italy is (founding) member of the Asian Infrastructure Investment Bank (Beijing's main instrument for financing BRI projects) since 2015. Chinese companies, firms, and banks have invested extensively in the Italian economy, acquiring stakes and participations in strategic sectors such as the energy sector (Eni, ENEL), automotive (Fiat-Chrysler), telecommunications (Telecom), and banking (Generali, Mediobanca).

The current Italian government's decision not to renew its membership in the BRI in 2024, reformulating bilateral cooperation with Beijing on a new basis, does not affect the strategic reciprocity of China and Italy's interests in promoting connectivity cooperation. From Italy's perspective, the use of Trieste and Genoa (and potentially Gioia Tauro) as maritime terminals to increase trade between China and Europe should be based on the necessary precondition of attracting the necessary investments to modernize and

⁴ https://www.carocci.it/prodotto/geopolitica-dellasia-orientale?srltid=AfmBOorCW-9AsmM5YL-j-1obNCN5Rvahv3QromDCVB_ytDZ166q55Pr_

⁵ http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Memorandum_Italia-Cina_EN.pdf

⁶ <https://riviste.fupress.net/index.php/asiac/article/view/3585>

strengthen existing infrastructure (port services, road and rail links), with beneficial effects on the national economy as well.

Azerbaijani e Turkmenistan, connettività ed energia tra le due sponde del Caspio

Di Fabio Indeo e Domenico Palmieri

Una crescente atmosfera di cooperazione e di dialogo politico sta caratterizzando le relazioni tra i paesi dell'Asia centrale e del Caucaso, finalizzata alla partecipazione in iniziative e progetti comuni destinati a rafforzare la connettività regionale, promuovere intensi scambi economico-commerciali, sviluppare la cooperazione in ambito energetico con una particolare attenzione sul promettente settore minerario (minerali critici e terre rare) e delle energie rinnovabili, per la produzione di elettricità pulita. In questo clima di collaborazione intra-regionale, il 22 giugno il presidente azero Ilkham Aliyev ha ospitato nella capitale Baku il presidente del Turkmenistan Serdar Berdimukhamedov in un meeting ricco di implicazioni positive sul piano della cooperazione bilaterale e sia in prospettiva regionale.

Uno degli obiettivi condivisi appare quello di favorire il pieno coinvolgimento del Turkmenistan nell'architettura di connettività regionale, integrando questa repubblica centroasiatica nel corridoio internazionale di trasporto transcaspico TTTR, meglio noto come Middle Corridor. In questa prospettiva l'Azerbaijani – che trovandosi sull'altra sponda del Caspio rappresenta la principale ed unica porta d'accesso dei corridoi commerciali est-ovest verso i mercati europei – negli ultimi anni ha intensificato le relazioni bilaterali con gli attori regionali chiave per l'implementazione del Middle Corridor come Kazakhstan, Uzbekistan ed ora Turkmenistan. In un'ottica di diversificazione geografica dei corridoi infrastrutturali, il Turkmenistan rappresenta un'alternativa concreta alla rotta tradizionale del Middle Corridor che attraversa il Kazakhstan da est (confine con la Cina) ad ovest (sponda del Caspio), ovvero inaugurando un corridoio meridionale nel progetto di corridoio infrastrutturale transcaspico.

Nel corso del meeting, oltre ad una serie di rilevanti accordi economico-commerciali, nella dichiarazione conclusiva congiunta i due presidenti hanno discusso un accordo per definire le specifiche tecniche per semplificare il transito di beni e veicoli tra i due paesi attraverso il Caspio, ed un accordo simile per

armonizzare le statistiche doganali del commercio reciproco.⁷ Una Commissione intergovernativa si riunirà a luglio per dare attuazione a questi due importanti accordi siglati a Baku.

Il settore minerario rappresenta un altro importante settore di cooperazione, con l'impegno dell'Azerbaijan nel supportare gli sforzi turkmeni per iniziare lo sfruttamento delle riserve minerarie turkmene (principalmente iodio, zolfo e carbonato di potassio) analogamente ad un accordo siglato con l'Uzbekistan agli inizi di giugno.⁸ L'esportazione di minerali si configura come un'opportunità nel medio termine per diversificare l'economia nazionale fondata sulla vendita di idrocarburi nei mercati esteri.

In ambito energetico, la cooperazione approfondita tra Baku ed Ashgabat potrebbe gettare le basi per il rafforzamento del Corridoio Energetico Meridionale, con il gas turkmeno destinato ad attraversare il Caspio per essere trasportato verso i mercati europei. Significativamente, l'Azerbaijan ha regalato al Turkmenistan una petroliera (realizzata nei cantieri navali della repubblica caucasica) chiamata Dostluk, nome che evoca il giacimento offshore nel Caspio precedentemente conteso, e che sulla base dell'accordo del 2021 le due nazioni si sono impegnate per lo sfruttamento congiunto.⁹ Inoltre, il progetto di esportare elettricità prodotta in Turkmenistan verso l'Azerbaijan si inserisce nello scenario di una rete regionale integrata di trasmissione elettrica che si fonda sull'accordo trilaterale Azerbaijan-Kazakhstan-Uzbekistan per esportare elettricità prodotta in Asia centrale verso i mercati europei attraverso il progetto Green Energy Corridor attraverso il Mar Nero, fortemente supportato dalla UE.

Azerbaijan and Turkmenistan: Connectivity and Energy between the Two Shores of the Caspian

Written by Fabio Indeo and Domenico Palmieri

A growing atmosphere of cooperation and political dialogue is characterizing relations between the countries of Central Asia and the Caucasus, aimed at participating in joint initiatives and projects designed to strengthen regional connectivity, promote intensive economic and trade exchanges, and develop energy cooperation, with a particular focus on the promising mining sector (critical minerals and rare earths) and renewable energy for the production of clean electricity. In this climate of intra-regional cooperation, Azerbaijani President Ilham Aliyev hosted Turkmenistan President Serdar

⁷ <https://president.az/en/articles/view/72787>

⁸ <https://eurasianet.org/turkmenistan-signs-bevy-of-trade-agreements-with-azerbaijan>

⁹ <https://www.newscentralasia.net/2026/06/24/turkmenistan-and-azerbaijan-deepen-strategic-partnership-as-berdimuhamedov-concludes-state-visit/>

Berdymukhamedov on June 22 in the capital Baku, for a meeting with positive implications for both bilateral cooperation and the regional perspective.

One of the shared objectives appears to promote Turkmenistan's full involvement in the regional connectivity architecture, integrating this Central Asian republic into the Trans-Caspian Transport Corridor (TTTR), better known as the Middle Corridor. From this perspective, Azerbaijan - located on the other side of the Caspian, representing the main and only gateway for East-West trade corridors to European markets - has intensified bilateral relations in recent years with key regional players for the Middle Corridor's implementation, such as Kazakhstan, Uzbekistan, and now Turkmenistan. Considering that the geographic diversification of the infrastructure corridors represents a way to bolster trade security, Turkmenistan has become a concrete alternative to the traditional Middle Corridor route that crosses Kazakhstan from east (border with China) to west (Caspian shore), thereby inaugurating a southern route in the Trans-Caspian Infrastructure Corridor project.

In addition to a series of significant economic and trade agreements, in the joint final declaration the two presidents discussed an agreement to define technical specifications to simplify the transit of goods and vehicles between the two countries across the Caspian Sea, and a similar agreement to harmonize customs statistics for reciprocal trade.¹⁰ An intergovernmental commission will meet in July to implement these two important agreements signed in Baku.

The mining sector represents another important area of cooperation, with Azerbaijan's commitment to supporting Turkmen efforts to begin exploiting Turkmen mineral reserves (primarily iodine, sulfur, and potassium carbonate), similar to an agreement signed with Uzbekistan in early June.¹¹ Mineral exports would become a medium-term opportunity to diversify the national economy, which is based on the sale of hydrocarbons to foreign markets.

In the energy sector, an enhanced cooperation between Baku and Ashgabat could lay the foundation for strengthening the Southern Energy Corridor, with Turkmen gas destined to cross the Caspian Sea to be transported to European markets. Significantly, Azerbaijan has transferred an oil tanker (built in the Caucasian republic's shipyards) to Turkmenistan, named Dostluk, a name that evokes the previously disputed offshore Caspian oil&gas field, which the two nations have committed to jointly exploit under the 2021 agreement.¹² Furthermore, the project to export electricity produced in Turkmenistan to

¹⁰ <https://president.az/en/articles/view/72787>

¹¹ <https://eurasianet.org/turkmenistan-signs-bevy-of-trade-agreements-with-azerbaijan>

¹² <https://www.newscentralasia.net/2026/06/24/turkmenistan-and-azerbaijan-deepen-strategic-partnership-as-berdimuhamedov-concludes-state-visit/>

Azerbaijan is part of the plan for an integrated regional electricity transmission network based on the trilateral Azerbaijan-Kazakhstan-Uzbekistan agreement to export electricity produced in Central Asia to European markets through the Green Energy Corridor project across the Black Sea, strongly supported by the EU.