

Vietnam e nucleare civile, verso un'indipendenza energetica nazionale

Di Domenico Palmieri e Fabio Indeo

Il 9 settembre, il presidente del Vietnam To Lam ha compiuto una visita ufficiale in Russia - la prima dal 1991 - nel corso della quale le parti hanno discusso di come rafforzare la cooperazione bilaterale in ambito commerciale, securitario ed energetico.¹ Questo partenariato trova espressione nell'ambito della "Bamboo Diplomacy" - caposaldo ideologico della politica estera vietnamita - improntata sulla flessibilità, resilienza pragmatica e non allineamento nelle relazioni internazionali.²

Particolarmente rilevante appare il rinnovato dialogo sul nucleare civile, ovvero l'impegno di Mosca nel supportare il governo di Hanoi nella produzione di elettricità dall'energia nucleare, attraverso la cooperazione di compagnie e centri di ricerca russe per garantire una gestione in sicurezza - umana ed ambientale - della produzione nucleare.³

Sulla base dell'accordo intergovernativo siglato nel marzo scorso - a seguito della visita del primo ministro vietnamita Pham Minh Chinh a Mosca - la compagnia energetica russa Rosatom avrà il compito di realizzare la prima centrale nucleare in Vietnam, Ninh Thuan 1, con una capacità totale di 2400 MW.

Questa decisione strategica deriva dalla necessità di Hanoi di rafforzare la propria condizione di sicurezza energetica, attraverso una crescente futura produzione di energia "domestica-nazionale" capace di soddisfare i consumi crescenti interni, riducendo la dipendenza dalle importazioni di petrolio e gas naturale dai mercati esteri, a causa della persistente condizione di vulnerabilità che inficia sulla regolarità degli approvvigionamenti. Hanoi, infatti, ha dovuto fronteggiare un considerevole aumento dei prezzi della benzina e del diesel tra il 50 ed il 70% dall'inizio del conflitto in Medio Oriente:⁴ inoltre, la necessità di perseguire l'indipendenza energetica attraverso la produzione a scopi civili di energia nucleare risulta in linea con l'obiettivo di ridurre le emissioni inquinanti nell'ambito della transizione energetica globale. In realtà, il Vietnam persegue l'obiettivo della produzione di energia nucleare dal 2009, identificando nella parte meridionale della nazione il sito per la costruzione di due centrali nucleari - Ninh Thuan 1 gestito

1 <https://asia.nikkei.com/politics/international-relations/vietnam-and-russia-deepen-energy-ties-as-to-lam-visits-moscow>

2 <https://academic.oup.com/edited-volume/56064/chapter-abstract/467407551?redirectedFrom=fulltext>; <https://thediplomat.com/2026/03/vietnam-and-the-geopolitics-of-critical-minerals/>

3 <https://en.daibieunhandan.vn/vietnamese-russian-leaders-witness-exchange-of-cooperation-deals-10430209.html>

4 https://thediplomat.com/2026/03/vietnam-russia-sign-agreement-on-nuclear-power-plant-construction/?utm_source=substack&utm_medium=email

dalla Russia e Ninh Thuan 2 gestito dal Giappone - con una capacità complessiva di 4000 MW, ma nel 2016 il progetto venne accantonato temporaneamente per i costi elevati ed i rischi relativi alla sicurezza. Nel 2024 l'Assemblea Nazionale vietnamita ha rispolverato il progetto Ninh Thuan, per mitigare gli effetti negativi legati alle interruzioni negli approvvigionamenti globali legati all'instabilità dei principali paesi produttori, ma il governo giapponese alla fine del 2025 ha interrotto la propria partecipazione al programma nucleare di Hanoi per la tempistica ristretta prevista per la realizzazione delle centrali: secondo il primo ministro vietnamita, la costruzione delle due centrali nucleari dovrebbe avvenire entro il 2030.⁵

La disponibilità di energia elettrica prodotta da reattori nucleari combinata con la produzione di energia da fonti rinnovabili (solare) aumenta la capacità di Hanoi di disporre di fonti energetiche endogene, riducendo conseguentemente la dipendenza geopolitica ed i costi di importazione legati all'acquisto di gas e petrolio dai mercati internazionali, rafforzando così la condizione di indipendenza energetica cruciale per poter legittimare il ruolo di middle power in ascesa.

Vietnam and Civil Nuclear Power: Towards National Energy Independence

Written by Domenico Palmieri and Fabio Indeo

On September 9, Vietnamese President To Lam paid an official visit to Russia - the first since 1991 - during which the parties discussed strengthening bilateral cooperation in the trade, security, and energy sectors.⁶ This partnership is embodied in the concept of "Bamboo Diplomacy" - a cornerstone of Vietnamese foreign policy - which is characterized by flexibility, pragmatic resilience, and non-alignment in international relations.⁷

Among the discussed topics, the renewed dialogue regarding civil nuclear energy appears highly relevant, specifically, Moscow's commitment to supporting the Hanoi government in generating electricity from nuclear power. This involves cooperation with Russian companies and research centers to ensure the safe management of nuclear production, safeguarding both human health and the environment.⁸

5 https://www.world-nuclear-news.org/articles/vietnam-russia-intergovernmental-agreement-on-new-nuclear-https://thedi diplomat.com/2026/03/vietnam-russia-sign-agreement-on-nuclear-power-plant-construction/?utm_source=substack&utm_medium=email

6 <https://asia.nikkei.com/politics/international-relations/vietnam-and-russia-deepen-energy-ties-as-to-lam-visits-moscow>

7 <https://academic.oup.com/edited-volume/56064/chapter-abstract/467407551?redirectedFrom=fulltext;https://thedi diplomat.com/2026/03/vietnam-and-the-geopolitics-of-critical-minerals/>

8 <https://en.daibieunhandan.vn/vietnamese-russian-leaders-witness-exchange-of-cooperation-deals-10430209.html>

Under the intergovernmental agreement signed last March (following Vietnamese Prime Minister Pham Minh Chinh's visit to Moscow) the Russian energy company Rosatom is tasked with building Vietnam's first nuclear power plant, Ninh Thuan 1, which will have a total capacity of 2,400 MW.

This strategic decision stems from Hanoi's need to strengthen its energy security by increasing future domestic energy production capable of meeting rising internal demand and reducing reliance on oil and natural gas imports, a dependency that leaves the country vulnerable to supply disruptions. Indeed, Hanoi has faced a significant surge in gasoline and diesel prices - ranging from 50% to 70% - since the onset of the conflict in the Middle East:⁹ furthermore, the drive for energy independence through civil nuclear power generation aligns with the goal of reducing polluting emissions as part of the global energy transition.

In fact, Vietnam has been pursuing the goal of nuclear energy production since 2009, identifying sites in the southern regions for the construction of two nuclear power plants -Ninh Thuan 1 (awarded to Russia) and Ninh Thuan 2 (awarded to Japan) - with a combined capacity of 4,000 MW; however, the project was temporarily shelved in 2016 due to high costs and safety concerns. In 2024, the Vietnamese National Assembly revived the Ninh Thuan project to mitigate the negative effects of global supply disruptions caused by instability in key producing nations; however in late 2025, the Japanese government withdrew from Hanoi's nuclear program due to the tight timeline envisaged for the plants' construction, as the Vietnamese Prime Minister had called for the two nuclear power plants to be built by 2030.¹⁰

The availability of electricity generated by nuclear reactors, combined with energy production from renewable sources (solar), will enhance Hanoi's access to domestic energy sources; this consequently will reduce geopolitical dependence and import costs associated with purchasing gas and oil from international markets, thereby strengthening the energy independence crucial to legitimizing its role as a rising middle power.

⁹ https://thediplomat.com/2026/03/vietnam-russia-sign-agreement-on-nuclear-power-plant-construction/?utm_source=substack&utm_medium=email

¹⁰ <https://www.world-nuclear-news.org/articles/vietnam-russia-intergovernmental-agreement-on-new-nuclear>;
https://thediplomat.com/2026/03/vietnam-russia-sign-agreement-on-nuclear-power-plant-construction/?utm_source=substack&utm_medium=email

L'Eurasia inizia nell'Adriatico: Italia, Corridoio VIII e capacità strategica

Di Glenn Agung Hole, PhD

L'impegno dell'Italia verso l'Eurasia non può limitarsi ai mercati lontani; dipende anche dalle istituzioni e dai sistemi produttivi dell'area adriatica. Il Corridoio VIII è in fase di sviluppo come asse Adriatico-Mar Nero che attraversa Albania, Macedonia del Nord e Bulgaria, con collegamenti marittimi verso Bari e Brindisi. Nel febbraio 2026, l'Italia e i suoi partner hanno ribadito l'importanza del corridoio per l'integrazione economica, la resilienza delle catene di approvvigionamento e la sicurezza.¹¹

La questione strategica non riguarda semplicemente il miglioramento dei collegamenti di questi territori, ma la capacità della connettività di generare risorse durature. La geografia crea delle opportunità, ma sono le istituzioni a determinare se tali opportunità si trasformino in effettiva capacità operativa.

In un contesto di incertezza geopolitica, il valore di una rotta va oltre l'efficienza del trasporto: un'alternativa praticabile riduce la dipendenza da un singolo collegamento. Tuttavia, la ridondanza non equivale di per sé a resilienza. Il suo valore dipende dalla possibilità per le imprese di utilizzare l'alternativa in modo affidabile, a costi sostenibili e anche in situazioni di crisi. In caso contrario, l'Europa rischia di finanziare alternative che esistono solo sulla carta, anziché nella realtà operativa.

La Macedonia del Nord rende concreta questa distinzione: qui il Corridoio VIII incrocia il Corridoio X (direttrice nord-sud).¹² Tale posizione crea un potenziale, non un vantaggio garantito. Il transito può generare reddito e occupazione, ma la vera opportunità di sviluppo risiede nella creazione di imprese e competenze attorno a questi flussi. Un nodo strategico non si limita a gestire i movimenti, ma rende produttiva la connettività.

L'approccio di Albert Hirschman basato sugli "effetti di collegamento" (*linkage approach*) focalizza l'attenzione sugli investimenti e sulle iniziative imprenditoriali che un'attività genera altrove nell'economia.¹³ L'analisi istituzionale di Douglass North spiega come regole, norme e meccanismi di applicazione delle leggi plasmino gli incentivi.¹⁴ Applicate ai corridoi, queste prospettive suggeriscono che le infrastrutture favoriscono uno sviluppo più ampio quando gli imprenditori riescono a trasformare un migliore accesso in attività economiche valide. Le istituzioni non sostituiscono le infrastrutture, ma ne determinano l'impatto sullo sviluppo.

¹¹ Ministero degli Affari Esteri italiano. Riunione ministeriale sul Corridoio VIII (17 febbraio 2026); Dichiarazione congiunta di Tirana (18 febbraio 2026).

¹² Western Balkans Investment Framework. Entrata in funzione della nuova tratta ferroviaria in Macedonia del Nord verso il confine bulgaro (29 gennaio 2025).

¹³ Hirschman, A. O. The Strategy of Economic Development. Yale University Press, 1958.

¹⁴ North, D. C. Economic Performance through Time. Nobel Prize Lecture, 9 dicembre 1993.

Procedure doganali prevedibili e un'efficace tutela contrattuale riducono l'incertezza legata agli investimenti lungo il corridoio. Il supporto finanziario e le competenze tecniche aiutano i fornitori locali a soddisfare i requisiti di reti produttive più ampie. L'obiettivo non è semplicemente aumentare il volume delle merci trasportate, ma rafforzare la capacità imprenditoriale: nuovi fornitori, maggiore produttività e un valore aggiunto locale che perduri oltre la fase di costruzione dell'infrastruttura.

Per l'Italia, ciò implica un'agenda che vada oltre i contratti di costruzione. La cooperazione portuale dovrebbe integrarsi con lo sviluppo dei fornitori, la formazione tecnica e partenariati tra aziende manifatturiere italiane e imprese balcaniche. Il vantaggio strategico risiederebbe in una rete produttiva adriatico-balcanica più solida, con capacità sviluppate su entrambe le sponde. La porta d'accesso orientale dell'Italia non è costituita dal solo porto, bensì dal sistema produttivo a cui tale porto si collega.

L'integrazione europea può rafforzare questo processo. Il Piano di crescita dell'UE lega una maggiore integrazione del mercato all'attuazione di riforme.⁹ La sua promessa più profonda è quella di ridurre la distanza istituzionale. Tuttavia, l'allineamento normativo è insufficiente senza un'effettiva attuazione: le imprese necessitano di decisioni amministrative coerenti e di accordi vincolanti, non soltanto di regole comuni sulla carta.

Il Corridoio VIII è cosa distinta dal "Middle Corridor" transcaspico, che collega l'Europa all'Asia centrale attraverso il Caucaso meridionale. Il rapporto tra i due è potenzialmente complementare: migliori collegamenti attraverso il Mar Nero e l'Europa sud-orientale potrebbero accrescere l'utilità di reti eurasiatiche più ampie. Tale relazione dipende dall'efficienza degli snodi e dal coordinamento operativo, non dalla sola vicinanza geografica.

Le infrastrutture creano connettività, ma sono le istituzioni a determinare se esse generino capacità produttiva. La libertà d'azione strategica aumenta quando tale capacità offre ad aziende e Stati alternative concrete. L'obiettivo non è sottrarsi all'interdipendenza, bensì gestirla. Per l'Italia, dunque, la strategia eurasiatica prende le mosse dall'altra sponda dell'Adriatico.

Eurasia Begins in the Adriatic: Italy, Corridor VIII and Strategic Capacity

Written by Glenn Agung Hole, PhD

Italy's engagement with Eurasia cannot begin and end with distant markets. It also depends on the institutions and productive systems across the Adriatic. Corridor VIII is being developed as an Adriatic–Black Sea axis through Albania, North Macedonia and Bulgaria, with maritime connections to Bari and

Brindisi. In February 2026, Italy and its partners reaffirmed the corridor's significance for economic integration, supply-chain resilience and security.¹⁵

The strategic question is not simply whether these territories become better connected. It is whether connectivity produces capabilities that endure. Geography creates options. Institutions determine whether those options become capacity.

Under geopolitical uncertainty, a route's value extends beyond transport efficiency: a workable alternative reduces dependence on any single connection. But redundancy is not resilience by definition. Its value depends on whether firms can use an alternative reliably, at viable cost, and during disruptions. Otherwise, Europe risks financing alternatives on the map rather than alternatives in practice.

North Macedonia makes this distinction concrete. Corridor VIII intersects there with the north–south Corridor X.¹⁶ That position creates potential, not a guaranteed dividend. Transit can generate income and employment; the larger development opportunity is to build firms and capabilities around those flows. A strategic node does not merely accommodate movement. It makes connectivity productive.

Albert Hirschman's linkage approach directs attention to the investment and enterprise that one activity induces elsewhere in the economy.¹⁷ Douglass North's institutional analysis explains how rules, norms and enforcement shape incentives.¹⁸ Applied to corridors, these perspectives suggest that infrastructure yields wider development when entrepreneurs can turn improved access into viable businesses. Institutions do not replace infrastructure. They shape its developmental return.

Predictable customs and credible contract enforcement reduce the uncertainty of investing around a corridor. Finance and technical skills help local suppliers to meet the requirements of larger production networks. The relevant outcome is not simply more freight, but stronger entrepreneurial capacity: new suppliers, higher productivity and domestic value added that outlasts the construction cycle.

For Italy, this suggests an agenda beyond construction contracts. Port cooperation should be connected to supplier development, technical education and partnerships between Italian manufacturers and Balkan enterprises. The strategic return would lie in a stronger Adriatic–Balkan production network, with capabilities built on both shores. Italy's eastern gateway is not a port alone. It is the productive system to which that port connects.

¹⁵ Italian Ministry of Foreign Affairs. Corridor VIII ministerial meeting (17 February 2026); Tirana Joint Declaration (18 February 2026).

¹⁶ Western Balkans Investment Framework. New section of railway in North Macedonia towards the Bulgarian border is now operational (29 January 2025).

¹⁷ Hirschman, A. O. *The Strategy of Economic Development*. Yale University Press, 1958.

¹⁸ North, D. C. *Economic Performance through Time*. Nobel Prize Lecture, 9 December 1993.

European integration can reinforce this process. The EU's Growth Plan links closer market integration to reform.¹⁹ Its deeper promise is to reduce institutional distance. Yet legal alignment is insufficient without implementation: firms need consistent administrative decisions and enforceable agreements, not merely common rules on paper.

Corridor VIII is not the Trans-Caspian Middle Corridor, which links Europe with Central Asia through the South Caucasus. The relationship is potentially complementary: better connections through the Black Sea and South-Eastern Europe could extend the usefulness of wider Eurasian networks. That relationship depends on functioning interchanges and coordinated operations, not geographic proximity alone.

Infrastructure creates connectivity. Institutions determine whether it generates productive capability. Strategic freedom of action grows when that capability gives firms and states workable alternatives. The objective is not to escape interdependence, but to manage it. For Italy, Eurasian strategy therefore begins across the Adriatic.

Turkmenistan e Unione Europea rafforzano il dialogo politico e la cooperazione bilaterale

Di Fabio Indeo

Il 9 settembre, il presidente del Turkmenistan Serdar Berdimuhamedov ha ricevuto Luc Pierre Devigne, il nuovo ambasciatore dell'Unione Europea nel paese centroasiatico, che avrà il compito di approfondire ulteriormente le relazioni bilaterali ed il dialogo politico con Ashgabat, partner di crescente importanza strategica per la UE nel suo complesso. Sulla base di un impegno reciproco definito costruttivo, il rappresentante diplomatico della UE e le autorità turkмене hanno discusso sulle modalità di espandere la cooperazione tra le parti, ad esempio creando le basi per siglare un Accordo di Cooperazione e Partenariato (strumento principale di cooperazione della UE con le repubbliche centroasiatiche), che attende la ratifica degli stati membri della UE dal 1998, in quanto le relazioni bilaterali si fondano su un accordo provvisorio di cooperazione in materie economiche siglato nel 2010.

La dimensione economico-commerciale rappresenta uno dei settori di cooperazione maggiormente visibili ed appetibili, improntata nell'esplorare nuove opportunità di investimento, aumentare gli scambi commerciali e le prospettive reciproche di business. Nel corso dell'incontro, il presidente turkmeno ha

¹⁹ Council of the European Union. Reform and Growth Facility for the Western Balkans adopted (7 May 2024).

evidenziato il crescente interesse in ambiti come agrifood, protezione ambientale, tecnologie digitali, produzione industriale, mentre in ambito culturale ed educativo, l'impegno congiunto per favorire i contatti e gli scambi in ambito scientifico ed universitario viene visto come un fattore determinante per rafforzare la fiducia reciproca.²⁰

Tuttavia, come conseguenza diretta dell'attuale scenario geopolitico di instabilità e di ridefinizione degli equilibri regionali e globali, il Turkmenistan emerge chiaramente come partner strategico nell'architettura di connettività Asia-Europa per lo sviluppo di una rete logistica di trasporti est-ovest e nel garantire la sicurezza energetica europea attraverso potenziali approvvigionamenti di gas naturale ed idrogeno. Parallelamente e conseguentemente, per rafforzare il ruolo del Turkmenistan la UE viene vista come partner riconosciuto per sostenere la produzione turkmena di energia da fonti rinnovabili, per lo sviluppo dell'idrogeno "verde" (prodotto da fonti rinnovabili) o anche "blu" (prodotto da gas naturale, risorsa abbondante nella repubblica centroasiatica) come opzioni rilevanti non solo per garantire la transizione energetica europea ma anche per promuovere una diversificazione economica turkmena, riducendo la dipendenza dalle esportazioni di gas naturale e diversificando gli introiti economici derivanti dalle esportazioni sui mercati internazionali.

Il supporto di Ashgabat alla realizzazione del Middle Corridor, attraverso la partecipazione nel corridoio meridionale della rotta di trasporto transcaspico che si svilupperà parallelamente e complementare alla rotta est-ovest che attraversa il Kazakhstan, rappresenta un presupposto fondamentale per approfondire la cooperazione con Bruxelles. Le autorità turkмене sono coinvolte in un dialogo regolare con la UE e gli altri attori regionali interessati (Azerbaijan, Uzbekistan, Kazakhstan, Turchia) per sviluppare la rete infrastrutturale che garantirà la piena implementazione del Middle Corridor.²¹

Inoltre, nonostante le difficoltà geopolitiche legate all'opposizione russo-iraniana allo sviluppo di progetti energetici tra le due sponde del Caspio, le immense riserve di gas del Turkmenistan (le quarte-quinte maggiori al mondo) potrebbero costituire una fonte di approvvigionamento decisiva per aumentare la capacità del Corridoio Energetico Meridionale (attualmente alimentato soltanto da gas naturale prodotto in Azerbaijan), realizzando così il progetto del corridoio energetico transcaspico concepito per rafforzare la sicurezza energetica europea ed offrire parallelamente un mercato di esportazione alternativo al Turkmenistan.

²⁰ <https://tdh.gov.tm/en/post/49663/president-turkmenistan-received-ambassador-extraordinary-and-plenipotentiary-european-union>

²¹ <https://www.trend.az/casia/turkmenistan/4222310.html>

Turkmenistan and the European Union Strengthen Political Dialogue and Bilateral Cooperation

Written by Fabio Indeo

On September 9, the President of Turkmenistan, Serdar Berdimuhamedov, received Luc Pierre Devigne, the new appointed European Union Ambassador to the Central Asian nation, which has the task to further deepening bilateral relations and political dialogue with Ashgabat, a partner of growing strategic importance for the EU. Moving from a joint commitment to build a constructive relation, the EU diplomatic representative and Turkmen authorities discussed ways to expand cooperation, such as laying the groundwork for signing a Partnership and Cooperation Agreement (the EU's main cooperation instrument with Central Asian republics). This agreement has been awaiting ratification by EU member states since 1998, as bilateral relations are currently based on an interim agreement on economic cooperation signed in 2010.

The economic and commercial dimension represents one of the most visible and attractive areas of cooperation, focused on exploring new investment opportunities and boosting trade and mutual business prospects. During the meeting, Turkmen President highlighted growing interest in sectors such as agri-food, environmental protection, digital technologies, and industrial production; meanwhile, in the cultural and educational spheres, joint efforts to foster scientific and academic exchanges are viewed as a key factor in strengthening mutual trust.²²

However, as a direct consequence of the current geopolitical landscape - characterized by instability and the reshaping of regional and global balances - Turkmenistan is clearly emerging as a strategic partner in the Asia-Europe connectivity architecture. It plays a key role in developing an East-West transport logistics network and ensuring European energy security through potential supplies of natural gas and hydrogen. Concurrently, and as a result, the EU is viewed as a recognized partner in strengthening Turkmenistan's role by supporting renewable energy production and the development of "green" hydrogen (produced from renewable sources) or "blue" hydrogen (produced from natural gas, a resource abundant in the Central Asian republic). These options are significant not only for securing Europe's energy transition but also for fostering Turkmenistan's economic diversification, thereby reducing reliance on natural gas exports and diversifying export-related revenues in international markets.

22 <https://tdh.gov.tm/en/post/49663/president-turkmenistan-received-ambassador-extraordinary-and-plenipotentiary-european-union>

Ashgabat's support for the Middle Corridor's realization - through participation in the southern branch of the Trans-Caspian transport route, which will develop in parallel and complementary way to the East-West route crossing Kazakhstan - represents a fundamental prerequisite for deepening cooperation with Brussels. Turkmen authorities are engaged in a regular dialogue with the EU and other interested regional actors (Azerbaijan, Uzbekistan, Kazakhstan, and Turkey) to develop the infrastructure network that will ensure the full implementation of the Middle Corridor.²³

Furthermore, despite geopolitical challenges stemming from Russian and Iranian opposition to energy projects spanning the Caspian, Turkmenistan's vast gas reserves - the fourth or fifth largest worldwide - could serve as a crucial supply source to boost the capacity of the Southern Energy Corridor (currently supplied solely by natural gas from Azerbaijan). This would realize the Trans-Caspian energy corridor project, designed to strengthen European energy security while simultaneously providing Turkmenistan with an alternative export market.

Ferrovia Cina–Kirghizistan–Uzbekistan: un nuovo collegamento strategico in Asia centrale

Di Chiara Dinarello

La ferrovia Cina–Kirghizistan–Uzbekistan (CKU) ha raggiunto questa settimana un nuovo importante traguardo con il completamento del primo tunnel sul territorio kirghiso. Il completamento dell'ultima sezione del tunnel North Koshtobe n. 2 rappresenta un ulteriore passo avanti per un progetto che, dopo decenni di negoziati e ritardi, è finalmente entrato nella fase di costruzione. La ferrovia collegherà Kashgar, nella Regione Autonoma Uigura dello Xinjiang in Cina, con Andijan, nell'Uzbekistan orientale, attraversando il Kirghizistan da est a ovest. Una volta completata, la linea, lunga circa 530 chilometri, rappresenterà un'importante aggiunta alle infrastrutture di trasporto dell'Asia centrale, rafforzando al contempo la connettività della regione con la Cina e, potenzialmente, con i mercati più occidentali.²⁴

Le origini del progetto risalgono agli anni successivi al crollo dell'Unione Sovietica. Per le repubbliche dell'Asia centrale, da poco indipendenti, lo sviluppo di rotte di trasporto alternative divenne progressivamente più importante, nella ricerca di una maggiore autonomia dalle infrastrutture ereditate dall'epoca sovietica. Il Kirghizistan, nonostante condivida un confine con la Cina, era privo di un

²³ <https://www.trend.az/casia/turkmenistan/4222310.html>

²⁴ https://www.ilmessaggero.it/mondo/nuova_ferrovia_cina_dove_si_trova_perche_e_importante-9750693.html

collegamento ferroviario est-ovest funzionale, in grado di connettere il proprio territorio con lo Xinjiang e la Valle di Fergana. L'Uzbekistan, dal canto suo, è un Paese doppiamente senza sbocco sul mare e, per raggiungere i porti marittimi, deve attraversare almeno due frontiere internazionali. La Cina disponeva già di un'estesa rete ferroviaria nello Xinjiang, ma i suoi collegamenti terrestri con l'Asia centrale si erano storicamente sviluppati soprattutto attraverso il Kazakistan e la Russia.²⁵

In questo contesto, la ferrovia CKU fu discussa per la prima volta a Parigi nel 1997. I progressi rimasero tuttavia lenti per decenni, anche a causa dei disaccordi sul tracciato e sulla sua capacità di rispondere alle esigenze interne del Kirghizistan, nonché sulla scelta dello scartamento ferroviario. La Cina utilizza lo scartamento standard di 1.435 millimetri, mentre le reti ferroviarie ereditate dagli Stati post-sovietici adottano prevalentemente lo scartamento più ampio di 1.520 millimetri.²⁶ Il progetto tornò nell'agenda politica nel 2012, in seguito alla visita in Cina dell'allora Presidente kirghiso Almazbek Atambayev. Da quel momento, tuttavia, i negoziati continuarono a essere condizionati da difficoltà di finanziamento e dal mutamento degli equilibri geopolitici nella regione. Un ulteriore passo avanti fu compiuto nel 2023, quando Pechino e Bishkek discussero della necessità di procedere con la costruzione della ferrovia durante la visita del Presidente Sadyr Japarov in Cina. Nel giugno 2024, Cina, Kirghizistan e Uzbekistan hanno infine firmato un accordo che ha definito il quadro per il finanziamento e la costruzione della linea ferroviaria.²⁷

L'avvio dei lavori rappresenta quindi qualcosa di più del semplice avanzamento di un progetto infrastrutturale rimasto a lungo in sospeso. La ferrovia CKU è sempre più considerata una componente importante della più ampia Belt and Road Initiative (BRI) cinese e degli sforzi di Pechino per rafforzare i collegamenti verso ovest attraverso l'Asia centrale.²⁸ Creando una nuova direttrice est-ovest, la ferrovia potrebbe contribuire alla diversificazione dei corridoi di trasporto che collegano la Cina con l'Asia centrale, la regione del Caspio e, in ultima istanza, i mercati europei. In questo senso, la CKU potrebbe diventare un importante collegamento di alimentazione all'interno della più ampia rete di rotte associate al cosiddetto Middle Corridor, o Trans-Caspian International Transport Route (TITR), offrendo un'alternativa alle direttrici settentrionali che attraversano la Russia. Per Kirghizistan e Uzbekistan, il progetto offre inoltre la prospettiva di una maggiore integrazione nelle reti commerciali regionali e internazionali.

²⁵ <https://iari.site/2026/06/15/la-ferrovia-cina-kirghizistan-uzbekistan/>

²⁶ <https://www.scmp.com/special-reports/article/3366768/how-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-reshaping-eurasian-trade>

²⁷ <https://jamestown.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-financing-loan-signed/>

²⁸ <https://app.ichongqing.info/mixmedia/a/202408/30/WS66d178abe4b0db6b33484d5b.html>

Anche la dimensione economica del progetto è altrettanto significativa. Secondo le valutazioni relative al progetto, la nuova ferrovia potrebbe ridurre di circa 700 chilometri la distanza tra l'Asia orientale e le destinazioni in Medio Oriente ed Europa meridionale, oltre a diminuire i tempi di transito fino a dieci giorni. Oltre a facilitare il trasporto delle merci, la ferrovia dovrebbe migliorare l'accesso alle risorse naturali presenti lungo il suo tracciato, rafforzare i collegamenti con i porti regionali e sostenere il commercio, il turismo e una più ampia cooperazione economica in Asia centrale. Per il Kirghizistan, in particolare, il progetto potrebbe contribuire allo sviluppo di una rete ferroviaria nazionale maggiormente integrata, collegando sezioni dell'infrastruttura ferroviaria del Paese attualmente non connesse tra loro.

Il Kirghizistan è destinato a beneficiare in modo particolare della ferrovia, poiché la maggior parte del tracciato attraverserà il suo territorio: circa 304 dei 530 chilometri complessivi della linea dovrebbero infatti essere realizzati nel Paese. Il Presidente Sadyr Japarov ha descritto il progetto come “non solo un corridoio di trasporto, ma un importante ponte strategico che collega i Paesi dell'Est e dell'Ovest”, mentre l'allora Presidente del Consiglio dei Ministri Akylbek Japarov lo aveva definito nel 2024 una “strada della vita”. I benefici attesi sul piano nazionale sono particolarmente rilevanti per la regione di Naryn, area montuosa del Kirghizistan attraverso la quale dovrebbe passare circa il 90% del tracciato ferroviario previsto nel Paese.²⁹ Secondo il Vice Primo Ministro Edil Baisalov, la regione dispone di importanti giacimenti di carbone, ferro, alluminio e terre rare, ma gran parte di questo potenziale rimane ancora inutilizzato a causa dell'assenza di infrastrutture di trasporto adeguate. La ferrovia potrebbe pertanto facilitare il trasporto delle materie prime, creando al contempo le condizioni per un ulteriore sviluppo industriale, inclusa la costruzione di impianti metallurgici, acciaierie e strutture per la lavorazione dell'alluminio.³⁰ Baisalov ha presentato la ferrovia come un progetto potenzialmente trasformativo non soltanto per il Kirghizistan, ma per l'intera Asia centrale. Da questa prospettiva, la CKU potrebbe ridurre la dipendenza della regione dalle consolidate rotte ferroviarie settentrionali attraverso Russia e Kazakistan, consentendo al Kirghizistan di beneficiare maggiormente dei ricavi e delle attività economiche legate al transito. Il progetto potrebbe inoltre rafforzare il ruolo del Paese come hub di transito tra la Cina e l'Asia centrale.³¹

Il completamento del primo tunnel sul territorio kirghiso rappresenta dunque, in termini fisici, un passo relativamente contenuto, ma assume un significato rilevante nella storia di un progetto discusso da quasi tre decenni. Il suo eventuale completamento potrebbe rafforzare il ruolo dell'Asia centrale quale spazio

²⁹ <https://timesca.com/kyrgyzstan-opens-new-railway-as-japarov-alleges-north-south-highway-embezzlement/>

³⁰ <https://thediplomat.com/2026/07/progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-some-challenges-remain/>

³¹ <http://timesca.com/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-what-it-means-for-central-asia/>

di transito tra Est e Ovest, offrendo al Kirghizistan l'opportunità di superare alcuni dei vincoli geografici che ne hanno a lungo limitato la connettività e l'integrazione economica.

China–Kyrgyzstan–Uzbekistan Railway: A New Strategic Link Across Central Asia

Written by Chiara Dinarello

The China–Kyrgyzstan–Uzbekistan (CKU) railway has reached another milestone this week with the completion of the first tunnel on Kyrgyz territory. The breakthrough of the final section of the North Koshtobe Tunnel No. 2 marks further progress on a project that, after decades of negotiations and delays, has finally entered its construction phase. The railway will connect Kashgar, in China's Xinjiang Uyghur Autonomous Region, with Andijan in eastern Uzbekistan, crossing Kyrgyzstan from east to west. Once completed, the approximately 530-kilometre line will represent a major addition to Central Asia's transport infrastructure, while strengthening the region's connectivity with China and, potentially, markets further west.³²

The origins of the project date back to the years following the collapse of the Soviet Union. For the newly independent Central Asian republics, the development of alternative transport routes became increasingly important as they sought to reduce their dependence on inherited Soviet-era infrastructure. Kyrgyzstan, despite sharing a border with China, lacked a functioning east-west railway connection linking its territory to Xinjiang and the Fergana Valley. Uzbekistan, meanwhile, is doubly landlocked and must cross at least two international borders to reach maritime ports. China already possessed an extensive railway network in Xinjiang, but its overland connections with Central Asia had historically been concentrated primarily through Kazakhstan and Russia.³³

Against this backdrop, the CKU railway was first discussed in Paris in 1997. Yet progress remained slow for decades, partly because of disagreements over the route and its capacity to serve Kyrgyzstan's domestic needs, as well as over the railway gauge to be adopted. China uses the standard 1,435-millimetre gauge, while the railway systems inherited by the post-Soviet states predominantly use the broader 1,520-millimetre gauge.³⁴ The project returned to the political agenda in 2012, following Kyrgyz President Almazbek Atambayev's visit to China. From then on, however, negotiations continued to be affected by financing difficulties and shifting geopolitical circumstances. A further step was taken in 2023, when

³² https://www.ilmessaggero.it/mondo/nuova_ferrovia_cina_dove_si_trova_perche_e_importante-9750693.html

³³ <https://iari.site/2026/06/15/la-ferrovia-cina-kirghizistan-uzbekistan/>

³⁴ <https://www.scmp.com/special-reports/article/3366768/how-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-reshaping-eurasian-trade>

Beijing and Bishkek discussed the need to move forward with construction during President Sadyr Japarov's visit to China. In June 2024, China, Kyrgyzstan and Uzbekistan finally signed an agreement establishing the framework for financing and constructing the railway.³⁵

The beginning of construction therefore represents more than the advancement of a long-delayed infrastructure project. The CKU railway is increasingly viewed as an important component of China's broader Belt and Road Initiative (BRI) and of Beijing's efforts to strengthen westward connectivity through Central Asia.³⁶ By providing a new east-west route, the railway could contribute to the diversification of transport corridors linking China with Central Asia, the Caspian region and, ultimately, European markets. In this sense, the CKU could become an important feeder into the broader network of routes associated with the so-called Middle Corridor, or Trans-Caspian International Transport Route (ITTR), offering an alternative to routes running north through Russia. For Kyrgyzstan and Uzbekistan, it offers the prospect of greater integration into regional and international trade networks.

The economic rationale behind the project is equally significant. According to project assessments, the new railway could shorten the distance between East Asia and destinations in the Middle East and Southern Europe by around 700 kilometres and reduce transit times by up to ten days. Beyond facilitating the movement of goods, the railway is expected to improve access to natural resources located along its route, strengthen connections with regional ports, and support trade, tourism and wider economic cooperation across Central Asia. For Kyrgyzstan in particular, the project could also contribute to the development of a more integrated domestic railway network by connecting previously disconnected sections of the country's rail infrastructure.

Kyrgyzstan stands to gain particularly from the railway because the majority of the route will cross its territory: approximately 304 kilometres of the 530-kilometre line are expected to run through the country. President Sadyr Japarov has described the project as "not just a transport corridor, but an important strategic bridge connecting the countries of the East and West", while former Chairman of the Cabinet of Ministers Akylbek Japarov referred to it in 2024 as a "road of life". The expected domestic benefits are particularly relevant for Naryn, Kyrgyzstan's mountainous region, through which around 90 percent of the railway's route in the country is expected to pass.³⁷ According to Deputy Prime Minister Edil Baisalov, the region possesses significant deposits of coal, iron, aluminium and rare earth elements, but much of this potential remains underexploited because of the absence of adequate transport

³⁵ <https://jamestown.org/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-financing-loan-signed/>

³⁶ <https://app.ichongqing.info/mixmedia/a/202408/30/WS66d178abe4b0db6b33484d5b.html>

³⁷ <https://timesca.com/kyrgyzstan-opens-new-railway-as-japarov-alleges-north-south-highway-embezzlement/>

infrastructure. The railway could therefore facilitate the movement of raw materials while creating the conditions for further industrial development, including the construction of metallurgical, steel and aluminium facilities.³⁸ Baisalov has presented the railway as potentially transformative not only for Kyrgyzstan but for Central Asia as a whole. From this perspective, the CKU could reduce the region's dependence on established northern transport routes through Russia and Kazakhstan, while allowing Kyrgyzstan to capture a greater share of transit-related revenues and economic activity. The project could also strengthen the country's position as a transit hub between China and Central Asia.³⁹

The completion of the first tunnel on Kyrgyz territory therefore marks a relatively small step in physical terms, but a significant one in the history of a project that has been discussed for almost three decades. Its eventual completion could strengthen Central Asia's role as a transit space between East and West, while giving Kyrgyzstan an opportunity to overcome some of the geographical constraints that have long limited its connectivity and economic integration.

Elezioni parlamentari nel Bangsamoro: un banco di prova per pace e autonomia

Di Tommaso Colonetti

Il processo di pace nel Bangsamoro è iniziato con la fine di un'insurrezione durata decenni e ha portato al consolidamento di una sua autonomia politica e della governance democratica. Il prossimo importante banco di prova per la tenuta di tale processo sarà verificare se le istituzioni create dagli accordi di pace saranno in grado di affrontare le pressioni socioeconomiche e strutturali che continuano a essere presenti nella regione,

Per oltre quarant'anni, il conflitto tra il governo filippino e i ribelli musulmani, in particolare il Fronte di liberazione islamico Moro (Flim), ha causato la morte di circa 150.000 individui. Nel 2014, i negoziati sulla normalizzazione comprendevano il disarmo dei ribelli e nuovi accordi legati alla sicurezza del contesto in cui l'autogoverno si sarebbe instaurato;⁴⁰ ciononostante, la transizione è rimasta caratterizzata da una certa fragilità. Nel 2017, la città di Marawi, nell'isola di Mindanao, è stata occupata da gruppi jihadisti affiliati allo Stato islamico, dando inizio a una battaglia durata quattro mesi che ha perpetrato violenza e aggravato il bilancio umanitario della già devastata regione. Il processo di pace ha tuttavia continuato ad avanzare: l'anno successivo, il presidente filippino Rodrigo Duterte ha firmato la Legge

³⁸ <https://thediplomat.com/2026/07/progress-on-the-china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-some-challenges-remain/>

³⁹ <http://timesca.com/china-kyrgyzstan-uzbekistan-railway-what-it-means-for-central-asia/>

⁴⁰ <https://www.aljazeera.com/news/2014/1/26/muslim-rebels-sign-philippine-peace-deal>

organica del Bangsamoro, sostituendo così la precedente entità amministrativa territoriale con la Regione autonoma del Bangsamoro nel Mindanao musulmano (Rabmm).⁴¹

L'Accordo comprensivo per il Bangsamoro del 2014 mirava a trasformare la lotta armata in partecipazione politica, mentre la Rabmm ha istituzionalizzato l'autogoverno del Bangsamoro; per tal motivo, le aspettative riguardavano la possibilità concreta che la pace politica si trasformasse in trasformazione socioeconomica. Nonostante ciò, la regione ha continuato a crescere più lentamente rispetto al resto delle Filippine, evidenziando come il successo degli accordi di pace dovesse essere dimostrato anche in termini di migliori condizioni di vita e di sviluppo.⁴² Le dispute sulla terra, la competizione per le risorse e le scarse opportunità occupazionali rimangono importanti fattori di insicurezza, insieme alla marginalizzazione delle comunità indigene e alla disomogeneità del processo di trasformazione degli ex campi militari del Film.⁴³ Parallelamente, la riduzione della violenza insurrezionale non ha eliminato faide tra clan, rivalità politiche e scontri tra attori locali o comandanti del Film.⁴⁴ Per questo motivo, la recente Bangsamoro Autonomy Act No. 89 tenta di integrare la giustizia di transizione nel processo di pace, affrontando le ingiustizie storiche, le violazioni dei diritti umani e l'espropriazione delle terre.⁴⁵

Le pressioni economiche sul Paese rappresentano un'ulteriore sfida per il Bangsamoro. A seguito degli attacchi israelo-statunitensi contro l'Iran del febbraio 2026, la riduzione delle esportazioni petrolifere hanno messo in evidenza i limiti all'azione del governo filippino nel rispondere alla conseguente crisi energetica scaturitasi. A livello locale, nel marzo 2026, il governo della Rabmm ha istituito una task force per fronteggiare l'aumento dei prezzi del carburante e i suoi effetti sul settore dei trasporti, sulla produzione alimentare e sui servizi essenziali.⁴⁶ L'aumento dei costi legato all'importazione petrolifera ha colpito particolarmente l'agricoltura e la pesca, riducendo il reddito delle famiglie e compromettendo la capacità dei produttori di finanziare il ciclo produttivo dell'anno successivo.⁴⁷

All'interno di questa cornice, le prime elezioni parlamentari della Rabmm, previste per il 14 settembre 2026, segneranno il passaggio della gestione della regione dall'Autorità di transizione del Bangsamoro, di nomina, a un parlamento eletto direttamente. Sebbene vi siano stati ripetuti rinvii e siano state introdotte

⁴¹ <https://www.ispionline.it/en/publication/struggle-mindanao-jihad-and-counterterrorism-dutertes-philippines-21735>

⁴² <https://nerps.org/2025/12/02/peace-without-progress-the-sustainability-dilemma-in-the-bangsamoro/>

⁴³ https://opendocs.ids.ac.uk/articles/report/Conflict_dynamics_political-economy_and_natural_resources_in_the_Bangsamoro_Autonomous_Region/26403448?file=48667714

⁴⁴ <https://www.crisisgroup.org/rpt/asia-pacific/philippines/355-peace-philippines-bangsamoros-moment-truth>

⁴⁵ <https://officialgazette.bangsamoro.gov.ph/2026/02/13/bangsamoro-autonomy-act-no-89/>

⁴⁶ <https://bangsamoro.gov.ph/news/latest-news/barmm-creates-oil-crisis-task-force-to-cushion-impact-of-rising-fuel-prices/>

⁴⁷ <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/f4fd4d07-0dda-43a2-8473-9e5695ceceae/content>

modifiche alla legge elettorale, il voto rappresenta una tappa decisiva nell'attuazione degli accordi di pace.⁴⁸ In verità, questo rappresenterà più di una semplice tappa procedurale: le elezioni metteranno alla prova le capacità delle istituzioni create attraverso il processo di pace di tradurre l'autonomia in una governance efficace, in grado di affrontare i persistenti conflitti locali, rispondendo alle sfide connesse alle risorse e producendo benefici socioeconomici tangibili.

Parliamentary Elections in the Bangsamoro: A Litmus Test for Peace and Autonomy

Written by Tommaso Colonetti

The Bangsamoro peace process has evolved from ending a decades-long insurgency to consolidating political autonomy and democratic governance. Its next major test will be whether institutions created by this peace settlement can address the structural and socioeconomic pressures that continue to shape the region.

For over four decades, conflict between the Philippine government and Muslim rebel movements, particularly the Moro Islamic Liberation Front (MILF), caused an estimated 150,000 deaths. By 2014, negotiations on normalization included rebel disarmament and new security arrangements for the future Muslim self-rule area.⁴⁹ The transition remained fragile. In 2017, the Mindanao city of Marawi was seized by jihadists groups aligned with the Islamic State, triggering a four-month battle that protracted the violence and humanitarian toll affecting the region. Against this backdrop, the peace process nevertheless continued to advance: the following year, President Rodrigo Duterte signed the Bangsamoro Organic Law, replacing the previous territorial administrative entity with the Bangsamoro Autonomous Region in Muslim Mindanao (BARMM).⁵⁰

The 2014 Comprehensive Agreement on the Bangsamoro sought to transform armed struggle into political participation, while the BARMM institutionalized Bangsamoro self-government. This raised expectations that political peace would also deliver socioeconomic transformation. Yet the region continued to lag behind other parts of the Philippines, making visible peace dividend in livelihoods and development an important measure of the settlement's success.⁵¹ Land disputes, resource competition, and employment opportunities remain important drivers of insecurity, alongside the marginalization of

⁴⁸ <https://anfrel.org/anfrel-ndi-joint-pre-campaign-statement-on-the-2026-barmm-parliamentary-elections/>

⁴⁹ <https://www.aljazeera.com/news/2014/1/26/muslim-rebels-sign-philippine-peace-deal>

⁵⁰ <https://www.ispionline.it/en/publication/struggle-mindanao-jihad-and-counterterrorism-dutertes-philippines-21735>

⁵¹ <https://nerps.org/2025/12/02/peace-without-progress-the-sustainability-dilemma-in-the-bangsamoro/>

indigenous communities and uneven progress in transforming former MILF military camps.⁵² Similarly, reduced insurgent violence has not eliminated conflicts arising from clan feuds, political rivalries and clashes between local actors or MILF commanders.⁵³ For this reason, the recent Bangsamoro Autonomy Act No. 89 incorporates transitional justice into the process by addressing historical injustice, human rights violations, and land dispossession.⁵⁴

Current economic pressures add another challenge. Following the February 2026 US–Israeli attacks on Iran, disruptions to oil export crisis highlighted the constraints facing the Philippine government in responding to the ensuing energy crisis. Subsequently, in March 2026, the BARMM government established an Oil Crisis Task Force to coordinate responses to rising fuel prices and their effects on transport, food production, and essential services.⁵⁵ Fuel costs have particularly affected agriculture and fisheries, reducing household income and undermining producers' ability to finance next year's production.⁵⁶

In this context, the first regular BARMM parliamentary elections, scheduled for 14 September 2026, will mark the transition from the appointed Bangsamoro Transition Authority to an elected parliament. Despite repeated postponements and changes to the electoral framework, the vote represents a defining step in the implementation of the peace agreements.⁵⁷ It will, however, be more than a procedural milestone. The elections will test whether the institutions established through the peace process can translate autonomy into effective governance: resolving persistent land and local conflicts, delivering tangible socioeconomic benefits, and responding to resource-related challenges.

⁵² https://opendocs.ids.ac.uk/articles/report/Conflict_dynamics_political-economy_and_natural_resources_in_the_Bangsamoro_Autonomous_Region/26403448?file=48667714

⁵³ <https://www.crisisgroup.org/rpt/asia-pacific/philippines/355-peace-philippines-bangsamoros-moment-truth>

⁵⁴ <https://officialgazette.bangsamoro.gov.ph/2026/02/13/bangsamoro-autonomy-act-no-89/>

⁵⁵ <https://bangsamoro.gov.ph/news/latest-news/barmm-creates-oil-crisis-task-force-to-cushion-impact-of-rising-fuel-prices/>

⁵⁶ <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/f4fd4d07-0dda-43a2-8473-9e5695ceceae/content>

⁵⁷ <https://anfrel.org/anfrel-ndi-joint-pre-campaign-statement-on-the-2026-barmm-parliamentary-elections/>