

# *One Belt One Road:* la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?

*Dino Gavinelli*

Università degli Studi di Milano

DOI: <http://dx.doi.org/10.7358/gn-2018-001-gav2>

## ABSTRACT

With increasing frequency we talk about giving new impulse to the path that, for centuries, has marked the trade between East and West. This New Silk Road would open up not only new socio-economic, geo-political and strategic scenarios but also interesting local development processes in the regions involved. In particular, it would represent an undoubted opportunity for China (now the second economic power in the world), for Europe (in search of new projects) and for Africa (on the fringe of the 'world system'). The contribution aims to highlight the challenges and opportunities that the different territories and actors involved, first and foremost China, will be called to seize with the revival of the old connections and the opening of new routes through Asia, Europe and Africa.

*Keywords:* New Silk Roads; China; Asia; Europe; Africa.

*Parole chiave:* Nuove Vie della Seta; Cina; Asia; Europa; Africa.

---

## 1. LA VIA DELLA SETA DI IERI E LE NUOVE VIE DELLA SETA DI OGGI

La Via della Seta, aperta per iniziativa dell'impero cinese degli Han nel II secolo a.C., metteva in comunicazione tra loro Cina, Asia centrale, impero romano e Africa. Nel corso dei secoli gli scambi e i contatti tra queste varie regioni si intensificarono a tal punto da delineare diversi percorsi

commerciali e culturali che avevano come punti di partenza e di arrivo da un lato le città della Cina centrale e orientale e dall'altro le città poste sulle coste del Mar Mediterraneo, del Mar Rosso e dell'Africa orientale<sup>1</sup>. A partire dal XV secolo le Vie della Seta iniziarono lentamente a perdere di importanza a causa della politica di isolamento e chiusura avviata dagli imperatori cinesi della dinastia dei Ming, della crescente insicurezza dei loro percorsi che attraversavano territori politicamente instabili, dell'apertura di nuove rotte marittime tra Europa e Asia con la circumnavigazione dell'Africa, della scoperta delle Americhe che spinse le potenze europee a guardare, per i propri commerci e per l'approvvigionamento di materie prime, non solo verso Oriente ma anche in direzione di quel Nuovo Mondo scoperto ad Occidente, oltre l'Oceano Atlantico (Vaghi 2016).

Da qualche anno, da diversi soggetti operanti nei più disparati settori (nei mass-media, in politica, in economia, nell'accademia, ecc.) i termini di *New Silk Road Initiative*, *One Belt One Road* (OBOR), *Belt and Road Initiative* (BRI) sono usati con frequenza crescente per indicare quel vasto programma di realizzazione infrastrutturale (autostrade, strade, ferrovie, strutture portuali e aeroportuali, oleodotti e gasdotti, servizi di telecomunicazione) e per sottolineare quell'aspirazione alle nuove forme di cooperazione transfrontaliera e transnazionale a cui sembrano puntare numerosi attori politici e economici di diversi continenti, in particolare di Asia, Europa e Africa. In queste azioni molti vedono una sorta di continuità, pur se su nuove basi, con la storica Via della Seta (Hansen 2005; Shao 2014; Liu 2016).

La creazione delle Nuove Vie della Seta rimanda oggi, in prima battuta, all'impegno della Cina, diventata rapidamente una potenza capace di modificare gli equilibri geopolitici, economici e finanziari (French 2016) e fa dimenticare che una prima iniziativa per la realizzazione di infrastrutture e l'avvio di forme di collaborazione transnazionali, definita ufficialmente *New Silk Road Initiative*, fu inaugurata con la presidenza Obama nel 2011<sup>2</sup>. Essa aveva come obiettivo primario quello di assicurare la pace e la stabilità in Afghanistan, in Asia centrale e in Asia meridionale. A questo scopo gli Stati Uniti intendevano favorire l'integrazione economica dell'area

---

<sup>1</sup> Grazie alle Vie della Seta si sono diffusi in Asia centrale e in Cina il Buddismo (proveniente dal subcontinente indiano), le religioni persiane (Zoroastrismo, Nestorianesimo, Manicheismo) e l'Islam formatosi nella penisola arabica.

<sup>2</sup> Tale iniziativa di Obama era stata preceduta dai *Silk Road Strategy Acts* del 1999 e del 2006 che avevano aggiornato la strategia per il mantenimento dell'influenza statunitense in Eurasia (U.S. Department of State, *U.S. Support for the New Silk Road*, <https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm> [10/01/2018]).

“riattivando le tradizionali rotte commerciali e ricostruendo gli importanti collegamenti infrastrutturali interrotti a causa di decenni di conflitti”<sup>3</sup>. I principali assi su cui era imperniata la *New Silk Road Initiative* statunitense erano l’accelerazione nella realizzazione di progetti infrastrutturali<sup>4</sup>, l’abbattimento delle barriere doganali e la gestione condivisa delle risorse idriche. La realizzazione di tali progetti ha compiuto negli anni scorsi pochi progressi a causa dell’instabilità dell’Afghanistan e del fatto che gli USA, prossimi al loro ritiro definitivo nell’area, hanno in parte perso l’interesse che avevano nell’implementazione della cooperazione economica nella regione. L’esclusione di Iran e Pakistan dalla strategia statunitense della *New Silk Road Initiative*, il nuovo corso avviato dalla presidenza statunitense di Donald Trump in politica estera con l’adozione di un neoprotezionismo economico che riaccutizza lo scontro tra gli stati hanno sostanzialmente invalidato tale strategia e ridimensionato drasticamente le forme di cooperazione regionale a matrice USA.

In parallelo con il declino dell’iniziativa statunitense, il discorso ufficiale cinese, relativo alla Nuova Via della Seta si delineava concretamente. Non sorprende pertanto che già nel settembre 2013<sup>5</sup> il neopresidente della Repubblica Popolare Cinese, Xi Jinping, nel corso di un discorso tenuto all’Università Nazarbaev, ad Astana in Kazakistan, proponesse l’idea di una cooperazione tra la Cina e i diversi stati dell’Asia centrale ex-sovietica per costruire una “Zona economica della Via della Seta” (*Silk Road Economic Belt* – SREB)<sup>6</sup>. Si trattava della prima esternazione di questa visione strategica da parte della nuova leadership cinese da pochi mesi insediatasi a Pechino. Il mese successivo, in un discorso al parlamento indonesiano, Xi Jinping proponeva di dar vita a un partenariato tra la Cina e i paesi

---

<sup>3</sup> U.S. Department of State, *U.S. Support for the New Silk Road*, <https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm> [10/01/2018].

<sup>4</sup> Tra i progetti più ambiziosi si ricorda la realizzazione del gasdotto TAPI (dalle lettere iniziali degli stati coinvolti nel progetto: Turkmenistan, Afghanistan, Pakistan e India) con il duplice obiettivo di diversificare entro il 2019 la rete degli approvvigionamenti degli idrocarburi e dare più stabilità a Pakistan e Afghanistan.

<sup>5</sup> I riferimenti alla cosiddetta Via della Seta non sono mai mancati nella politica cinese del passato recente. Sono solo aumentati particolarmente nell’ultimo decennio e hanno assunto un significato più ampio di Nuove Vie della Seta per comprendere anche quei percorsi non compresi nella definizione tradizionale di Via della Seta (Jin 2015).

<sup>6</sup> In cinese 丝绸之路经济带 (*Sichou zhi lu jingji dai*). La scelta di Astana per lanciare le Nuove Vie della Seta è stata fatta con oculatezza dalle classi dirigenti cinesi e kazake perché il Kazakistan costituisce, insieme con la Russia, un punto di passaggio obbligato per i percorsi terrestri del progetto OBOR/BRI ed è dunque un partner politico-economico insostituibile per il successo del progetto stesso.

dell'ASEAN<sup>7</sup>, per costruire una Via della Seta Marittima del XXI secolo (conosciuta internazionalmente come *21st Century Maritime Silk Road*; di seguito MSR) con l'obiettivo di promuovere una cooperazione transnazionale in ambito marittimo e commerciale. Nella stessa occasione il presidente cinese proponeva l'istituzione di una banca, la Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), allo scopo di finanziare sia le iniziative proposte nell'ambito della SREB e della MSR, sia l'integrazione economica e infrastrutturale dei paesi coinvolti<sup>8</sup>. Da allora si sono susseguiti svariati incontri, mentre i relativi discorsi ufficiali hanno continuato a ribadire la centralità nella politica estera cinese e ad esortare l'implementazione di quella che è ormai conosciuta come *Belt and Road Initiative*. In tale contesto, in continua evoluzione, sono stati siglati vari accordi intergovernativi e avviate intese strategiche tra partner e investitori pubblici e privati (Garruccio 2017). Nel novembre 2014 il presidente cinese annunciava che la Cina avrebbe partecipato, con un contributo iniziale di 40 miliardi di dollari, all'istituzione di un fondo speciale per la Via della Seta (*Silk Road Fund*). Nel febbraio 2015 venivano rese note le priorità della *Belt and Road Initiative*: la creazione di infrastrutture per facilitare i trasporti e le comunicazioni, il sostegno agli scambi commerciali e agli investimenti, la promozione della cooperazione finanziaria intergovernativa e degli scambi culturali con gli altri paesi coinvolti nel progetto. È stato fatto un paragone tra la *One Belt One Road* e il Piano Marshall (Tiezzi 2014; Jin 2015) ma le autorità cinesi hanno ribadito in più occasioni che l'iniziativa è il risultato di una cooperazione inclusiva di tipo *win-win* e non è uno strumento geopolitico da leggere con una mentalità da Guerra fredda ormai sorpassata.

In occasione del 47° WEF (*World Economic Forum*) di Davos (16-20 gennaio 2017) il presidente Xi Jinping, nella sua allocuzione inaugurale, parlava ancora di *Belt and Road Initiative* come mezzo per rafforzare

---

<sup>7</sup> L'Association of South-East Asian Nations (ASEAN) è stata fondata nel 1967 ed è costituita da: Brunei, Cambogia, Filippine, Laos, Malesia, Myanmar, Singapore, Thailandia, Vietnam. Papua Nuova Guinea ha lo *status* di osservatore. Ha la sua sede a Giacarta in Indonesia.

<sup>8</sup> L'AIIB è stata fondata a Pechino nell'ottobre 2014, da 57 paesi, in gran parte asiatici ed europei con l'aggiunta di Australia, Nuova Zelanda, Egitto e Brasile. La banca, dotata di un fondo di 100 miliardi di dollari USA (un terzo dei quali messo a disposizione dalla Cina) e della Banca Europea dello Sviluppo (BERS), favorisce lo sviluppo socio-economico e territoriale delle regioni asiatiche e del Pacifico, promuove progetti per la realizzazione di infrastrutture e incoraggia processi pacifici di sviluppo territoriale. L'importanza dell'AIIB non è dunque solo economico-finanziaria ma anche territoriale e politica perché gli USA e i paesi asiatici che ospitano le sue basi militari (Giappone e Filippine) sono esclusi dall'AIIB (Zhang e Dong 2017).

il libero mercato socialista e avviare politiche di buon vicinato tra gli stati dell'Asia, dell'Africa e dell'Europa coinvolti nel progetto. Alla luce dei diversi interventi sopra ricordati, la cooperazione finanziaria e bancaria tra gli stati coinvolti nel progetto si è rafforzata e le due dimensioni geografiche principali dell'iniziativa si sono progressivamente meglio delineate: da un lato, un percorso terrestre costituito da corridoi economici e infrastrutturali dinamici e suscettibili di stimolare lo sviluppo locale dei territori attraversati, fisicamente supportato da autostrade, superstrade e strade, ferrovie ad alta velocità, oleodotti e gasdotti per il trasporto di merci e persone; dall'altro, un percorso marittimo del XXI secolo non solo attraverso lo Stretto di Malacca (per collegare i porti cinesi con quelli europei ed africani attraverso, l'Oceano Indiano e il Canale di Suez) ma anche lungo nuove rotte attraverso l'Oceano Pacifico e il Mar Glaciale Artico<sup>9</sup>. Si tratta dunque nella sostanza di due progetti molto più ampi della cosiddetta Via della Seta ereditata dalla storia e presente nell'immaginario collettivo europeo, da declinare piuttosto al plurale come Nuove Vie della Seta. I due percorsi di *Belt and Road Initiative*, nelle loro diverse varianti e direzioni, tra loro distinte ma complementari, hanno infatti l'ambizione non solo di potenziare i collegamenti, i contatti e gli scambi tra diverse regioni dell'Asia, dell'Africa, dell'Europa e del Pacifico (Confucius Institute 2016; Nungyen 2017), ma assumono una rilevanza crescente nella politica interna dei numerosi paesi coinvolti. La Cina, ad esempio, per garantire il proprio sviluppo economico ha necessità di un corollario di paesi confinanti pacifici e stabili e deve pertanto attivarsi a tale fine, soprattutto dopo il ritiro USA dall'Afghanistan foriero di incognite future; gli stati dell'Asia centrale ex-sovietica puntano al miglioramento della sicurezza regionale attraverso il loro sviluppo economico (Shao 2014); la Russia ambisce a ricoprire un insostituibile ruolo di 'paese cerniera' o di 'territorio ponte' tra Asia e Europa; molti stati europei puntano invece a rinsaldare i loro legami con l'Asia-Pacifico, una delle regioni più dinamiche del momento e per i prossimi decenni (Gavinelli e Dal Borgo 2013); infine, alcuni stati africani vedono nell'iniziativa una possibilità per avviare processi positivi di sviluppo sociale, economico e territoriale capaci di farli uscire dal loro sottosviluppo.

---

<sup>9</sup> La Via della Seta dei Ghiacci si dovrebbe sviluppare dal porto di Vladivostok (ormai collegato con le principali metropoli cinesi) lungo le coste artiche russe (appoggiandosi al porto siberiano di Dudinka e a quelli europei di Arcangelo e Murmansk) per raggiungere i porti del Nord Europa (Amburgo, Rotterdam). Questo tragitto risulta essere più corto di 12 giorni rispetto a quello che passa per lo Stretto di Malacca e il Canale di Suez. L'attuale riscaldamento globale ha sinora reso libero dai ghiacci il tragitto dall'Europa sino al porto di Dudinka. Resta ancora il vincolo dei ghiacci, durante la stagione invernale, tra Dudinka e la penisola della Kamčatka (Dezan Shira and Associates 2017).

## 2. LE NUOVE VIE DELLA SETA SECONDO LA CONCEZIONE DI PECHINO

L'obiettivo ufficiale del governo cinese promotore della *Belt and Road Initiative* è quello di rinforzare i legami commerciali con i paesi attraversati dai percorsi terrestri e dalle rotte marittime proposte, grazie al sostegno di una nuova rete di comunicazioni, alla realizzazione di infrastrutture logistiche, alla cooperazione monetaria e finanziaria, al rafforzamento dei legami diplomatici e al potenziamento degli scambi culturali (Sellari 2013). In realtà, muovendosi con attenzione tra principi confuciani ereditati dalla storia e *Realpolitik* geopolitica da Terzo Millennio, la realizzazione delle Nuove Vie della Seta e la loro ostentata esposizione mediatica si rivelano strumenti molto utili attraverso i quali la dirigenza cinese del Partito Comunista può perpetrare il suo controllo sul territorio, la sua influenza sulla popolazione e trovare una risposta alle sfide energetiche crescenti legate al suo 'travolgente' sviluppo socio-economico e militare degli ultimi decenni. Oltre il discorso ufficiale che appare a tratti un po' convenzionale, semplicistico e celebrativo in previsione del 2049 (quando la Repubblica Popolare Cinese dovrebbe festeggiare il centenario della sua nascita) si nascondono perciò diversi interessi socio-economici e culturali, numerosi calcoli politici e di immagine (Mu 2017) ma anche rischi di fallimento (Niquet 2017). In particolare tre sembrano essere le necessità strategiche ineludibili per la Cina del Terzo Millennio che possono trovare una risposta nella realizzazione dell'ambizioso progetto della *Belt and Road Initiative*: lo sviluppo delle regioni occidentali cinesi del Tibet e del Xinjiang Uyghur<sup>10</sup>; l'apertura di nuovi canali commerciali e di scambio verso l'Asia centrale, la Russia e l'Europa; la diversificazione dell'approvvigionamento di materie prime e di energia in più direzioni geografiche (Victor 2014).

Per quanto riguarda il primo aspetto, si può notare che due importanti percorsi terrestri delle Nuove Vie della Seta voluti e tracciati da Pechino in direzione dell'Asia centrale e del Pakistan, passano per la regione autonoma

---

<sup>10</sup> A livello nazionale, Pechino considera lo sviluppo delle proprie regioni occidentali come una delle poste in gioco fondamentali per garantire la propria stabilità. La loro integrazione nella cooperazione regionale centro-asiatica è uno dei punti principali della politica delle Nuove Vie della Seta. Tibet e Xinjiang Uyghur rientrano nell'ambito di un progetto governativo inaugurato nel 1999 dall'allora presidente cinese Jiang Zemin, i cui obiettivi guidano ancora le attuali politiche di Pechino. La campagna, nota in inglese come *China's Western Development*, o più semplicemente *Go west* (in cinese 西部大开发 *Xibu da kaifa*), consisteva in un piano di rilocalizzazione di parte comparto produttivo cinese, volto a ridurre il differenziale di sviluppo economico e demografico delle regioni occidentali rispetto a quelle orientali.

dello Xinjiang Uyghur<sup>11</sup>. In questa regione dell'estremo occidente cinese la popolazione originaria è di etnia uigura, parla una lingua del gruppo turcofono, professa in maggioranza la religione musulmana e ha tradizionalmente legami storico-culturali più con le popolazioni e i territori delle contigue repubbliche ex-sovietiche dell'Asia centrale che con il resto della Cina<sup>12</sup>. Gli Uiguri hanno manifestato più volte contro la vasta e articolata politica di 'sinizzazione' promossa con fermezza, da alcuni decenni, dal governo centrale cinese e hanno creato non pochi problemi agli amministratori della regione autonoma. Con il pretesto dell'arretratezza socio-economica del Xinjiang Uyghur, dell'instabilità politica e della necessità di rendere più sicure le frontiere del paese, i Cinesi ha avviato, in realtà, un controllo ferreo sulla regione e promosso uno sviluppo economico a tappe forzate per attenuare gli squilibri con il resto del paese<sup>13</sup>. In questo modo Pechino può soprattutto sfruttare le cospicue risorse naturali di carbone, petrolio, gas, ferro, oro e uranio presenti nella regione (Cuscito e Petroni 2014; Victor 2014) e controllare questa preziosa *gateway* fra la Cina, l'Asia centrale e la Russia (Sellari 2013).

Per quanto riguarda il secondo aspetto, quello dell'apertura di nuovi canali commerciali e di scambio verso l'Asia centrale, la Russia, l'Europa e l'Africa, i benefici nei più svariati settori economico-produttivi che tutte le parti politiche e i territori coinvolti potrebbero ricavare dall'apertura delle Nuove Vie della Seta marittime e terrestri sarebbero palesi. Ad esempio, l'importante ruolo ricoperto dall'Unione Europea, che è il primo partner commerciale della Cina, verrebbe ulteriormente rafforzato e aprirebbe a collaborazioni inedite anche in altri settori (della cultura, del turismo, delle politiche ambientali e sostenibili). Inoltre, l'apertura dei nuovi percorsi

---

<sup>11</sup> Il percorso attraversa Urumchi, il capoluogo della provincia dello Xinjiang e poi prosegue per Korghos, alla frontiera col Kazakistan, dove entra nell'Asia centrale ex-sovietica.

<sup>12</sup> Nella regione gli Uiguri sono ancora maggioritari (circa 11 milioni) ma la massiccia immigrazione degli ultimi decenni di popolazione di etnia Han e di lingua cinese (oltre 9 milioni di persone provenienti dalla Cina centrale e orientale) ha profondamente alterato gli equilibri etnici e culturali dello Xinjiang Uyghur. Inoltre, negli anni successivi all'attuazione del *Go west*, la distribuzione della nuova ricchezza ha favorito la nuova componente cinese immigrata nella regione piuttosto che gli Uiguri e questo ha aumentato il livello dello scontro tra le due etnie.

<sup>13</sup> I grandi investimenti inclusi nel piano si sono incentrati nel campo delle infrastrutture e nella realizzazione di importanti progetti per collegare lo Xinjiang e il Tibet alle coste cinesi (oltre 9000 km di autostrade e 4000 km di ferrovie). Il *West-East Gas Pipeline*, ad esempio collega Lunnan, nello Xinjiang, con il Mar Cinese meridionale. Sono state inoltre create diverse Zone economiche speciali per favorire la localizzazione di nuovi centri produttivi (Cuscito e Petroni 2014).

terrestri in Asia centrale costituirebbero un'alternativa alla più lunga via commerciale marittima che transita per il Canale di Suez e permetterebbe anche di decongestionare i porti cinesi (Rolland 2017).

Per quanto riguarda il terzo aspetto, l'apertura di Nuove Vie della Seta offre alla Cina l'occasione per affrontare, con maggiori strumenti a sua disposizione, la questione dell'approvvigionamento di risorse e di energia che è diventata la priorità per una classe dirigente cinese chiamata a dominare lo straordinario sviluppo socio-economico e le trasformazioni ambientali e territoriali degli ultimi decenni. Pechino infatti guarda con grande interesse alla possibilità di creare nuovi percorsi terrestri e nuove rotte marittime per il proprio approvvigionamento di materie prime e di energia<sup>14</sup>. Sui percorsi terrestri la cooperazione con la Russia, il Kazakistan, le altre repubbliche ex-sovietiche dell'Asia centrale e l'Iran, nell'ottica della *Belt and Road Initiative*, sta dando buoni risultati, la cooperazione logistica tra gli stati si sta rafforzando e il flusso di merci trasportate è in aumento. Tuttavia pesa negativamente l'instabilità politica di paesi come l'Afghanistan e il Pakistan che non consentono al momento di aprire Nuove Vie della Seta anche in questa direzione. Sulle rotte marittime della *Belt and Road Initiative* pesano in modo rilevante due minacce: in primo luogo la pirateria, presente nello Stretto di Hormuz, nel golfo di Aden, nello Stretto di Malacca e nel Mar Cinese meridionale; in secondo luogo la presenza significativa della marina statunitense, in particolare quella della V flotta (responsabile del controllo militare della parte occidentale dell'Oceano Indiano) e della VII flotta (responsabile dell'Oceano Pacifico e della parte orientale dell'Oceano Indiano). Washington sarebbe quindi in grado di interferire e persino di bloccare l'import/export cinese e le sue comunicazioni marittime qualora intendesse farlo. Il governo cinese si sta di conseguenza adoperando per costruire alcuni percorsi terrestri che collegano la Cina con i porti del Myanmar (Kyaokpyu), del Bangla Desh (Chittagong) e del Pakistan (Gwadar) sull'Oceano Indiano oltre che a cooperare con lo Sri Lanka per la valorizzazione dei suoi porti di Colombo e Hambantota. In tal modo la Cina potrebbe avviare, almeno in parte, a queste due minacce (Victor 2014).

---

<sup>14</sup> A solo titolo di esempio, per sottolineare 'la fame' di risorse e di energia della Cina diventata in campo industriale 'officina del mondo' negli ultimi decenni del XX secolo e poi un'economia orientata verso la terziarizzazione dei suoi processi produttivi nel Terzo Millennio, si ricorda che nel 2013 i paesi del Golfo Persico hanno fornito alla Cina il 43% delle sue importazioni di petrolio e il 38% delle sue importazioni di gas naturale liquefatto (Gnl) per via marittima. Nello stesso periodo le esportazioni russe di minerali, petrolio, gas verso la Cina hanno raggiunto la cifra record di oltre 20 miliardi di dollari statunitensi (Victor 2014).



### 3. CONCLUSIONI

La storica Via della Seta, nelle sue varianti terrestri o marittime, lungo la quale per secoli hanno circolato merci e persone sembra conoscere oggi una nuova rivitalizzazione e un'espansione maggiore grazie alla *Belt and Road Initiative* che punta a favorire i commerci, le reti lunghe dei trasporti e delle materie prime (creazione o potenziamento di ferrovie, strade, porti e aeroporti, gasdotti, oleodotti) tra le città costiere della Cina, l'Europa e l'Africa. Le pianure euroasiatiche stanno lentamente ritrovando la loro naturale funzione di collegamento bidirezionale tra Est e Ovest anche se le carenze infrastrutturali, le strozzature lungo i diversi percorsi, il terrorismo e la pirateria, l'instabilità politica di alcuni paesi, i lunghi controlli alle frontiere, i dazi doganali, le diffidenze tra gli stati tendono ancora a scoraggiare il pieno sviluppo delle comunicazioni terrestri e marittime. Queste ultime, attraverso il passaggio dallo Stretto di Malacca e dal Canale di Suez, dominano ancora negli scambi Est-Ovest tra Asia, Africa ed Europa<sup>15</sup>. Già oggi gli impatti e le ricadute più ampie che le Nuove Vie della Seta hanno sugli oltre sessanta paesi coinvolti nel progetto, nei prossimi decenni, sono significativi e saranno destinati ad aumentare in futuro man mano che il progetto andrà avanti. La BRI punta sicuramente a rinsaldare, come il presente articolo ha cercato di evidenziare, il ruolo che la Cina nel Terzo Millennio è chiamata a compiere, non solo come attore economico per rafforzare la sua indipendenza energetica ma anche come protagonista culturale e politica di prim'ordine nel mondo (Heriberto et Cardenal 2013). In una prospettiva di lungo periodo l'iniziativa può dare il suo contributo ad una globalizzazione di matrice cinese capace, se non di sostituirsi pienamente, perlomeno di riequilibrare quella statunitense che ha dominato dalla metà del XX secolo ai giorni nostri. La strategia cinese peraltro consentirebbe anche di stabilizzare la situazione interna del paese più popolato del mondo.

Restano poi da considerare i punti di vista degli altri attori coinvolti nel progetto della *Belt and Road Initiative*, che in questa sede possono solo succintamente essere ricordati. La Russia è indubbiamente grande sostenitrice del progetto perché può ricavare notevoli vantaggi economici; giocare un ruolo geopolitico ragguardevole sfruttando il suo innegabile ruolo di 'paese di transito terrestre' tra Europa e Asia<sup>16</sup>. Inoltre, grazie al riscalda-

---

<sup>15</sup> Il treno impiega oggi circa 15 giorni per trasportare merci dalla costa cinese in Europa mentre in nave ci vogliono circa 45 giorni di navigazione. Una nave però può trasportare circa l'equivalente di 250 treni (Dezan Shira and Associates 2017).

<sup>16</sup> La storica ferrovia Transiberiana è al momento il più sicuro collegamento commerciale di container tra i due continenti e sono in corso lavori di potenziamento della linea.

mento globale, un'apertura stagionale sempre più lunga nel corso dell'anno di una Nuova Via della Seta dei Ghiacci può rafforzare la posizione della Russia e diversificare i percorsi della *Belt and Road Initiative*. Anche per l'Unione Europea la sfida e le opportunità offerte dal progetto sono soprattutto politiche ed economiche. Le Nuove Vie della Seta consentirebbero infatti di rafforzare la collaborazione e i legami con gli stati attraversati dai percorsi terrestri e marittimi e dare così un contributo alla stabilità e alla pace<sup>17</sup>. Infine, i paesi africani coinvolti (*in primis* Egitto, Sudan, Kenia), pur svolgendo sinora un ruolo marginale nei processi in atto, hanno un'occasione per inserirsi nei grandi flussi di scambio internazionale, trovare gli strumenti e i finanziamenti necessari per avviare progetti di sviluppo socio-economico nei loro territori.

“Più Vie della Seta ci sono, meglio è per tutti” (Khanna 2016, 283). Questa affermazione di uno dei più famosi esperti contemporanei di strategia geopolitica da una misura delle sfide e delle opportunità offerti dalle Nuove Vie della Seta e dalla loro possibile realizzazione in questi scorcio di Terzo Millennio e per i decenni a venire. Al momento però non è ancora molto chiaro come apparirà una buona parte del nostro pianeta una volta che la nuova connettività territoriale e infrastrutturale offerta dall'ambizioso progetto vedrà la luce. Il rischio di mancare l'obiettivo o di centrarlo solo parzialmente resta alto a causa della lunghezza inusuale delle linee di trasporto senza interruzione da realizzare, delle infrastrutture materiali e energetiche da costruire, dell'elevato numero di attori coinvolti, dei numerosi e diversificati punti di vista geopolitici e strategici messi in campo, delle forme di cooperazione e collaborazione o, al contrario, dei protezionismi e delle chiusure che verranno messi in essere. Il destino delle Nuove Vie della Seta è ancora in bilico.

---

Anche la rete viaria russa, in tutta la tratta dal confine cinese a quello con le repubbliche baltiche e la Bielorussia, sta conoscendo imponenti lavori di manutenzione e ampliamento. I collegamenti aerei tra gli aeroporti russi e quelli cinesi si stanno poi rafforzando significativamente. Si sta pensando, infine, di realizzare oleodotti e gasdotti tra la Cina orientale e la Siberia russa.

<sup>17</sup> In questa direzione, l'Unione Europea e 8 stati del Caucaso e dell'Asia centrale ex-sovietica hanno promosso il TRACECA (*Transport Corridor Europe Caucasus Asia*) che opera dal 1993 con sede a Baku in Azerbaijan. Tale cooperazione intergovernativa infrastrutturale e multisettoriale si è estesa al MLA (*Multilateral Agreement on International Transport for Development Corridor Europe-Caucasus-Asia*), operativo dal 1998, inizialmente con 12 e poi con 14 stati. Vi aderiscono: in Europa la Romania, la Bulgaria, la Moldavia, e l'Ucraina; nel Caucaso la Georgia, l'Armenia, l'Azerbaijan; in Asia centrale le repubbliche di Kazakistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Tagikistan e Kirghizistan; la Turchia e l'Iran. La Grecia ha lo *status* di osservatore dal luglio 2016.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- AA.VV. 2016. *Questions internationales* 82 (Novembre-Décembre: *L'Asie centrale. Grand Jeu ou périphérie?*). Paris: La documentation française.
- Confucius Institute. 2016. *The 'Belt and Road Initiative' and the Confucius Institute: Taking the 'Belt and Road'*. Beijing: Confucius Institute Headquarters (Hanban).
- Cuscito, G., e F. Petroni. 2014. "La partita del Xinjiang fra terrorismo uiguro e Nuove Vie della Seta". *Limes* 8: 153-162.
- Dezan Shira and Associates. 2017. *Silk Road Development Weekly*. [07/12/2017]. <https://www.silkroadbriefing.com>.
- French, H. 2016. *Everything under the Heavens: How the Past Helps Shape China's Push for Global Power*. New York: Knopf.
- Garruccio, R. 2017. "La Nuova Via della Seta in una prospettiva di *political economy*". In *Sguardi sull'Asia. E altri scritti in onore di Alessandra Cristina Lavagnino*, a cura di C. Bulfoni, E. Lupano, e B. Mottura, 97-110. Milano: LED Edizioni (LCM, 9). doi <http://dx.doi.org/10.7359/826-2017-garr>.
- Gavinelli, D., e A.G. Dal Borgo, a cura di. 2013. *Asia-Pacifico: Regione emergente. Luoghi, culture, relazioni*. Milano - Udine: Mimesis.
- Hansen, V. 2005. *Silk Road: A New History*. Oxford: Oxford University Press.
- Heriberto, A., et J.P. Cardenal. 2013. *Le siècle de la Chine. Comment Pékin refait le monde à son image*. Paris: Flammarion.
- Jin, L. 2015. "The New Silk Road Initiative: China's Marshall Plan?". *China Institute of International Studies* (January-February): 70-83. [28/12/2017]. [http://www.ciis.org.cn/english/2015-06/11/content\\_7982914.htm](http://www.ciis.org.cn/english/2015-06/11/content_7982914.htm).
- Khanna, P. 2016. *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*. Roma: Fazi.
- Liu, X. 2016. *La Via della Seta nella storia dell'umanità*. Milano: Guerini e Associati.
- Mu, C. 2017. "Geopolitica di Xi Jinping". *Limes* 1: 33-36.
- Niquet, V. 2017. *La puissance chinoise [en 100 questions]. Un géant fragile?* Paris: Éditions du Tallandier.
- Nungyen, V.T. 2017. "ASEAN e Nuove Vie della Seta tra dubbi e entusiasmi". *Limes* 1: 223-229.
- Rolland, N. 2017. *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative*. Seattle: NBR.
- Sanjuan, T. 2012. *Atlas de la Chine. Un monde sous tension*. Paris: Éditions Autrement.
- Sellari, P. 2013. *Geopolitica dei trasporti*. Bari - Roma: Laterza.
- Shao, Y. 2014. *Two Roads, but One Destination?* [24/12/2017]. <https://www.chinausfocus.com/finance-economy/two-roads-but-one-destination>.
- Tiezzi, S. 2014. "The New Silk Road: China Marshall Plan?". *The Diplomat*, November 6. [06/01/2018]. <http://thediplomat.com/2014/11/the-new-silk-road-chinas-marshall-plan/>.

- United States Department of State. *U.S. Support for the New Silk Road*. [10/01/2018]. <https://2009-2017.state.gov/p/sca/ci/af/newsilkroad/index.htm>.
- Vaghi, M., a cura di. 2016. *I mondi dell'Asia*. Milano - Udine: Mimesis.
- Victor, J.-C. 2014. *Le dessous des cartes. Vers une nouvelle route de la soie*. Documentaire. Producteur: Arte France. [20/01/2018]. <https://www.youtube.com/watch?v=e-mVZ6k7Q68>.
- Zhang, J., e Y. Dong. 2017. "AIIB e Vie della Seta, due facce della stessa medaglia". *Limes* 1: 67-73.