

# Il ruolo dei corridoi economici nella pianificazione territoriale dello sviluppo in Malaysia

## GOVERNANCE MULTILIVELLO, ATTORI SUBNAZIONALI E DIMENSIONE TRANSNAZIONALE

Emanuele Ballestracci

Sin dagli anni '50 realizzare una crescita economica sostenuta è stato un imperativo per i variegati regimi dell'Asia orientale, emersi in parte dal processo di decolonizzazione e alla ricerca di rinnovata stabilità e legittimazione politica.

Questo si è spesso tradotto in una forte presenza dello stato nella vita economica, contribuendo allo sviluppo della nozione di “stato sviluppatista”<sup>1</sup>, elemento considerato imprescindibile nello spiegare il “Miracolo dell'Asia orientale”<sup>2</sup>. Sebbene l'adozione dei principi liberali dell'economia di mercato, i vantaggi strutturali della regione e la progressiva integrazione con l'economia globale da parte della quasi totalità dei governi regionali non possano essere sminuiti, l'interventismo economico statale ha ricoperto un ruolo altrettanto rilevante.

Per raggiungere questo obiettivo l'adozione di strutture integrate di sviluppo economico entro aree geografiche delimitate, ovvero la creazione di zone economiche speciali (ZES) e corridoi economici, è stata spesso

<sup>1</sup> Con l'espressione stato sviluppatista (developmental state) si fa riferimento a un modello di intervento pubblico nell'economia caratterizzato da una forte capacità burocratica, coordinamento tra settore pubblico e privato e pianificazione industriale orientata alla crescita di lungo periodo.

<sup>2</sup> L'espressione Miracolo dell'Asia orientale indica il rapido e sostenuto processo di crescita economica sperimentato da diverse economie della regione tra gli anni Sessanta e Novanta, caratterizzato da alti tassi di industrializzazione, incremento delle esportazioni manifatturiere e miglioramento degli indicatori sociali.

in collaborazione con



con il contributo di



uno degli strumenti utilizzati. Le due tipologie di organizzazione economica dello spazio, sovrapponibili dal punto di vista concettuale, hanno trovato particolare successo dal 1992 con il lancio del programma di cooperazione economica della Subregione del Grande Mekong, comprendente Cambogia, Laos, Myanmar, Thailandia, Vietnam e le province cinesi dello Yunnan e del Guangxi. Promosso dalla Banca asiatica per lo sviluppo (BAS), il programma contribuì alla promozione e concettualizzazione dei corridoi economici come strumenti per guidare lo sviluppo economico<sup>3</sup>. Allora vennero denominati come “iniziative di sviluppo spaziale”, terminologia successivamente caduta in disuso. Tuttavia, esperienze analoghe nella regione precedettero il lavoro della BAS. Nella fase iniziale della storica apertura della Cina all’economia globale voluta da Deng Xiaoping, vennero infatti designate nel 1980 quattro ZES che fungessero da porta per il commercio con il resto del mondo.

Esperienze analoghe, seppur con caratteristiche differenti, sono state adottate in altri Paesi dell’Asia orientale. In Cambogia, la Sihanoukville Special Economic Zone rappresenta uno dei principali poli manifatturieri orientati all’esportazione del Paese e un caso emblematico di cooperazione industriale sino-cambogiana nell’ambito della riorganizzazione regionale delle catene del valore. In Indonesia, la Batam Free Trade Zone ha svolto un ruolo chiave nello sviluppo di una piattaforma produttiva complementare all’economia di Singapore, favorendo i processi di frammentazione internazionale della produzione già a partire dagli anni Ottanta. Più recentemente, la Thailandia ha promosso l’Eastern Economic Corridor come strumento di upgrading industriale e attrazione di investimenti ad alta intensità tecnologica, segnando un’evoluzione del modello dei corridoi economici da semplici infrastrutture di connessione a piattaforme integrate di politica industriale territoriale.

I corridoi economici non costituiscono tuttavia uno strumento monolitico da replicare meccanicamente in qualsiasi contesto. Per essere efficaci catalizzatori di sviluppo localizzato necessitano infatti di essere adattati alle specifiche caratteristiche socioeconomiche territoriali. Vanno inoltre considerati come il risultato dei processi storici e politici degli stati che li ospitano, riflettendo le dinamiche istituzionali e politiche interne, nonché le priorità e le esigenze di legittimazione delle rispettive classi dirigenti. Sebbene rispondano a un imperativo comune, presentano quindi caratteristiche necessariamente differenti: dal settore produttivo su cui si focalizzano alla tipologia dell’area geografica designata, fino agli attori coinvolti e alla loro dimensione locale, nazionale o transnazionale.

Nonostante tali differenze, è possibile individuare alcune caratteristiche comuni ai corridoi economici o alle stesse ZES. Al loro centro viene infatti solitamente posto lo sviluppo della connettività commerciale attraverso la realizzazione di infrastrutture chiave quali autostrade, porti, ponti e reti energetiche, insieme al potenziamento del settore manifatturiero e all’attrazione di investimenti, spesso con particolare attenzione a quelli esteri. Questi elementi costituiscono l’“hardware” dei corridoi economici e sfruttano le potenzialità materiali e immateriali – come una posizione geografica favorevole – di una determinata area. Il loro “software” racchiude invece tutte le misure di politica pubblica, regolamentazioni, incentivi e pratiche operative necessarie per stimolare la crescita economica e attrarre investimenti. Tra le più comuni si possono citare l’adozione di sgravi fiscali o la semplificazione delle procedure burocratiche, spesso indirizzate agli specifici settori che si intendono consolidare.

I corridoi economici sono inoltre solitamente integrati, quali strumenti operativi, all’interno dei piani di sviluppo di più lungo termine. Se attuati efficacemente possono infatti migliorare l’ambiente imprenditoriale locale, espandere le opportunità di business, massimizzare l’utilizzo delle risorse

<sup>3</sup> De, P., & Iyengar, K. (Eds.). (2014). *Developing economic corridors in South Asia*. Asian Development Bank. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/162073/developing-economic-corridors.pdf>

materiali e immateriali, rafforzare l'integrazione con le catene globali del valore e razionalizzare l'utilizzo delle risorse pubbliche. Inoltre, possono contribuire a sbloccare il potenziale commerciale ed economico di regioni periferiche o migliorare le interconnessioni economiche tra due o più Paesi<sup>4</sup>. Un esempio significativo in questo senso è rappresentato dalla partecipazione del Laos – il cui sviluppo è stato storicamente limitato dall'assenza di sbocchi al mare e dalla distanza dalle principali arterie del commercio globale – ai corridoi economici della Subregione del Grande Mekong, nonché dal Corridoio Economico Cina-Pakistan, che ha contribuito allo sviluppo economico di rispettive aree periferiche<sup>5</sup>.

L'adozione dei corridoi economici rappresenta però anche una potenziale fonte di rischio. La loro scorretta realizzazione può infatti contribuire ad esacerbare disuguaglianze regionali e sociali, oltre a favorire la formazione di "enclavi economiche". Ciò può verificarsi in presenza di un'eccessiva concentrazione di infrastrutture e investimenti, motivo per cui i corridoi economici vengono solitamente impiegati per guidare lo sviluppo di aree sottosviluppate, spesso con l'obiettivo di colmare i divari tra aree rurali e urbane<sup>6</sup>.

Tali sforzi sono particolarmente evidenti nel caso della Malaysia. Dal 2006 il governo federale ha progressivamente istituito cinque corridoi economici nel quadro del Nono Piano Malaysiano (2006–2010): l'*East Coast Economic Region* (ECER), *Iskandar Malaysia* (IM), il *Northern Corridor Economic Region* (NCER), il *Sarawak Corridor of Renewable Energy* (SCORE) e il *Sabah Development Corridor* (SDC). Questi coprono la quasi totalità del territorio nazionale, con l'eccezione delle aree più ricche del Paese. L'obiettivo dichiarato era infatti contribuire allo sviluppo delle aree meno prospere, in un contesto nazionale di eccessiva concentrazione di attività economica in pochi centri, nonché rilanciare un'economia nazionale mai completamente guarita dalle ferite della Crisi finanziaria asiatica del 1997. Inoltre, si voleva affrontare un'ulteriore mancanza dell'economia malaysiana: la marcata disparità di sviluppo tra aree rurali e urbane. I corridoi sono infatti stati pianificati in modo da favorire gli effetti spill-over dei centri urbani già affermati sulle aree circostanti così da favorirne l'industrializzazione, spesso anche tramite la creazione dall'alto di parchi industriali ad hoc. Considerata l'utilità dei corridoi nel contribuire alla risoluzione di queste problematiche strutturali, essi hanno trovato il supporto dei cinque differenti governi di coalizione che si sono susseguiti dal 2006. Un supporto condiviso anche dalle élite locali, in un contesto in cui l'indissolubile legame tra performance economica e legittimità politica continua a influenzare le priorità della classe dirigente.

<sup>4</sup> Hill, H., & Menon, J. (2020). Economic Corridors in Southeast Asia: Success Factors, Impacts and Policy. ISEAS working paper. [https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/03/ISEAS\\_EWP\\_2020-3\\_Hill\\_Menon.pdf](https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/2020/03/ISEAS_EWP_2020-3_Hill_Menon.pdf)

<sup>5</sup> Wolf, S. O. (2019). The China-Pakistan Economic Corridor of the Belt and Road Initiative. Springer Nature.

<sup>6</sup> Athukorala, P.-C., & Narayanan, S. (2017). Economic corridors and regional development: The Malaysian experience (Working Paper No. 2017/14). Arndt-Corden Department of Economics, Crawford School of Public Policy, ANU College of Asia and the Pacific. [https://crawford.anu.edu.au/sites/default/files/2025-02/2017-14\\_2\\_athukoralapc\\_acde\\_wp\\_economic\\_corridor\\_malaysia.pdf](https://crawford.anu.edu.au/sites/default/files/2025-02/2017-14_2_athukoralapc_acde_wp_economic_corridor_malaysia.pdf)

Figura 1: I cinque corridoi economici della Malaysia



Fonte: Athukorala, P.-C., & Narayanan, S. (2017). Economic corridors and regional development: The Malaysian experience (Working Paper No. 2017/14). Arndt-Corden Department of Economics, Crawford School of Public Policy, ANU College of Asia and the Pacific. [https://crawford.anu.edu.au/sites/default/files/2025-02/2017-14\\_2\\_athukoralapc\\_acde\\_wp\\_economic\\_corridor\\_malaysia.pdf](https://crawford.anu.edu.au/sites/default/files/2025-02/2017-14_2_athukoralapc_acde_wp_economic_corridor_malaysia.pdf).

Il contesto istituzionale e politico malaysiano ha inoltre profondamente influenzato la struttura di governance dei cinque corridoi, significativamente diversa tra loro. L'ECER è presieduto dal Primo Ministro della Malaysia, mentre i Chief Ministers – titolo riferito ai leader degli esecutivi degli stati federati, con l'eccezione dello stato di Sarawak – degli stati inclusi nel corridoio ricoprono un ruolo subordinato. IM e NCER sono invece co-presieduti dal Primo Ministro e dai Chief Ministers, rispettivamente dello stato di Johor e degli Stati federati del nord-ovest della Penisola (Perlis, Kedah, Penang e nord Perak). SCORE e SDC sono invece amministrati con una sostanziale esclusione del governo federale.

Queste differenze riflettono i differenti spazi di autonomia dei governi federati, determinati da quanto stabilito dalla Costituzione malaysiana oltre che dall'evoluzione delle complesse dinamiche politiche che caratterizzano i rapporti tra i diversi livelli di governo. Gli Stati di Sabah e Sarawak – situati nel Borneo malaysiano – godono infatti di un ampio margine di autonomia rispetto ai 13 stati della penisola malese. Sin dall'accordo di associazione che ha portato alla fondazione della Malaysia contemporanea – il *Merging Agreement* del 1963 (MA63) – sono state infatti garantite loro, tra le altre, sovranità in materia di immigrazione, libertà religiosa e competenze fiscali specifiche. Negli ultimi vent'anni in Sarawak e Sabah si è inoltre assistito a tentativi sempre più marcati di ampliare ulteriormente il proprio spazio di autonomia. Questo processo è stato sostenuto dal crescente risentimento della popolazione nei confronti delle cosiddette “promesse mancate” del MA63 e dalla percezione diffusa che il resto del Paese abbia beneficiato in misura sproporzionata delle ricche risorse naturali dei due stati – petrolio in primis – privilegiando lo sviluppo della Malaysia peninsulare a scapito del Borneo<sup>7</sup>. Particolarmente attivo in questo senso è il Sarawak, quarto stato per PIL del Paese e che gode di una leva sempre più forte sui vari governi federali che si sono succeduti nell'ultima decade, costantemente obbligati a fare affidamento sui parlamentari del Sarawak per garantirsi la maggioranza parlamentare. Le rivendicazioni autonomiste di Sarawak hanno avuto un impatto considerevole sull'amministrazione di SCORE. La maggioranza dei progetti infrastrutturali è stata infatti realizzata tramite l'impiego di risorse statali e compagnie locali, spesso in partnership con attori stranieri – nella maggior parte dei casi cinesi<sup>8</sup>.

La maggiore autonomia riconosciuta agli Stati coinvolti in NCER e IM – che co-presiedono gli organi di governance dei rispettivi corridoi – riflette invece le buone performance economiche e la conseguente ricerca di maggiore autonomia da parte di due delle regioni più prospere del Paese. Penang, che costituisce il cuore di NCER e attraverso cui si intendono generare effetti di spillover sulle regioni circostanti, rappresenta uno dei principali hub manifatturieri nazionali, con la presenza di numerose multinazionali. È inoltre storicamente l'unico stato ad essere governato continuativamente da esponenti della minoranza etnica cinese, elemento che contribuisce a rafforzarne una certa specificità politica rispetto al contesto federale. Lo stato di Johor è invece diventato nelle ultime decadi uno di quelli a più rapida crescita, beneficiando in particolare della vicinanza geografica con Singapore, che ha spinto molte imprese della città-stato a localizzare oltre lo Stretto attività produttive che richiedono maggiore disponibilità di territorio. Una dinamica simile a quella che ha caratterizzato lo sviluppo di Shenzhen in relazione a Hong Kong ha portato alla creazione, nel gennaio 2025, della ZES Singapore-Johor<sup>9</sup>. Questa iniziativa intende rafforzare in maniera ancora più esplicita rispetto a IM la complementarità economica tra i due territori, sfruttando la stabilità regolatoria e i servizi finanziari di Singapore insieme alla disponibilità di territorio e manodopera relativamente a basso costo di Johor.

Sebbene sia ancora troppo presto per valutare i risultati della ZES Singapore-Johor, che punta ad attrarre cinquanta progetti entro il 2030 per poi

<sup>7</sup> Chin, J. (2019). The 1963 Malaysia Agreement (MA63), Sabah and Sarawak and the politics of historical grievances. In S. Lemiere (Ed.), *Minorities matter: Malaysian politics and people* (pp. 75–92). ISEAS–Yusof Ishak Institute. [https://www.researchgate.net/publication/338422104\\_The\\_1963\\_Malaysia\\_Agreement\\_MA63\\_Sabah\\_And\\_Sarawak\\_and\\_the\\_Politics\\_of\\_Historical\\_Grievances](https://www.researchgate.net/publication/338422104_The_1963_Malaysia_Agreement_MA63_Sabah_And_Sarawak_and_the_Politics_of_Historical_Grievances)

<sup>8</sup> Koh, S. (2023, March 23). Understanding China's role as a development partner in Sarawak. RSIS Commentary, S. Rajaratnam School of International Studies. <https://rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/understanding-chinas-role-as-a-development-partner-in-sarawak/>

<sup>9</sup> Athukorala, P.-C., & Narayanan, S. (2017). Economic corridors and regional development: The Malaysian experience (Working Paper No. 2017/14). Arndt-Corden Department of Economics, Crawford School of Public Policy, ANU College of Asia and the Pacific. [https://crawford.anu.edu.au/sites/default/files/2025-02/2017-14\\_2\\_athukoralapc\\_acde\\_wp\\_economic\\_corridor\\_malaysia.pdf](https://crawford.anu.edu.au/sites/default/files/2025-02/2017-14_2_athukoralapc_acde_wp_economic_corridor_malaysia.pdf)

raddoppiarli nel quinquennio successivo, è già possibile trarre alcune considerazioni sui cinque corridoi di sviluppo malaysiani. Il credibile supporto statale attraverso lo sviluppo di infrastrutture chiave, l'introduzione di facilitazioni burocratiche e incentivi fiscali all'interno di piani di sviluppo settorialmente mirati ha infatti consentito l'attrazione di ingenti capitali.

ECER è stato particolarmente rilevante per la crescita dell'area, con 21,1 miliardi di euro di investimenti realizzati soprattutto nel settore manifatturiero, seguiti dal settore turistico e da quello petrolchimico, e ulteriori 37,5 miliardi di euro promessi entro il 2025. La realizzazione di infrastrutture chiave quali l'East Coast Rail Link, l'ampliamento del porto di Kuantan e la creazione di sette parchi industriali connessi a queste arterie di trasporto ha reso la regione significativamente più attrattiva per gli investitori esteri, trasformandola in un nuovo e promettente polo manifatturiero nazionale.

Figura 2: **Mappa di ECER**

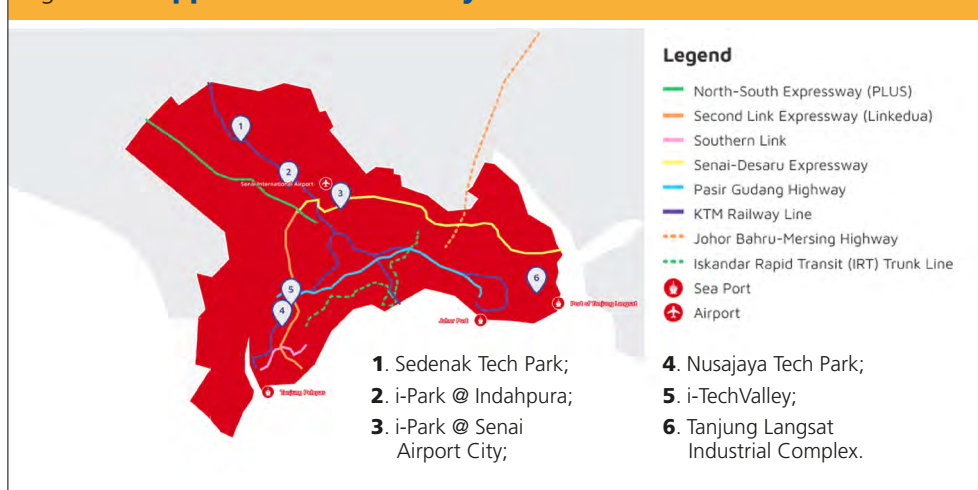


Fonte: sito web della Malaysian Investment Development Authority (MIDA), accessibile al link: <https://www.mida.gov.my/economic-corridors-ecer/>.

Nel caso di IM, la particolare attenzione e il forte supporto governativo allo sviluppo dei settori immobiliare e manifatturiero hanno contribuito ad aumentare gli investimenti cumulativi da 2,37 miliardi di euro nel 2006 a 81,3 miliardi nel 2022, con l'obiettivo di raggiungere 137,1 miliardi entro il 2030. Di questi, quasi la metà è stata destinata proprio al settore immobiliare, mentre circa un quarto al manifatturiero. La creazione della ZES Singapore-Johor potrebbe inoltre dare ulteriore slancio allo sviluppo locale, oltre a costituire un interessante caso di studio per la sovrapposizione tra due corridoi economici di cui uno di natura nazionale e uno transnazionale.

Nonostante tali successi, il caso di IM evidenzia anche le difficoltà che una governance condivisa tra livello federale e statale può comportare in contesti in cui le reti clientelari continuano a rappresentare un tratto rilevante della vita pubblica. In particolare, alcune aree designate per lo sviluppo di progetti immobiliari sono state teatro di una problematica sovrapposizione di interessi tra agenzie federali e statali, risultando spesso in iniziative poco allineate con le esigenze di sviluppo locali<sup>10</sup>.

<sup>10</sup> Lim, G., & Ng, K.K. (2022). How Malaysian politics shaped Chinese real estate deals and economic development. Carnegie Endowment for International Peace. [https://carnegieendowment.org/files/202206-GuanieLim\\_KengK-hoonNg1.pdf](https://carnegieendowment.org/files/202206-GuanieLim_KengK-hoonNg1.pdf)

Figura 3: **Mappa di Iskandar Malaysia**

Fonte: sito web della Malaysian Investment Development Authority (MIDA), accessibile al link: <https://www.mida.gov.my/economic-corridors-iskandar-malaysia/>.

Infine, SCORE ha contribuito in maniera significativa allo sviluppo di Sarawak come uno dei principali hub regionali per la produzione di energia rinnovabile, tanto da consentire ingenti esportazioni energetiche verso l'Indonesia e Singapore<sup>11</sup>. Tali sforzi hanno inoltre favorito l'attrazione di consistenti capitali esteri nel parco industriale di Samajulu, il principale polo industriale del corridoio, beneficiando sia della disponibilità di energia "pulita" a basso costo sia delle innovazioni infrastrutturali realizzate nel porto e nella rete viaria circostante. Al 2021, SCORE ha ricevuto 15,3 miliardi di euro in investimenti, di cui 12,3 miliardi destinati al parco industriale di Samajulu.

I corridoi economici si configurano quindi come utili strumenti di pianificazione economica territoriale e, se correttamente realizzati, possono contribuire significativamente allo sviluppo localizzato, soprattutto nelle regioni meno sviluppate. Il caso della Malaysia dimostra chiaramente come – al di là delle difficoltà di governance legate al suo complesso sistema istituzionale – questi strumenti siano in grado di contribuire agli obiettivi di sviluppo e di mobilitare attori e risorse all'interno di un quadro strategico strutturato. Per le imprese, iniziative come i corridoi economici rappresentano inoltre interessanti opportunità da monitorare per ampliare la propria presenza nei mercati esteri, soprattutto considerando il potenziale di lungo periodo e le varie agevolazioni fiscali concesse dai loro promotori.

## L'AUTORE

**Emanuele Ballestracci** è un consulente freelance e ricercatore sui temi dell'Indo-Pacifico. Ha conseguito la laurea triennale in Scienze Politiche, Sociali e Internazionali presso l'Università di Bologna e Sciences Po Toulouse, e la laurea magistrale in Scienze Internazionali presso l'Università di Torino. Recentemente Visiting Researcher presso la Universiti Malaya di Kuala Lumpur, ha inoltre svolto parte dei suoi graduate studies presso la Nanyang Technological University (NTU) di Singapore come Zegna Scholar. Ha maturato esperienza in think tanks e ambito diplomatico.

<sup>11</sup> Dal 2016 lo stato esporta energia verso la provincia indonesiana del Kalimantan occidentale attraverso una linea di interconnessione transfrontaliera da 275 kV, primo progetto di power trading internazionale per la Malaysia. Parallelamente, è in fase avanzata di pianificazione un progetto di esportazione fino a circa 1 GW di elettricità rinnovabile verso Singapore tramite cavo sottomarino.