

## Come il corridoio Zangezur rimodella le rotte commerciali tra Asia ed Europa

Di Faig Mahmudov - News.Az



Fonte: Caspian Post

Nel periodo post-conflitto, la politica dei trasporti e della logistica dell'Azerbaijan è entrata in una fase qualitativamente nuova, segnando una trasformazione strutturale della posizione economica e geopolitica del Paese. Un sistema di trasporti che per decenni si è evoluto sotto vincoli regionali, conflitti irrisolti e rischi geopolitici elevati si è ora spostato decisamente verso la ricostruzione, la reintegrazione e l'espansione verso l'esterno. Il corridoio di Zangezur, lo sviluppo di rotte di connettività parallele verso il Nakhchivan e l'asse geoeconomico noto nel dibattito analitico internazionale come "rotta Trump" costituiscono insieme la spina dorsale della strategia a lungo termine dell'Azerbaijan per riposizionarsi da Paese di transito regionale a polo logistico eurasiatico fondamentale.

Fondamentalmente, questa trasformazione è andata oltre la diplomazia dichiarativa. Ora è definita da infrastrutture fisiche, capacità di trasporto misurabile, volumi di investimento di capitale e indicatori macroeconomici. La realtà post-conflitto ha permesso all'Azerbaijan di convertire i risultati politici in geografia economica, rimodellando i modelli di connettività regionale nel Caucaso meridionale.

Secondo i dati ufficiali, il tratto principale del corridoio Zangezur all'interno del territorio azero è la linea ferroviaria Horadiz-Aghband, lunga 110 chilometri. Il progetto prevede la costruzione di otto stazioni ferroviarie e oltre 200 opere di ingegneria,

tra cui gallerie, ponti, viadotti e installazioni di protezione. Progettata in linea con gli standard ferroviari internazionali, la linea supporta un carico per asse di 25 tonnellate e velocità dei treni merci fino a 120 chilometri orari. Queste specifiche posizionano il corridoio come una componente pienamente interoperabile delle reti ferroviarie internazionali, piuttosto che un progetto infrastrutturale puramente nazionale.

Le proiezioni ufficiali indicano che la capacità di trasporto merci annuale iniziale del corridoio raggiungerà i 15 milioni di tonnellate, con una scalabilità fino a 20-25 milioni di tonnellate nelle fasi successive. A titolo di confronto, il volume totale del transito ferroviario dell'Azerbaijan nel 2023-2024 si è attestato a circa 10-11 milioni di tonnellate. Ciò evidenzia il potenziale trasformativo del corridoio, in quanto asse di trasporto unico in grado di più che raddoppiare la capacità di trasporto esistente del Paese. Strategicamente, ciò rappresenta un passaggio dalla partecipazione supplementare al trasporto merci alla rilevanza a livello di sistema nelle catene di approvvigionamento eurasiatiche.

È importante sottolineare che il corridoio di Zangezur è concepito come una piattaforma multimodale piuttosto che come un singolo progetto ferroviario. Parallelamente, è in costruzione un'autostrada di Categoria I a quattro e sei corsie lungo la tratta Horadiz-Zangilan-Aghband. I documenti di pianificazione ufficiali stimano un traffico giornaliero di 20.000-25.000 veicoli.

Solo nei distretti di Zangilan e Jabrayil sono in costruzione più di 30 ponti stradali e ferroviari, oltre a complessi svincoli e tunnel.

Questa architettura integrata strada-rotaiia garantisce ridondanza, flessibilità e resilienza, requisiti fondamentali nella pianificazione logistica contemporanea.

Questi investimenti sono direttamente collegati alla ricostruzione economica delle regioni economiche del Karabakh e dello Zangezur orientale. Il miglioramento della connettività riduce i costi di transazione, accorcia i tempi di consegna e amplia l'accesso al mercato per l'agricoltura, l'industria manifatturiera, i servizi logistici e il turismo. In termini pratici, le infrastrutture di trasporto fungono da moltiplicatore per la ripresa economica regionale, accelerando il reinserimento dei territori liberati nella circolazione economica nazionale e internazionale.

Il ripristino di una connettività sostenibile tra la Repubblica Autonoma di Nakhchivan e l'Azerbaijan continentale costituisce un altro pilastro strategico di questa politica. Sono stati sviluppati due percorsi paralleli per garantire efficienza e ridondanza. Il primo è il collegamento terrestre diretto attraverso il corridoio di Zangezur, che integra Nakhchivan nella rete di trasporto nazionale dell'Azerbaijan e la collega direttamente alle rotte transeuroasiatiche. Il secondo è un corridoio alternativo che attraversa il territorio iraniano. Secondo fonti ufficiali, sono in costruzione due nuovi ponti automobilistici sul fiume Araz, per una lunghezza complessiva di oltre 55 chilometri.

Stime preliminari suggeriscono che la sola rotta basata sull'Iran potrebbe gestire 3-5 milioni di tonnellate di merci all'anno, aumentando potenzialmente il fatturato economico del Nakhchivan del 30-40%. L'esistenza di due rotte indipendenti rafforza significativamente la sicurezza dei trasporti dell'Azerbaijan, diversifica i rischi geopolitici e operativi e garantisce la continuità in condizioni regionali fluttuanti. Questo approccio riflette i principi avanzati di gestione del rischio sempre più adottati nella strategia logistica globale.

Da una prospettiva globale, la rilevanza di questi corridoi è rafforzata da dinamiche commerciali più ampie. Le valutazioni economiche internazionali indicano che il commercio annuale tra Asia ed Europa supera i 700 miliardi di dollari. Sebbene le rotte marittime continuino a dominare questo scambio, le crescenti vulnerabilità – tra cui tensioni geopolitiche, congestione nei punti critici marittimi e aumento dei costi di spedizione – hanno accresciuto il valore strategico delle alternative terrestri. Il corridoio di Zangezur e la più ampia "rotta Trump" prevedono il movimento di merci dalla Cina e dall'Asia centrale attraverso il Mar Caspio, attraverso Azerbaijan, Zangezur, Nakhchivan e Turchia, verso i mercati europei. Questa rotta riduce i tempi di transito e le distanze, offrendo al contempo una maggiore stabilità politica e infrastrutturale. Le statistiche ufficiali mostrano che i ricavi del transito dell'Azerbaijan sono più che raddoppiati nel



Fonte: Trend

Negli ultimi anni, si è avvicinato a 1 miliardo di manat all'anno. A seguito della piena operatività del corridoio Zangezur, si prevede che i ricavi saliranno a 1,5-2 miliardi di manat. Oltre ai guadagni fiscali, questa crescita accresce la leva finanziaria dell'Azerbaijan nei negoziati logistici regionali e rafforza il suo ruolo di attore normativo nel settore del transito.

Il corridoio comporta anche significative implicazioni economiche regionali. Valutazioni ufficiali suggeriscono che l'Armenia potrebbe generare 200-300 milioni di dollari all'anno di entrate derivanti dal transito partecipando al corridoio. Inoltre, le distanze di importazione ed esportazione dell'Armenia si ridurrebbero del 30-40%, riducendo sostanzialmente i costi logistici. Ciò crea incentivi economici tangibili per la cooperazione e stabilisce l'interdipendenza materiale come fattore stabilizzante nelle relazioni regionali post-conflitto. Il Presidente Ilham Aliyev ha ripetutamente sottolineato che il corridoio di Zangezur non è solo un diritto storico dell'Azerbaijan, ma anche una piattaforma economica aperta per l'intera regione. In dichiarazioni pubbliche, ha sottolineato che miliardi di manat di investimenti statali sono già stati stanziati per questi progetti e che la loro attuazione è irreversibile. Secondo il capo dello Stato, la connettività diretta con il Nakhchivan è una questione di sicurezza nazionale, sovranità economica e cooperazione regionale a lungo termine.

In sintesi, gli indicatori empirici confermano che il corridoio di Zangezur, la "rotta Trump" e i progetti infrastrutturali incentrati sul Nakhchivan non sono più concetti politici astratti. Rappresentano una capacità di trasporto quantificabile, ritorni economici scalabili e un'influenza strategica duratura. Con volumi di merci pari a 15-25 milioni di tonnellate, ricavi dai trasporti misurati in miliardi di manat e infrastrutture in grado di supportare decine di migliaia di veicoli, l'Azerbaijan sta consolidando la sua trasformazione da paese di transito regionale a hub logistico globale. Questi progetti stanno rapidamente emergendo come pilastri fondamentali che delineano la posizione dell'Azerbaijan sulla mappa dei trasporti eurasiatica del XXI secolo.