



Citation: Ciampi, G. (2023). Cina-Europa: la rotta transcaspica e il conflitto azero-armeno. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 6(2): 109-110. doi: 10.36253/bsgi-7603

Copyright: © 2023 Ciampi, G. This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<https://www.bsgi.it>) and distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Data Availability Statement: All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

Competing Interests: The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

Notiziario

Cina-Europa: la rotta transcaspica e il conflitto azero-armeno

China-Europe: the trans-Caspian route and the Azerbaijan-Armenia conflict

GABRIELE CIAMPI

Già Dipartimento Storia, Archeologia, Geografia, Arte e Spettacolo, Università degli Studi di Firenze, Italia

Il 15 maggio scorso è stato pubblicato sulla rivista *Scenari economici* un articolo di Guido da Landriano, intitolato “Ampliata la ferrovia che collega Europa e Asia centrale, evitando Armenia e Russia. I treni dalla Cina impiegheranno solo 15 giorni a giungere in Europa con questo nuovo percorso, invece che 45 via Suez o 60 via Capo di Buona Speranza. Armenia tagliata fuori”: <https://scenarieconomici.it/ampliata-la-ferrovia-che-collega-europa-e-asia-centrale-evitando-armenia-e-russia/>

L’opera è stata realizzata soprattutto grazie all’impegno dell’Azerbaijan. L’articolo riferisce le dichiarazioni del presidente delle Ferrovie dell’Azerbaijan che sottolinea i caratteri e le potenzialità economico-commerciali della linea Baku-Tbilisi-Kars (BTK). Essa è destinata a divenire un tratto del “Corridoio di Mezzo”, altrimenti detto “rotta transcaspica”. Come noto, si tratta di una direttrice di collegamento tra Cina e Europa occidentale che costituisce attualmente il più verosimile dei diversi tracciati viari in cui può concretizzarsi la multiforme *Belt & Road Initiative* (la cosiddetta “nuova via della seta”), mediante la quale il governo di Pechino progetta di incrementare i rapporti commerciali con i paesi posti a ovest della Cina. Teoricamente, anche l’ottocentesca Transiberiana potrebbe svolgere la medesima funzione, collegando Pechino all’Europa occidentale attraverso un unico valico confinario, quello russo. Ulteriore alternativa sarebbe quella che raggiunge la Russia attraverso il Kazakistan. Ma entrambe sono irrealizzabili a causa delle attuali tensioni internazionali e delle correlate sanzioni a Mosca.

Quindi, dal punto di vista geopolitico la posizione geografica della ferrovia BTK risponde all’obiettivo di evitare il transito attraverso la Russia: e questo permette all’Azerbaijan di acquisire un credito di gratitudine dall’Occidente. Anche il Kazakistan, fulcro dei collegamenti euro-asiatici, ha interesse a quest’opera che gli consente di avere un’alternativa al proprio tracciato settentrionale implicante, come già detto, il collegamento con la Russia.

Nel dettaglio del suo disegno, il tracciato che collega la capitale azera Baku alla città di Kars, nell’estremità orientale della Turchia, non segue quel-



Figura 1. Il percorso della linea ferroviaria Baku-Tbilisi-Kars (BTK).
Fonte: *Scenari economici* (<https://scenarieconomici.it/ampliata-la-ferrovia-che-collega-europa-e-asia-centrale-evitando-armenia-e-russi>).

lo che sarebbe il percorso più breve tra le due mete, ma, al contrario, a ridosso del confine armeno, il tracciato compie una curva che aggira l'Armenia, si direziona verso nord, entra in Georgia, raggiunge Tbilisi, e vira poi verso sud fino ad entrare in Turchia e arrivare a Kars. Da qui poi si potranno diramare due direttrici: quella occidentale verso l'Europa e quella meridionale verso il Vicino Oriente arabico.

La carta in Figura 1 è tratta dall'articolo di *Scenari economici* citato all'inizio.

La scelta di questo preciso tracciato regionale rappresenta un tassello della politica dell'Azerbaijan nei confronti del popolo armeno, che si esprime sia nella forma di una "guerra calda" intermittente, di conquista e di pulizia etnica, sia in quella di una "guerra fredda" mirante a indebolire la controparte in termini economici e politico-internazionali.

La collocazione geografica del Corridoio di mezzo, come pure la delineazione del suo tracciato in questo tratto transcaucasico, rappresentano scelte economicamente svantaggiose per i due partner (europeo occidentale e cinese), sia per la lunghezza complessiva del tracciato, sia per la natura di esso. Ma la sua valenza geopolitica è ritenuta preminente su quella economica.

Rispetto alle due direttrici settentrionali (passanti entrambe attraverso il territorio russo, interamente percorribili via terra e incidenti su uno o due soli confini statali) il Corridoio di mezzo implica l'attraversamento del Mar Caspio e di conseguenza necessita di un "trasporto multimodale" (treno, nave, treno), notoriamente più costoso del "trasporto unimodale". A ciò si aggiunge, come già detto, il tracciato tortuoso nella regione transcaucasica.

Come ovvio, qualsiasi tracciato implica l'accettazione di una dipendenza dai paesi che esso attraversa. In

questo caso alla dipendenza dalla Russia viene preferita da parte nostra la dipendenza da Azerbaijan e Turchia.

Ci potremmo interrogare se e quanto questa scelta sia lungimirante e durevolmente vantaggiosa per noi. Le profonde antitesi culturali-antropologiche tra il mondo occidentale e quello turco-azero non danno garanzie di continuità dei buoni rapporti attuali, legati a transitorie convenienze economiche e contingenti convergenze politico-internazionali. L'opportunismo, consacrato dal precetto islamico della *taqyyia* (santa dissimulazione, lecita ambiguità) può valere probabilmente anche in sede politico-internazionale. Considerato il trattamento che Turchia e Azerbaijan continuano a riservare agli armeni, cioè a questo vulnerabilissimo lembo della civiltà occidentale, sarebbe sensato chiedersi se consegnare nelle mani di Turchia e Azerbaijan questa arteria commerciale così rilevante per l'Europa occidentale non possa riservare domani amare sorprese, più amare di quelle che potremmo aspettarci dalla Russia.

Un marginalissimo dettaglio, relativo al testo dell'articolo di *Scenari economici*, riguarda l'utilizzo (certamente non intenzionale da parte dell'autore) del nome Türkiye. Quest'ultimo richiama l'ingiunzione - espressa nel 2022 dal presidente turco nei confronti di tutto il mondo e accettata dalle Nazioni Unite - di usare nei documenti internazionali tale nome al posto di Turkey, che in inglese ha anche il significato di tacchino. Evidentemente, però, il presidente ignora la differenza tra esonimo e endonimo. Un po' come se l'Italia pretendesse di non essere mai denominata Italy, la Germania pretendesse di essere chiamata in tutte le lingue Deutschland, la Grecia Hellàs, l'Egitto Misr, ecc.