

MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Trieste, 13 dicembre 2019

Confin(at)i/*Bound(aries)*

a cura di

Sergio Zilli e Giovanni Modaffari



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI
via S. Gallo, 20 - Firenze
2020

Confin(at)i/*Bound(aries)* è un volume delle
Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 9788890892660

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Fabio Amato, Vittorio Amato, Gianfranco Battisti, Alessandra Bonazzi, Alice Buoli, Bernardo Cardinale, Stefania Cerutti, Dario Chillemi, Stefano De Falco, Elena dell'Agnese, Francesco Dini, Carla Ferrario, Dino Gavinelli, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Nicoletta Grillo, Daniela La Foresta, Nadia Matarazzo, Fausto Marincioni, Marco Nocente, Daniele Paragano, Filippo Randelli, Marcello Tadini, Dragan Umek, Giulia Vincenti, Antonio Violante.

La valutazione e la selezione dei singoli abstract è stata gestita dai coordinatori di sessione, che i curatori ringraziano per aver discusso con gli autori contenuto e forma dei rispettivi articoli e infine per aver operato affinché questi ultimi siano coerenti con le norme editoriali previste.



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Foto di copertina: Markus Weber, 2018 (pixabay.com)

© 2020 Società di Studi Geografici
Via San Gallo, 10
50129 - Firenze

CARLA FERRARIO, DINO GAVINELLI, MARCELLO TADINI

LA BELT AND ROAD INITIATIVE: LE SCELTE STRATEGICHE, GLI EQUILIBRI REGIONALI E LA RIDEFINIZIONE DEI CONFINI*

INTRODUZIONE. – Il superamento del “sistema globale”, come si era delineato a partire dalla seconda metà del XX secolo (Vanolo, 2010), e la recente pandemia da Covid 19, che ha mostrato come tale sistema sia sempre più vulnerabile alla diffusione su larga scala di agenti patogeni che possono rivelarsi molto aggressivi, sembrano aver suggellato l’avvio di una nuova fase di scelte strategiche per i diversi governi, di ridisegno dei rapporti tra stati, di ridimensionamento del ruolo delle organizzazioni sovranazionali e delle loro agenzie specializzate (Banca Mondiale, OMS, Unesco, ecc.). In questo contesto geopolitico ed economico per molti versi inedito USA e Cina alimentano una guerra non solo commerciale ma anche tecnologica e politica. Gli USA, sotto la presidenza di Donald Trump hanno riscoperto misure unilaterali non concertate con i loro alleati tradizionali europei e asiatici, hanno adottato misure protezionistiche e sembrano aver sperperato gran parte del loro “capitale morale” su cui si è basata sinora la loro leadership mondiale tra le cosiddette “democrazie di stampo democratico e liberale”. Un mondo con confini, equilibri e rapporti di forza in gran parte favorevoli agli USA sembra oggi entrare in crisi e essere rimesso in discussione. In prima fila in questo processo di ridisegno degli equilibri geopolitici ed economici si trova la Cina di Xi Jin Ping, lo “Stato-civilizzazione” che, a seguito della sua dirimpiente ascesa sfrutta con intelligenza gli spazi lasciati vuoti dagli USA e dai loro alleati per accrescere il proprio peso in diversi contesti (soprattutto economici, politici, culturali, logistici e strategici). Con il suo progetto della *Belt and Road Initiative* (BRI), nelle sue dimensioni marittime e terrestri, la Cina ha rinnovato l’interesse nei confronti di molti paesi europei, asiatici e africani e sta concretizzando una crescente presenza in molte iniziative finanziarie, logistiche e produttive internazionali. Avviata dal 2013, la BRI promuove una nuova e ampia strategia *win win*, per la cui realizzazione la Cina e molti Paesi asiatici, europei, africani e del Pacifico meridionale hanno intrapreso vari progetti (alcuni già conclusi, altri solo avviati o programmati). I prossimi decenni si spera possano essere plasmati da progettualità condivise come la BRI e dalla cooperazione interstatale e non devastati, invece, dalla competizione tra USA e Cina, potenze con aspirazioni imperiali (Aresu, 2020). Tuttavia solo il tempo saprà indicare la direzione che si sarà presa e se il progetto della BRI sarà concluso appieno o ridimensionato in qualche sua parte.

Tenuto conto delle complessità e delle incertezze sopra succintamente ricordate a proposito del contesto geopolitico ed economico entro cui è nato e si sta evolvendo il progetto della BRI, gli scriventi hanno proposto una sessione di lavoro su questi temi per declinare il più possibile il complesso sistema di relazioni e strategie posto in essere in due direzioni. La prima, più generale, riguarda le scelte di molti Paesi che, grazie alla BRI, contribuiscono a rafforzare o indebolire i loro confini materiali e immateriali. È il caso di grandi protagonisti (Australia, Giappone, India, Russia) che considerano la Cina un pericoloso competitore

* Il presente contributo è frutto di una riflessione congiunta dei tre autori. La stesura definitiva è da attribuirsi a Dino Gavinelli per il paragrafo «Introduzione», a Marcello Tadini per il paragrafo 1 e a Carla Ferrario per il paragrafo 2.



regionale ma, inevitabilmente, anche un partner con il quale poter avviare strategie complementari. È questa la condizione dei Paesi del Sud-est asiatico e di quei territori “intermedi” (Asia centrale, Turchia, Iran, Paesi africani) che stanno ricollocandosi sugli scenari geopolitici e geostrategici mondiali stravolti dalla pandemia e dalla rimessa in discussione della globalizzazione come è stata concepita nei decenni appena trascorsi. La seconda linea di ricerca, più specifica, riguarda il Mediterraneo che, grazie alla sua posizione geografica “intermedia”, rappresenta il confine naturale tra Asia, Africa ed Europa. Questa peculiare posizione del *Mare Nostrum* e di alcuni suoi stati rivieraschi consente di indagare su come le strategie economiche e politiche della Cina, possano essere strumenti importanti per rafforzare le reti di relazioni e le sinergie con alcuni paesi europei. In realtà il progetto della BRI non è da leggere solo in termini di relazioni tra Paesi europei e Cina ma anche di opportunità all’interno del solo quadro europeo e mediterraneo e rappresentare un’importante occasione di sviluppo economico-finanziario (Gavinelli, 2019b).

L’esempio della BRI, con le sue implicazioni a livello di geografia politica, economica, regionale, culturale, dei trasporti e delle comunicazioni, è utile per analizzare più in generale la riconfigurazione del quadro politico, economico e logistico mondiale iniziata negli ultimi decenni (e accelerata negli anni più recenti soprattutto per mano della Cina e dei suoi alleati), alle diverse scale e con le relative ricadute territoriali (in Eurasia, nel Mediterraneo, in Italia, ecc.). Tale percorso implica un affinamento delle strategie cinesi in politica estera (le tensioni diplomatiche crescenti con gli USA, le questioni di confine con l’India; le delicate ambizioni cinesi sui mari e gli oceani; la guerra commerciale per le nuove tecnologie e il 5 G con gli USA) e nella sicurezza interna (il caso di Hong Kong con le sue manifestazioni o delle minoranze uigure perseguitate nella provincia occidentale dello Xinjiang).

1. LA DIMENSIONE INFRASTRUTTURALE DELLA BRI E LE VIE DELLA SETA MARITTIME. – Tra le molteplici implicazioni della *Belt and Road Initiative* a livello geografico indicate nel paragrafo precedente, la dimensione infrastrutturale dell’ambizioso progetto è un elemento fondante e strategico che rappresenta una condizione necessaria per la realizzazione degli obiettivi alla base del progetto stesso. Uno dei principali obiettivi della BRI è infatti quello di elaborare un piano di investimenti finalizzato a costruire una complessa rete di collegamenti capace di connettere ampie porzioni del mondo contemporaneo e dei prossimi decenni attraverso la realizzazione di una serie articolata di percorsi terrestri e marittimi.

La dimensione marittima della BRI è stata oggetto di ampia attenzione nell’ambito della BRI poiché il trasporto via mare svolge ancora un ruolo primario in termini di volumi movimentati rispetto ai corridoi continentali (Andornino, 2018). Già Vallega (1997) osservava come la globalizzazione dei mercati avesse assecondato la creazione dei sistemi logistici operanti alla scala planetaria, basati sulle connessioni marittime. Questo processo ha radicalmente trasformato il ruolo del porto in relazione alle sue funzioni più qualificanti, quelle di dipendenza marittima che si manifestano attraverso i movimenti di *container* e di altri carichi unitizzati. Per queste ragioni non stupisce lo specifico interesse nell’ambito della BRI per la cosiddetta “*Maritime Silk Road*” (MSR) del ventunesimo secolo, il cui obiettivo è quello di rivoluzionare il commercio marittimo internazionale lungo la rotta che conduce dall’Estremo Oriente e dal Sud-Est asiatico all’Europa e all’Africa (con le relative infrastrutture logistiche).

La MSR è un’iniziativa volta alla realizzazione di progetti che migliorino la connettività e l’efficienza proprio lungo queste rotte marittime commerciali che collegano l’Asia con l’Africa e l’Europa.

La crescita esponenziale del traffico containerizzato registrata negli ultimi decenni, l’emergente gigantismo navale, il potenziamento in termini quantitativi e qualitativi del canale di Suez con il conseguente incremento dei volumi in transito hanno determinato un

progressivo rafforzamento del vantaggio competitivo della rotta Estremo Oriente-Europa (Tadini, 2019). Questi processi forniscono al Mediterraneo una “centralità” senza precedenti all’interno delle rotte commerciali cinesi dirette verso l’Europa e gli Stati Uniti (Fardella e Prodi, 2017). È in questa direzione che la MSR rientra nella strategia cinese di espansione del proprio mercato verso ovest, in direzione dell’Europa mediterranea e atlantica. Pertanto, il Mar Mediterraneo viene individuato come *hub* del traffico marittimo all’estremità occidentale della MSR (Chaziza, 2018). Ed è sempre in questo quadro che acquisiscono importanza rilevante le opere di ammodernamento e costruzione dei porti e delle strutture retrostanti come i parchi industriali e le zone economiche speciali che sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione. Nuovi paesaggi e spazi con i loro segni infrastrutturali stanno perciò progressivamente sorgendo lungo la nuova Via della Seta Marittima. La Cina per prima ha intensificato la sua presenza nella regione mediterranea acquisendo, costruendo, modernizzando, espandendo e gestendo alcuni tra i più importanti porti e *terminal* in Egitto, Israele, Turchia, Grecia, Malta, Italia, Spagna, Marocco e Algeria. L’intento cinese è quello di sfruttare il vantaggio localizzativo del Mediterraneo per renderlo un importante snodo di distribuzione per le merci cinesi dirette verso l’Unione Europea (Ferrario, Tadini, 2019; Gavinelli, 2019a).

In questo scenario geografico, “non si può sottovalutare l’impatto virtuoso che la proiezione di interessi cinesi verso occidente genera sul dinamismo commerciale nei mari del vicinato italiano” (Andornino, 2018, p.12). E ciò mette in luce il ruolo strategico del porto di Genova e l’importanza del rilancio progettuale relativo allo scalo ligure. Tuttavia va evidenziato come l’Europa sia interessata, nello scenario progettuale della BRI, non solamente da rotte marittime che arrivano da Sud ma anche da un’opzione proveniente da Nord. La rilevanza strategica di una “nuova” rotta marittima (la cosiddetta “*Polar Silk Road*”), inserita nella BRI a partire dal 2018, si sta infatti sempre più delineando. Si tratta della direttrice artica in grado di collegare i porti cinesi con quelli russi (Vladivostok, Dudhinka, Arkhangel’sk e Murmansk) ed europei (Rotterdam, Amburgo).

La rotta polare, resa più attrattiva e percorribile dalla progressiva riduzione dei ghiacci e del *permafrost* lungo il percorso, grazie all’utilizzo del “Passaggio a Nord-Est” che corre lungo le coste settentrionali della Russia, consente il trasporto di merci fra i porti europei e i porti asiatici, riducendo i tempi di percorrenza. Le navi, che dai porti cinesi salpano in direzione dei porti europei, risparmiano quindici giorni circa di navigazione rispetto alla rotta marittima meridionale attraverso lo stretto di Malacca e il Canale di Suez.

In estrema sintesi, è possibile affermare che la BRI con la sua specifica attenzione per le direttrici marittime ha dato nuova linfa alla progettualità relativa. Va sottolineato, a rigor del vero, come molte opere debbano ancora essere completate e abbiano risentito del rallentamento dell’economia mondiale del blocco causato dalla pandemia, tuttavia il disegno strategico e la nuova geografia marittima appaiono per buona parte già tracciate.

2. LA SESSIONE E I SUOI DIVERSI CONTRIBUTI. – Il tema della sessione sulla *Belt and Road Initiative* le scelte strategiche, gli equilibri regionali e la ridefinizione dei confini” ha richiamato l’interesse di alcuni geografi e di altri esperti che hanno affrontato, da diversi punti di vista il vivace dibattito, le numerose sfide, le diverse progettualità e gli scontri che il progetto ha avviato o provocato negli ultimi anni.

La BRI, infatti, si articola oggi sia in un importante piano di investimenti in infrastrutture e sistemi di trasporto, sia di iniziative di cooperazione commerciale e di promozione dell’interscambio, delle conoscenze e delle complementarità secondo la cosiddetta strategia *win-win*. È pertanto un progetto internazionale con finalità che per essere meglio comprese devono essere contestualizzate sia nelle logiche che guidano la politica

interna cinese sia attraverso una lettura multiscalare e multiprospettica alla quale danno il loro contributo molti altri attori statali e privati.

Il contributo di Dino Gavinelli (“La Belt and Road Initiative: le dimensioni strategiche e regionali dell’iniziativa”) delinea in una prospettiva geografica la dimensione internazionale della BRI evidenziando come si sia ormai superata la tradizionale concezione che assegnava alla Cina il rango di una potenza esclusivamente regionale. I legami tra Asia ed Europa, che si sono mantenuti, con alterne vicende, nei secoli attraverso le vie terrestri e marittime, assumono oggi una valenza strategica globale. Il coinvolgimento di altre regioni esalta il ruolo di una Repubblica Popolare Cinese al centro della scena economica e politica mondiale. Secondo l’autore, le “Nuove vie della seta” rispondono alle moderne esigenze geo-politiche, geo-economiche e strategiche e aprono nuovi scenari prima di oggi sconosciuti. Questi ultimi fanno emergere i molteplici interessi in gioco e i diversi punti di vista dei paesi coinvolti. In particolare, Gavinelli, si sofferma su tre aspetti. Il primo definito “il punto di vista *locale* di Pechino”, si riferisce sia al pragmatismo cinese sia al coinvolgimento globale con la ricerca di una “connettività in tutte le direzioni”: dall’Artico all’Africa, passando per il Mediterraneo e l’Asia centrale e l’Oceano Indiano. Il secondo, “altri punti di vista”, prende in considerazione gli interessi e i rischi che il coinvolgimento nel progetto avrà per l’Unione Europea, la Russia e l’Africa. Infine, il terzo, descrive “il punto di vista degli oppositori”, in particolare di USA, Giappone e Australia, che intravedono nella BRI un pericolo e ognuno per ragioni diverse. È significativo sottolineare il riferimento all’attuale situazione economica determinata dall’emergenza sanitaria da Covid 19: la recessione globale che ne è derivata, potrebbe non solo fermare e rimandare la realizzazione di molti cantieri, ma anche alimentare la cosiddetta “trappola del debito” con cui spesso la Cina è accusata di ricattare i suoi *partner*.

Tema, quest’ultimo, presente anche nel contributo di Antonietta Ivona (“*Maritime Silk Road* e connessioni mediterranee, gli attuali scenari”). L’autrice evidenzia il modo in cui tutti i paesi coinvolti abbiamo appreso a pieno le potenzialità del progetto, ma come non sempre ne abbiamo colto anche i pericoli, l’eccessivo indebitamento con Pechino per la realizzazione delle infrastrutture previste nella BRI è secondo l’autrice un rischio da considerare. Il riferimento all’importanza strategica dei porti nell’ambizioso progetto cinese è il tema centrale dell’articolo che, nello specifico, si focalizza sulle strutture portuali presenti nel Mediterraneo. Dopo un aver delineato il processo storico che ha portato alla definizione dell’attuale Via della Seta Marittima, l’autrice sottolinea come il *mare nostrum* rappresenti un nodo rilevante soprattutto per due aspetti: è il punto di approdo finale della via; è attraverso i suoi porti che la Cina colloca i propri prodotti e acquisisce beni di rango elevato. La presenza cinese, attraverso l’intensificazione dei flussi di investimento, ha lo scopo di legare i nuovi nodi logistici del Mediterraneo ai grandi centri urbani e produttivi cinesi e facilitare gli scambi commerciali.

Il Mediterraneo è centrale anche nel contributo di Marcello Tadini (“*Maritime Silk Road: investimenti cinesi nel Mediterraneo e ruolo strategico di Genova*”). Geografo ed esperto di trasporti e di logistica, egli indaga sulle strategie economiche e politiche attuate dalla Cina nell’area, ponendo l’attenzione al ruolo che il porto italiano di Genova potrebbe acquisire nel nuovo contesto geopolitico e geo-economico che si andrà a concretizzare. Il contributo mette in evidenza diversi e importanti aspetti del tema delle rotte marittime legate alla BRI, evidenziando come un importante obiettivo dell’iniziativa sia quello di cambiare il sistema del commercio marittimo dotando di nuove infrastrutture le coste del Sud e Sud- Est asiatico, dell’Africa e del Mediterraneo. Di quest’ultimo l’autore delinea in maniera articolata le ragioni che lo hanno portato a svolgere una nuova centralità nello scenario mondiale (in particolare della sua sezione settentrionale). Attraverso l’utilizzo di una metodologia anche qualitativa, l’autore analizza l’importanza del porto di Genova e le sue prospettive di sviluppo. A conclusione del ragionamento si evidenziano le sfide e le opportunità future che il

porto italiano dovrà affrontare sia per rafforzare il suo ruolo di *gateway* da e per l'Europa centro-occidentale sia per svolgere la funzione di fulcro terminale della *Maritime Silk Road*.

Il tema delle rotte marittime è dominante nel contributo di Andrea Perrone ("La Cina e la Polar Silk Road: Asia, Russia, Europa"). L'autore focalizza l'attenzione sulle relazioni internazionali e mette in evidenza il sistema geopolitico e strategico che la Cina sta designando per rafforzare la sua presenza nella regione polare. Questa politica e questi interessi passano attraverso la possibile creazione della *Polar Silk Road* che collegherà i porti cinesi con quelli russi e con quelli dell'Europa occidentale. La rotta artica si configura sempre più come il perfezionamento a Nord dell'ambizioso programma infrastrutturale e di sviluppo economico della *Belt and Road Initiative*. Nell'articolo l'autore evidenzia, in particolare, gli interessi della Cina nella ricerca scientifica, nel controllo delle risorse presenti nella regione artica e nella realizzazione di nuove rotte commerciali alternative a quelle attualmente utilizzate (e che passano dallo stretto di Malacca, dal Golfo di Aden e dal Canale di Suez). Tutti questi obiettivi potranno essere raggiunti solo attraverso il rafforzamento delle relazioni diplomatiche con molti degli Stati della regione artica (in particolare con la Russia) e l'avvio di ingenti investimenti nella ricerca e nella creazione di infrastrutture.

BIBLIOGRAFIA

- ANDORNINO G.B., *Cina: le nuove "Vie della Seta"*, Osservatorio di Politica Internazionale – Senato della Repubblica, n. 140, ottobre 2018.
- ARESU A., *Le potenze del capitalismo politico. Stati Uniti e Cina*, La nave di Teseo, Milano, 2020.
- CHAZIZA M., *China's Maritime Silk Road Initiative*, BESA Center, Perspectives Paper n. 900, July 2018.
- FARDELLA E., PRODI G., "The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective", *China & World Economy*, 25, 2017, n. 5, pp. 125-138.
- FERRARIO C., TADINI M., "Geopolitica e mosaico di sviluppo: evidenze dai paesi emergenti. Introduzione", in CERUTTI S., TADINI M. (a cura di), *Mosaico/Mosaic*, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, NS, 17, 2019, pp. 797-800.
- GAVINELLI D., "La 'Belt and road initiative': un fattore di sviluppo per il mosaico mediterraneo", in CERUTTI S., TADINI M. (a cura di), *Mosaico/Mosaic, Società di studi geografici. Memorie geografiche*, NS 17, 2019 (a), pp. 825-831.
- GAVINELLI D., "Le Nuove Vie della seta: recupero di un antico percorso, rivoluzione nei collegamenti euroasiatici o altro?", in SALVATORI F. (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme – Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, A.GE.I., Roma, 2019 (b), pp. 1715-1720.
- TADINI M., "A Geographical Overview of the Suez Canal Freight Flows: an Impact on the Mediterranean Sea and the Genoa port", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 14, vol. 2, 2019, n.1, pp. 15-30.
- VALLEGA A., *Geografia delle strategie marittime*, Milano, Mursia, 1997.
- VANOLO A., *Geografia economica del sistema-mondo. Territori, reti nello scenario globale*, Utet - De Agostini, Novara, 2010.