

# viaBorgogna3

il magazine  
della Casa della Cultura

13

FOCUS

UNA

DUEMILAVENTI

direttore  
Ferruccio Capelli  
condirettore e direttore responsabile  
Annamaria Abbate

comitato editoriale  
Duccio Demetrio  
Enrico Finzi  
Carmen Leccardi  
Marisa Fiumanò  
Paolo Giovannetti  
Renzo Riboldazzi  
Mario Ricciardi  
Mario Sanchini  
Salvatore Veca  
Silvia Vegetti Finzi

progetto grafico e illustrazioni  
Giovanna Baderna  
[www.giovannabaderna.it](http://www.giovannabaderna.it)

direzione e redazione  
via Borgogna 3, 20122 Milano  
tel.02.795567 / fax 02.76008247  
[viaborgogna3magazine@casadellacultura.it](mailto:viaborgogna3magazine@casadellacultura.it)

periodico bimestrale  
registrazione n. 323 del 27/11/2015  
Tribunale di Milano

viaBorgogna3 ISSN 2499-5339  
2020 ANNO 5 numero 13  
ISBN 978-88-99004-62-0  
titolo: CINA

copyright Casa della Cultura, Milano



viaBorgogna3  
il magazine  
della Casa della Cultura



*Questo è un ipermedium. Non fermarti al testo, segui i link ●, esplora, crea i tuoi percorsi. La Casa della cultura on line ha molte porte girevoli. Attraverso questo magazine puoi entrare nel sito, consultare l'archivio audio e video degli incontri in via Borgogna e tornare qui per continuare la lettura. E se hai stampato la tua copia su carta puoi usare i QR code  con il tuo smartphone o tablet per accedere ai contenuti interattivi attraverso un QR code reader che puoi scaricare gratuitamente da internet.*

**TUTTI CONTENUTI SONO REPERIBILI SUL  
SITO [WWW.CASADELLACULTURA.IT](http://WWW.CASADELLACULTURA.IT)**

# 13

testi di:

*Margherita Biasco*

*Gaia Perini*

*Mao Wen*

*Gabriele Battaglia*

*Dino Gavinelli*

*Salvatore Biasco*

*Gianfranco Pasquino*

*Gianni Silvestrini*

note biografiche • p.120

凡事总须研究，  
才会明白。古来时常吃人，  
我也还记得，  
可是不甚清楚。  
我翻开历史一查，  
这历史没有年代，  
歪歪斜斜的每叶上都写着“仁  
义道德”几个字。  
我横竖睡不着，  
仔细看了半夜，  
才从字缝里看出字来，  
满本都写着两个字是“吃人”！  
没有吃过人的孩子，  
或者还有？  
救救孩子……

•8

IL "MOVIMENTO  
DEL 4 MAGGIO 1919"  
Il lungo percorso verso la  
nascita di una  
Nuova Cultura per una  
Nuova Cina

**Margherita Biasco**

•30

CONFUCIO,  
LU XUN E IL MOVIMENTO  
DEL 4 MAGGIO

**Mao Wen**

•36

NUOVA CULTURA:  
UNA REINVENZIONE  
DELLA POLITICA

**Gaia Perini**

•50

LA NUOVA VIA DELLA  
SETA

**Dino Gavinelli**

•74

CINA, UNA NUOVA  
PROTAGONISTA  
MONDIALE

**Gabriele Battaglia**



## AMBIENTE E CLIMA

•96

COME AFFRONTARE  
L'EMERGENZA  
CLIMATICA

**Gianni Silvestrini**

## IL FILM

•106

HAMMAMET, PIETÀ  
UMANA E DISTORSIONE  
DEL GIUDIZIO STORICO

**Salvatore Biasco**

## IL LIBRO/POLITICA

•114

NON GUERRA FREDDA,  
MA CYBER GUERRA E  
PIÙ

**Gianfranco Pasquino**

## LA NUOVA VIA DELLA SETA

Parliamo un po' di questa cosiddetta "Nuova Via della seta" che, in effetti, è sulla bocca di tutti nel nostro Paese. In realtà la "Nuova Via della seta" è una narrazione molto recente iniziata ufficialmente nel settembre del 2013 a seguito di un discorso pubblico tenuto da Xi Jin Ping, da poco diventato presidente della Repubblica Popolare Cinese. Questi lanciava un vasto programma per la realizzazione di nuovi collegamenti stradali, ferroviari, aerei e marittimi, per la costruzione di infrastrutture per il commercio, gli scambi e le telecomunicazioni, definito dapprima OBOR (*One Belt One Road*) e poi BRI (*Belt and Road Initiative*). Anch'io ho iniziato a seguire il discorso delle cosiddette "Nuove vie della seta" a partire dal 2013 spinto da più motivi: la fortuna di lavorare in una sede dell'Università degli Studi di Milano dove è presente uno dei più importanti e attivi Istituti Confucio d'Italia, un organismo dinamico e pluripremiato perché mol-

to attento a sostenere le ricerche e a promuovere le attività che riguardano la Cina in senso lato; la necessità di dare risposte didattiche alla presenza, nei corsi di laurea dove svolgo la mia docenza, di molti studenti cinesi che ogni anno si iscrivono all'Università degli Studi di Milano; l'interesse crescente degli studenti italiani per le lingue, le culture e i contesti socioculturali e politico-territoriali dell'Asia e del Pacifico; la collaborazione di molti colleghi studiosi esperti di Africa, Cina, Paesi Arabi, India, Russia, Giappone, Corea. Queste motivazioni scientifiche e didattiche mi hanno perciò spinto ad occuparmi, sin da subito, delle "Nuove vie della seta".

Fatta questa premessa, prima di parlare delle "Nuove vie della seta" del Terzo Millennio partirei dalla tradizione della tradizionale "Via della seta", attraverso un iniziale approccio storico che ci fa immaginare una via di scambi e contat-

ti consolidata e stabile nel tempo. Questa "Via della seta" ha trovato una sua codifica nel celeberrimo "Milione" di Marco Polo dove il mercante-viaggiatore veneziano ci parla dei suoi viaggi da Venezia verso l'Oriente lungo percorsi attraversati da merci e persone. In realtà esistevano più percorsi terrestri e più rotte marittime della Via della seta, con numerose varianti di tracciati attraverso l'Eurasia e l'Africa, già attivi a grandi linee a partire dal II secolo avanti Cristo. Tali percorsi avvenivano in più direzioni, non solo da Occidente verso Oriente, e già solo questo mi fa personalmente propendere per l'uso del termine non tanto al singolare quanto piuttosto al plurale.

Le "Vie della seta" funzionavano dunque già durante la Repubblica romana e il regno della prima grande dinastia imperiale cinese, quella degli Han. Le carovane andavano verso Oriente ma anche in senso contrario verso Occidente,

in direzione di Roma o del Mali, per esempio, verso città come Timbuctù per intenderci. Lungo i diversi percorsi circolava sicuramente la seta (anche se questa era solo una delle tante merci o materie prime trasportate) oltre sicuramente al mogano, al tek e ad altri legni pregiati, a profumi più o meno rari, alle spezie. Marco Polo, il mercante veneziano, non fu dunque il primo a percorrere la Via della Seta ma solo uno dei tanti viaggiatori che andava e tornava dall'Oriente lungo percorsi che già esistevano. Allo stesso modo Venezia non era l'unico terminal verso Occidente di tale percorso che arrivava anche a Bisanzio, alle città portuali della Palestina e a quelle dell'Africa orientale. La carta storica sottostante rappresenta i percorsi compiuti dal grande ammiraglio cinese Zheng He che, all'epoca degli imperatori Ming del XIV e XV secolo, partì dai porti cinesi e navigò verso Occidente arrivando sino alle coste afri-



Lezione tenuta il 16 novembre 2018 nell'ambito della Scuola di cultura politica 9ª Edizione 2018-2019:

### ITALIA / EUROPA / MONDO Il grande disordine

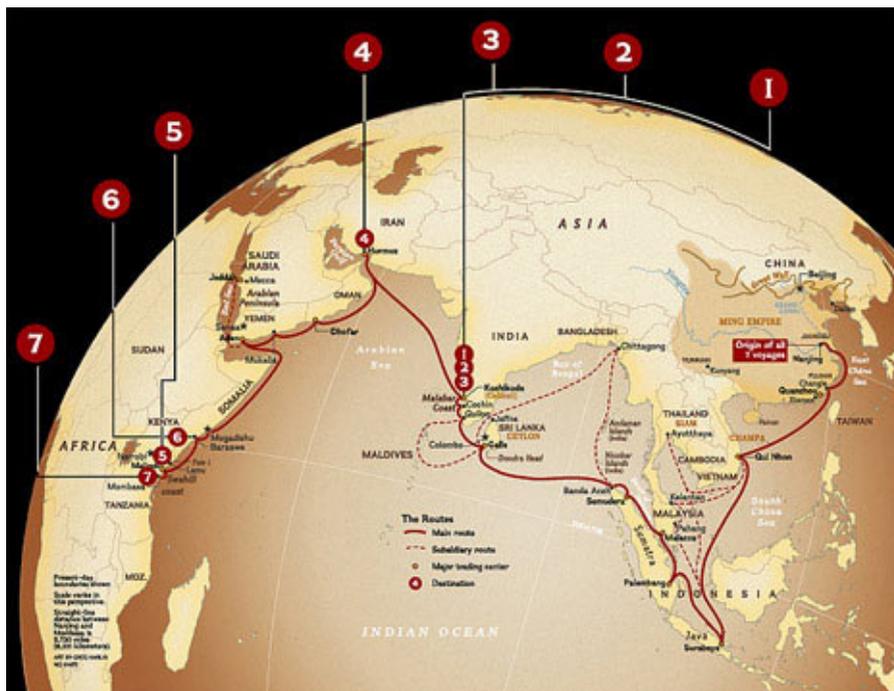
Parte prima: **Crisi della globalizzazione neoliberale**

Secondo modulo: **In rapida trasformazione**



Link video <https://www.youtube.com/watch?v=cJGKZwx7pE8>





*I viaggi nell'Oceano "occidentale" dell'ammiraglio Zheng He*

Fonte: <http://www.frontiere.eu/the-21st-century-maritime-silk-road-report/zheng-he-7-voyages-national-geographic/>

Parti, cinese, di Tamerlano, dei Mongoli, ecc.) che hanno in qualche modo voluto, consentito e garantito, le interazioni tra Est e Ovest e viceversa. Questi grandi imperi hanno avuto come compito sostanziale di vigilare affinché la Via della seta funzionasse. Una seconda storia non è molto presente sui manuali ma è molto più importante.

Parti, cinese, di Tamerlano, dei Mongoli, ecc.) che hanno in qualche modo voluto, consentito e garantito, le interazioni tra Est e Ovest e viceversa. Questi grandi imperi hanno avuto come compito sostanziale di vigilare affinché la Via della seta funzionasse. Una seconda storia non è molto presente sui manuali ma è molto più importante.

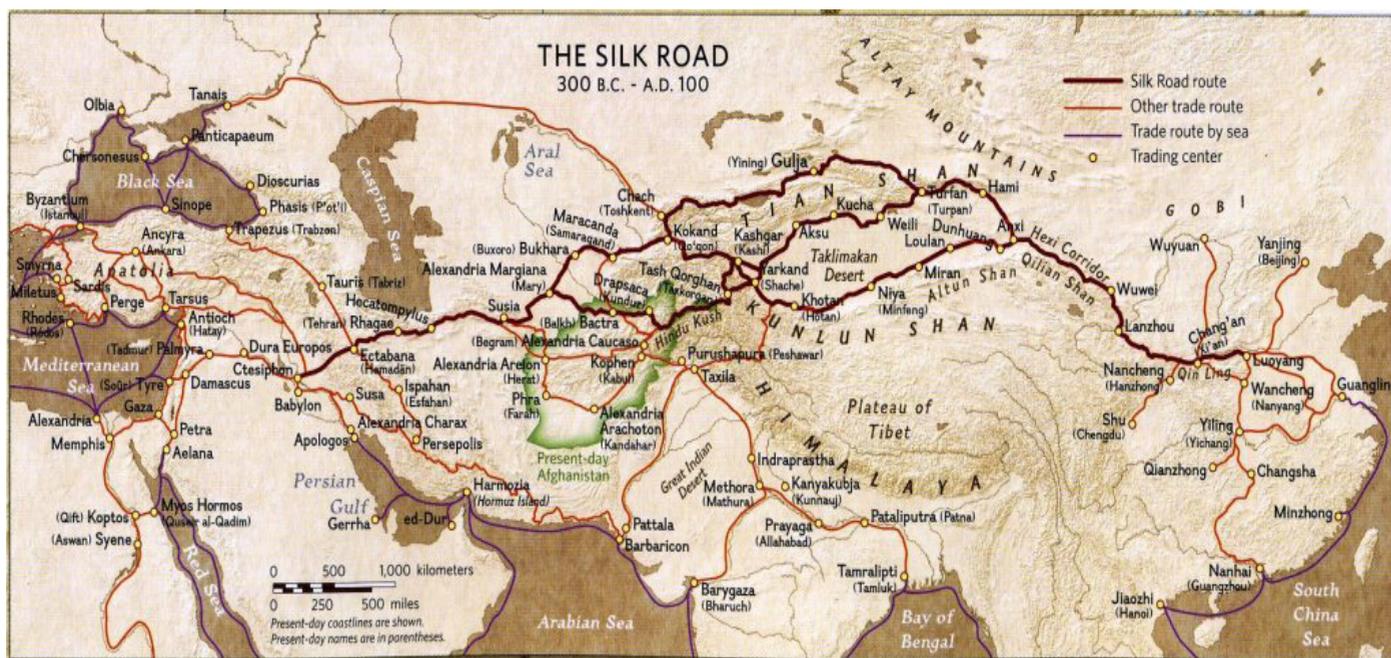


Si tratta della piccola storia realizzata nei secoli dai popoli e dalle numerose etnie che hanno abitato le diverse regioni attraversate dalla Via della seta. Sono i popoli e gli individui ad aver animato, con la loro presenza, i diversi percorsi terrestri e marittimi, ad aver aperto tante Vie della seta, dai tracciati variabili, ondine, che cambiavano a seconda dei rapporti politico-economici messi in essere di volta in volta dai diversi imperi.

Si tratta quindi di una "piccola" storia fatta di incontri, scontri e mediazioni tra individui, etnie, culture e religioni che non sempre hanno lasciato cose scritte oppure manufatti significativi ma che, con il loro vivere quotidiano, hanno consentito l'interazione materiale e immateriale tra Est e Ovest e viceversa. Ricordiamo che è stato grazie alle Vie della seta, ad esempio, che il Buddismo dall'India è approdato nell'Asia centrale o ancora che le grandi religioni che noi chiamiamo generalmente "persiane"

(Zoroastrismo, Nestorianesimo, Manicheismo) sono arrivate a lambire grandi spazi in Asia. Sempre lungo questi tracciati terrestri e marittimi, a partire dal VII e VIII secolo dopo Cristo, si è espansa verso Oriente la nuova religione islamica arrivando sino a Xi'an, nella Cina centrale.

L'importante rete di comunicazioni creata con le Vie della seta fu progressivamente dismessa a partire dal XV secolo quando gli imperatori cinesi della dinastia Ming decisero di chiudere il loro impero agli influssi provenienti dall'esterno. La Via della seta perse così di importanza per circa cinque secoli grazie anche al successivo periodo coloniale (che aprì dei suoi specifici percorsi di scambio ineguale tra Europa e regioni asiatiche ed africane), alle due guerre mondiali, al bipolarismo Est-Ovest e alla "cortina di ferro". La Via della seta fu riscoperta soltanto verso la fine del XIX e l'inizio del XX secolo grazie soprattutto



Le antiche vie della seta

Fonte: <https://kazarbazar.com/2019/03/02/silk-in-the-early-medieval-i-history-of-the-silk/>

a esploratori, viaggiatori, *passeurs* occidentali in competizione tra loro. Si trattava soprattutto di Russi ma anche di Britannici e di altri Europei alla ricerca di presunti antichi tesori nell'Asia centrale. hanno corso e hanno riscoperto un po' questa Via della seta. Bisogna peraltro pensare che il termine "Via della seta" (in tedesco Seidenstrasse) è stato usato

per la prima volta proprio da un geografo, Ferdinand von Richthofen, che nel 1877 fu uno dei tanti *passeurs* che si erano lanciati alla riscoperta degli antichi percorsi. Il termine "Le Vie della seta" nasce quindi, e si consolida poi, nell'immaginario collettivo e nelle narrazioni soltanto alla fine del XIX secolo. Se lasciamo ora la lettura storica, sin qui seguita, e

entriamo nella contemporaneità, privilegiando altri tipi di letture come quelle geopolitiche, economiche o strategico-militari è chiaro che "la Via della seta" che si sta delineando oggi attraverso la BRI (la *Belt and Road Initiative*) presenta alcuni elementi di continuità ma anche altri di forte discontinuità con quella del passato. Se si privilegia la dimensione

della continuità si esaltano gli aspetti del commercio e dello scambio di merci, dell'incontro tra le diverse etnie e del meticciato culturale, dell'ibridazione delle idee e dei contatti religiosi, ecc. Questa posizione porta alcuni a rivedere nella BRI, non senza un certo romanticismo o una certa nostalgia, il ritorno alla Via della seta tradizionale ereditata dalla storia. In questo c'è anche una certa eredità coloniale e una certa immagine europea dell'Oriente, in continuità con la tradizione inaugurata da Edward W. Said. Se si privilegia invece la dimensione della discontinuità, è chiaro che il progetto della BRI è qualcosa di nuovo già solo dal nome perché nella *Belt and Road Initiative* non si fa più riferimento al termine "seta" e appare invece una visione molto più pragmatica, che fa riferimento all'apertura di collegamenti marittimi e terrestri e alla creazione di grandi corridoi economici transcontinentali. In questo senso noi in Italia con

l'uso molto comune del termine "Nuova Via della seta" teniamo una posizione intermedia mescolando continuità (con il termine "Vie della seta") e discontinuità (con l'aggettivo "Nuova"). Personalmente, come geografo, oltre al termine inglese *Belt and Road Initiative* uso anche quelli di "Nuove vie della seta" o di *New Silk Roads* per evidenziare una qualche continuità con la storia e la tradizione ma senza tralasciare le nuove e inedite opportunità e le sfide che si aprono con l'apertura di tracciati e percorsi molto più ampi e articolati di quelli ereditati dal passato. Questi non coinvolgono solo alcune regioni dell'Eurasia, dell'Africa e i mari che le bagnano ma si aprono a nuovi spazi e in nuove direzioni (il mar Artico, l'Oceano Pacifico, l'Africa australe o l'America centromeridionale per fare solo alcuni esempi). Inoltre le "Nuove vie della seta" rispondono alle nuove esigenze geopolitiche, economiche e strategiche

della contemporaneità e aprono scenari sconosciuti nel passato. Tali nuove esigenze sono *in primis* indotte dalla globalizzazione di matrice anglosassone e nordamericana dominante negli ultimi decenni e dall'ascesa politica, economica e culturale dell'Asia-Pacifico. Da questo punto di vista è utile ricordare che il primo progetto di riscoperta delle Vie della seta, su nuove basi geopolitiche e strategiche, non è da attribuire alla Cina ma alle amministrazioni degli Stati Uniti durante gli anni '90 e gli inizi degli anni 2000. Tale progetto fu poi abbandonato dall'ex-presidente Obama e da Trump che ha mostrato inizialmente indifferenza verso il progetto delle Nuove vie della seta. L'attuale inquilino della Casa Bianca sta però evidenziando un'ostilità crescente verso il progetto della *Belt and Road Initiative* sostenuto dalla Cina e da altri stati asiatici, europei, africani e del Pacifico e nel quale gli USA non sono presenti. Il

presidente Trump non ama tanto la globalizzazione, promuove piuttosto l'idea di un'*America first* ovvero di un'America che deve privilegiare i propri interessi e adottare una politica sovranista e nazionalista. In definitiva però si tratta di una politica che tenta di difendere le posizioni di dominio acquisite dagli USA e minacciate da nuovi progetti come quello della *Belt and Road Initiative*. Dopo il ritiro statunitense, l'impulso alla riapertura della "Nuove Vie della seta" vede oggi in prima linea la Cina che non è più solo "l'officina del mondo" ma una realtà che incomincia a vendere e a creare *know-how* tecnologico da esportare e in concorrenza con gli USA e gli altri Paesi più avanzati dal punto di vista socio-economico e tecnologico (si pensi solo al caso delle nuove tecnologie della telefonia mobile di quinta generazione, il cosiddetto "5 G" e dei tentativi di boicottare il colosso cinese Huawei da parte del presidente USA



Donald Trump). La Cina non è più infatti solo un Paese importatore netto di materie prime, di sapere e conoscenze tecnologiche, di cultura, ma piuttosto è diventata un esportatore che interagisce non solo con le regioni limitrofe ma anche a una scala globale. È in quest'ottica "glocale" di sviluppo e interscambio, che unisce le diverse scale geografiche del locale, regionale, nazionale, continentale e globale, che si deve leggere l'interesse della Cina per la *Belt and Road Initiative*. Tuttavia la Cina non è l'unico attore proponente della BRI perché già altri 20 stati le erano a fianco nel 2014 quando si fondava a Beijing la Banca Asiatica d'Investimento per le Infrastrutture (AIIB) con un capitale iniziale di 100 miliardi di dollari USA. La scelta della capitale cinese come sede dell'AIIB dipese dal fatto che la Cina era il Paese che deteneva la maggioranza relativa dei capitali versati, circa 1/3 del totale nel momento della nascita della banca

vocata a promuovere le iniziative e i progetti infrastrutturali messi in essere di volta in volta in Asia e nei paesi coinvolti dalla BRI. Nel tempo i capitali sono aumentati e il numero degli stati aderenti è salito oggi a 102, a riprova dell'interesse e del successo dell'iniziativa. Il peso dei singoli stati all'interno dell'AIIB è direttamente proporzionale ai capitali versati e con la crescita dei suoi membri il peso della Cina all'interno del Consiglio Direttivo, è sceso a circa 1/4 del totale anche se Pechino resta ancora l'azionista più importante, con la maggioranza relativa all'interno del Consiglio stesso. La banca opera in modo autonomo dal Fondo Monetario Internazionale (FMI) e non vede la partecipazione degli Stati Uniti e del Giappone. La complessa struttura dell'AIIB ci è utile per capire, in senso più ampio, come sia molto approssimativo e persino sbagliato immaginare che le "Nuove Vie della seta" siano soltanto un progetto cinese



I principali percorsi terrestri e marittimi delle "Nuove vie della seta"

Fonte: <https://www.limesonline.com/martedi-21-febbraio-notizie-mondo-5-righe/97151>

di egemonia su ampi spazi marittimi e terrestri del Mondo. Al contrario gli interessi in gioco e i punti di vista sono molti e articolati, in alcuni casi parzialmente

sovrapponibili e in altri in contrasto tra loro. Vediamone alcuni senza la pretesa di essere esaustivi su una materia tanto eterogenea ed estremamente mu-

tevole in funzione di diversi fattori geografici, geopolitici, culturali, sociali, economici, politici, militari, ecc. Un primo punto di vista sulla BRI è quello dell'U-

nione Europea, ampiamente coinvolta in questo progetto. Essa è al momento una sorta di terminal occidentale di questo progetto in quanto punto d'arrivo di alcuni grandi corridoi economici euro-asiatici. Già nel 1993 in realtà, molto prima che si parlasse di *Belt and Road Initiative*, l'UE guardava a Est con il progetto TRACECA (*Transport Corridor Europe Caucasus Asia*) che oltre alla UE coinvolgeva 8 stati del Caucaso e dell'Asia centrale ex-sovietica. In questo progetto l'UE era spinta dal suo bisogno di energia e materie prime e dalla ricerca di nuovi mercati di sbocco per le proprie produzioni. Questa visione da Occidente verso Oriente è già di per sé una riscoperta della Via della seta terrestre che dall'Europa passa attraverso il Caucaso e l'Asia centrale. Negli anni il TRACECA è cresciuto come progetto e nel '98 è diventato MLA (*Multilateral Agreement on International Transport for Development Corridor Eu-*



Gli Stati del TRACECA, tassello logistico tra Europa e Asia

Fonte: <https://docplayer.ru/44432380-Traceca-transport-and-trade-atlas-traseka-atlas-transporta-i-torgovli.html>

*rope-Caucasus-Asia).*

I Paesi coinvolti sono saliti a 13 e oltre alle materie prime e ai mercati di bocca delle merci il MLA ha allargato le proprie competenze alle vie comunicazione, all'alta velocità ferroviaria, ai collegamenti aerei. Oggi da dodici gli stati sono diventati quattordici con l'adesione di molti Paesi dell'Est Europa, dentro e fuori dall'UE: Bulgaria, Moldavia, Romania, Ucraina, Turchia. La Grecia è entrata in questo progetto come osservatore nel 2016 quando aveva in casa gli ispettori dell'UE, era sull'orlo del *default* finanziario, rischiava di uscire dall'area dell'euro e per questo guardava a possibili soluzioni non solo verso Occidente ma anche verso Oriente. Il caso greco però è un segnale di avvertimento per una UE che deve tenere compatti i suoi membri se vuole avere un maggior peso contrattuale e non farli partire invece in ordine sparso, all'interno delle diverse progettualità offerte dalla *Belt and Road*

*Initiative*, dove avrebbero uno scarso peso politico nei confronti di interlocutori come la Cina o la Russia.

Quindi da questo punto di vista il TRACECA e il MLA si inseriscono nel nuovo progetto delle Vie della seta e portano il punto di vista dell'Unione Europea e di alcuni suoi stati, degli stati del Caucaso, della Turchia e dell'Asia centrale post sovietica. L'Unione Europea guarda alla BRI per ridurre le barriere doganali con molti paesi, migliorare i tempi di connessione con l'Asia centrale e con la Cina. Si tratta di un punto di vista essenzialmente di tipo commerciale, che premia la connettività tra i territori e la realizzazione di infrastrutture logistiche. D'altra parte c'è anche un'intenzione politica, perché l'Unione Europea punta a esportare il suo modello di cosiddetta "democrazia occidentale" in un'area, quella del Caucaso, della Turchia e dell'Asia centrale fortemente instabile, dove gli scontri sociali, etnici e



La "Via della seta del Nord" sotto controllo russo

Fonte: <https://www.lastampa.it/esteri/2016/09/30/news/in-treno-dalla-cina-a-rotterdam-la-nuova-via-della-seta-e-un-binario-1.34813581>

religiosi possono essere molto forti e dove a una maglia politica sovietica rigida di pochi stati è subentrata una maglia molto più fluida di stati post sovietici che hanno sempre al loro interno forme di contestazioni (la questione curda in Turchia, la secessione dell'Abkhazia in Georgia o le tensioni tra Armenia e Azerbaijan ne sono un esempio). Un'altra motivazione che spinge l'Unione

Europea a interessarsi di quest'area è più geopolitica e strategica: al momento il percorso terrestre più veloce tra la Cina e l'Europa passa attraverso la Russia e aprire una presenza dell'UE nel Caucaso e nell'Asia Centrale renderebbe l'Europa più autonoma da Mosca. Per tutti questi motivi molti Paesi dell'UE hanno aderito alla Banca Asiatica d'Investimento per le Infrastrutture

(AIIB). Essi cercano di portare il loro punto di vista e in questo si trovano in sintonia parziale con alcuni altri paesi dell'Europa, del Caucaso e dell'Asia Centrale e persino dei "ricchi paesi" esportatori di petrolio del Golfo Persico o Arabico (Arabia Saudita, Kuwait, Oman, Qatar ecc.) che portano avanti un loro punto di vista, il secondo, sulla BRI in parte sovrapponibile a quello dell'UE.

Un terzo punto di vista è quello della Russia che osserva con diffidenza i progetti e gli investimenti dell'Unione Europea, della Turchia e dei Paesi del Golfo rivolti ai Paesi del Caucaso e all'Asia centrale considerati da Mosca come una sorta di "giardino di casa". Questi progetti possono minacciare lo status privilegiato della Russia che, al momento, gestisce direttamente o tramite due stretti alleati (Kazakistan e Bielorussia) l'unica tratta terrestre oggi già pienamente funzionante in Eurasia e che unisce in senso bidirezionale Cina e Unione Europea. In effetti in circa 15 giorni le merci viaggiano su treni che collegano le regioni e i porti cinesi sull'Oceano Pacifico con l'Italia, la Germania e gli altri Paesi dell'UE. E una sorta di "Via della seta del Nord" che funziona molto bene, è fuori dal controllo degli USA e contribuisce a rinsaldare l'alleanza tra la Cina e la Russia in chiave antistatunitense.

Mosca è anche impegnata nello sfruttamento della cosiddetta "Via della seta dei ghiacci" che dai porti della Cina e dal porto russo di Vladivostok, costeggiando le coste della Russia sul Pacifico, sul Mar Glaciale Artico, sul Mare di Barents e sul Mar Bianco, arriva al porto di Arcangelo nella Russia europea. Al momento queste coste sono libere dai ghiacci per circa sei mesi all'anno ma il riscaldamento globale sta allungando tale periodo e favorisce la nascita di una grande rotta marittima dentro il Circolo polare artico, più breve di quella che passa dallo Stretto di Malacca, dallo Stretto di Aden, dal canale di Suez e del Mediterraneo che è facilmente controllabile dagli USA.

Un quarto punto di vista è quello degli Africani, che intravedono nelle Nuove Vie della seta, soprattutto in quelle marittime, un elemento favorevole allo sviluppo del proprio continente. È soprattutto la parte orientale dell'Africa

ad interagire già da molti decenni con la Cina. Si tratta di un'interazione ambigua, portata avanti da un lato in nome della fratellanza, della cooperazione e dell'uguaglianza tra i popoli e dall'altro con la Cina che esporta modelli e pratiche che potremmo definire "neocoloniali" (*land grabbing*; costruzione di strade, ferrovie, ponti e dighe con uso quasi esclusivo di manodopera cinese e non locale; indebitamento commerciale o finanziario del Paese africano nei confronti della Cina). Più in generale, l'Africa in questo momento è un terreno di scontro molto importante tra USA e Cina: da un lato si assiste all'indebolimento del ruolo delle vecchie potenze coloniali europee come la Francia e la Gran Bretagna, dall'altro gli Stati Uniti, sempre più contestati per il loro unilateralismo e per il loro disimpegno verso gran parte degli stati africani, cercano di contrastare l'avanzata commerciale e politica di Pechino. La Cina adotta una politica e una



diplomazia più pragmatica, non chiede se il governo di un Paese africano sia democratico o meno, non va tanto per il sottile, non pretende di parlare di diritti umani ma cerca piuttosto di stipulare contratti, di ottenere risorse e materie prime, di avere terre dove coltivare prodotti in grado di soddisfare la domanda crescente del suo mercato interno di consumatori. La domanda cinese di risorse naturali e la necessità dell'Africa di dotarsi di infrastrutture spiegano perché le relazioni sino-africane si siano sviluppate rapidamente.

In sintesi dunque le "Nuove Vie della seta" sono la speranza per un futuro di sviluppo ma, nello stesso tempo, potrebbero rivelarsi anche un cappio per molte società e di molti territori africani. La questione è molto complessa e per ragioni di tempo purtroppo non possiamo approfondirla in questa sede. Un quinto punto di vista è quello cinese, che abbia-

mo visto molto pragmatico e spregiudicato nei confronti del progetto della *Belt and Road Initiative* sin dall'inizio. L'ambizioso progetto è stato infatti annunciato, per la prima volta, da Xi Jin Pin in un discorso ufficiale del 2013 ad Astana la capitale del Kazakistan, uno dei più grandi stati post sovietici nel cuore dell'Asia. La scelta non è stata casuale perché il Kazakistan, uno Stato vicino come si diceva sopra, un ruolo strategico centrale e molto importante soprattutto per le Nuove vie della seta terrestri. Per la Cina il progetto della BRI serve per creare grandi corridoi economici, potenziare la connettività tra i diversi territori cinesi e l'esterno, realizzare una rete di strade, ferrovie, gasdotti, oleodotti, infrastrutture portuali, hub aeroportuali, autostrade digitali e altro ancora.

Lo scopo ufficiale, ampiamente sostenuto dalla retorica e dall'imponente apparato mediatico di Pe-



chino, è quello di collegare territori, città e persone, ridisegnare paesaggi culturali, economici, sociali e politici, far dialogare i diversi popoli coinvolti nell'iniziativa e far conoscere la cultura millenaria cinese. Tuttavia la BRI riveste anche un innegabile valore ideologico di propaganda sia all'interno che all'esterno della Cina. La BRI è infatti spalmata su un

lungo arco temporale, che guarda al 2049 (la data simbolica che coinciderà con il centenario della Rivoluzione Cinese del 1949 e la nascita della Repubblica Popolare Cinese). Per altri versi la BRI completa quella visione pragmatica di apertura iniziata da Deng Xiaoping negli anni '90 e che la Cina di Xi Jin Ping oggi sta riscoprendo in chiave più consapevo-

*Il punto di vista cinese sulla BRI: la vecchia Via della seta è affiancata da nuovi corridoi economici terrestri, nuove vie marittime e nuove infrastrutture per sostenere e promuovere le relazioni della Cina in tutte le direzioni*

Fonte: <https://www.economist.com/briefing/2018/07/26/china-has-a-vastly-ambitious-plan-to-connect-the-world>

le e identitaria. In questa direzione la Cina riscopre anche la sua storia più lontana e non più solo quella dopo il 1949, ritorna a parlare dell'antica "Via della seta" sulla quale innestare le "Nuove Vie della seta". La riscoperta della storia è anche una riscoperta della geografia nelle sue componenti oggettive (strade, infrastrutture, finanziamenti, ecc.) ma anche soggettive, con una narrazione simbolica e romantica delle Nuove vie della seta, per abbozzare un *continuum* spazio-temporale in base al quale la Cina del Terzo Millennio recupera gli antichi disegni della dinastia Han del II secolo avanti Cristo di collegamento bidirezionale tra Est e Ovest. In queste nuove narrazioni la storia si mescola con l'economia e la finanza, con i nuovi equilibri geopolitici, con il pragmatismo e molto altro ancora. Ne esce una seducente e sofisticata strategia del *soft power* cinese che è molto propagandata a livello mediatico e prevede, come abbiamo



già visto, la realizzazione di sei grandi corridoi economici e l'adozione di una strategia *win win*, nella quale traggono beneficio sia la Cina che gli altri stati coinvolti. La Cina diventa

così un partner con il quale gli oltre 70 paesi coinvolti nel progetto si devono confrontare in qualche modo. E quindi essa ha ormai raggiunto anche un inevitabile ruolo geopolitico

La presenza cinese nel Mar Mediterraneo attraverso le grandi imprese di stato che investono in infrastrutture e nella logistica.

Fonte: <https://www.limesonline.com/carta-mediterraneo-italia-ancore-della-cina/110217>

e strategico che è assolutamente *incontornabile*. Per i cinesi la BRI spinge a non ragionare in termini di singolo stato, ad una scala nazionale o persino regionale che pur sono scale importanti, ma a pensare in termini di connettività a 360 gradi in tutte le direzioni, dai ghiacci del Nord, ai deserti del Centro dell'Asia, alla Siberia russa, alle vie sul mare verso l'Oceano Indiano, l'Africa e il Mediterraneo ma anche verso l'Oceano Pacifico e gli arcipelaghi della Micronesia, della Melanesia e della Polinesia. Ogni passo in avanti per la realizzazione di questi grandi corridoi economici consente alla Cina di muoversi meglio sullo scacchiere geopolitico e di contenere la "sindrome da accerchiamento" che aveva l'Unione Sovietica durante la guerra fredda con gli USA.

La strategia cinese si concentra in particolare sulle Nuove vie della seta marittime, laddove la Cina è estremamente debole perché a dominare gli oceani sono le flotte degli Stati Uniti e dei

loro alleati (Gran Bretagna, Giappone, Corea del Sud, Taiwan, Malesia, Indonesia, ecc.). Sono in particolare i cosiddetti “colli di bottiglia” creati dalla geografia fisica dei continenti ovvero gli stretti, i passaggi marittimi, i canali a preoccupare la Cina (a titolo di esempio si citano i più famosi come lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Hormuz e il Canale di Suez). In caso di conflitto aperto con Washington essi sarebbero facilmente chiusi dagli USA e l’import-export cinese di materie prime e di beni di consumo sarebbe immediatamente bloccato. A tale criticità la Cina cerca di rispondere con la cosiddetta strategia “del filo di perle” ovvero assicurandosi basi e punti di appoggio in porti già esistenti (ad esempio a Gibuti, a Colombo nello Sri Lanka e a Gwadar in Pakistan), costruendone di nuovi (nelle isole Spratly nel Mar Cinese Meridionale e Bagamoyo in Tanzania) o investendo nei porti del Mediterraneo (Il Pireo

in Grecia, Vado ligure in Italia, Valencia in Spagna) e del mare del Nord (Dunkerque, Zeebrugge, Anversa, Rotterdam). È una strategia a tutto campo che comprende anche la cosiddetta “Via della seta” di cui si parlava sopra e che coinvolge anche la Russia. Così, dopo le umiliazioni del passato subite da Europei, Giapponesi e Statunitensi (si pensi solo alla guerra dell’oppio, alle concessioni straniere extraterritoriali di Shanghai prima della Seconda Guerra Mondiale, all’occupazione britannica di Hong Kong durata sino al 1997 o a quella portoghese di Macao conclusasi nel 1999) oggi la Cina sta riscoprendo anche una potenza navale, con le sue prime portaerei, la sua partecipazione a operazioni di sicurezza internazionali contro la pirateria al largo delle coste somale e yemenite.

Una visione così ampia della BRI non è presente in nessuno degli altri pun-

ti di vista che abbiamo rapidamente analizzato in precedenza. Si tratta di una visione globale, di una potenza asiatica ma che fa sentire la sua voce anche nei summit mondiali da cui è esclusa (G20, G7 e G8) e che sta diventando una potenza “estroversa”, aperta verso l’esterno mettendo in pista simultaneamente. Questo per un geografo è estremamente appassionante perché tutte le scale geografiche sono coinvolte: quella locale con la costruzione di un porto ad esempio; quella regionale di molte aree dell’Asia, dell’Africa e dell’Europa che devono interagire tra di loro; quella mondiale perché la BRI è al momento la più grande progettualità di infrastrutture materiali e immateriali messa in pista dall’umanità nel Terzo Millennio. La BRI è in definitiva un terreno di prova per una Cina che non deve fare troppa paura agli altri ma che nel contempo è spinta dalla sua crescita economica, dalle nuove mode



Le instabilità geopolitiche ed economiche nelle porzioni asiatica e africana della BRI

Fonte: <https://it.insideover.com/guerra/fragilita-nuova-via-della-seta-cina.html>

culturali, dal turismo e dalla mobilità di idee, merci e persone a confrontarsi con gli altri.

Per concludere, saltando altri punti di vista che non possiamo trattare in questa sede per mancanza di tempo (penso a quelli di USA e Giappone che cercano di ostacolare il percorso della BRI da cui sono esclusi o all'India che è parzialmente coinvolta nel progetto ed è in bilico tra la necessità di parteciparvi e l'antagonismo regionale in Asia verso la Cina) è chiaro che non è possibile trarre un bilancio conclusivo su una *Belt and Road Initiative* che si è data come scadenza il 2049. Molte cose sono state realizzate ma molte devono ancora esserlo e in un modo economicamente e geopoliticamente instabile ed estremamente mutevole non si può non andare cauti nelle previsioni future. Quello che si può dire è che al momento la via terrestre non è ancora sfruttata appieno

a causa delle grandi distanze da superare, delle grandi barriere fisiche da superare, dei costi elevati, dell'instabilità politica di alcuni paesi (Siria, Iran, Yemen, Somalia, Sudan per fare solo alcuni esempi), dell'esposizione al terrorismo e all'integralismo islamico. Meglio sembra procedere la "Nuova Via della seta marittima" che al momento contribuisce maggiormente alla connettività tra le numerose ed eterogenee realtà coinvolte nel grandioso progetto. Solo il tempo vedrà quanto di questa complessa progettualità sarà realizzato e quanto i diversi punti di vista che ho cercato di presentare sinteticamente si integreranno tra loro in modo positivo o, al contrario, porteranno a un ridimensionamento di quanto la narrazione mediatica, le *fake news* e i grandi discorsi politici ed economici ci hanno presentato in questi anni e in quelli che verranno.



## Bibliografia

- Bertozi D.A. 2019. *La Nuova Via della seta. Il mondo che cambia e il ruolo dell'Italia nella Belt and Road Initiative*, Santarcangelo di Romagna, Diarkos.
- Confucius Institute. 2016. *The 'Belt and Road Initiative' and the Confucius Institute. Taking the 'Belt and Road'*, Beijing: Confucius Institute Headquarters (Hanban).
- Cuscito, F. e G. 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". *Lingue Culture Mediazioni* 9: 97-110. 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.
- Gavinelli, D. and F. Lucchesi, eds. 2014. *Italy and China. An Evolving Geographical Perspective*. Milano: Franco Angeli.
- Gavinelli, D. a cura di. 2018. *La Cina e le Nuove vie della seta. Approcci geografici e prospettive interdisciplinari*. Milano: LED Edizioni. Disponibile online su: <http://www.ledonline.it/index.php/Geography-Notebooks/issue/view/101/showToc>
- Hansen, V. 2005. *Silk Road. A New History*. Oxford: Oxford University Press.
- Heriberto, A. and 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.cis.org.cn/english/2015-06/11/content\\_7982914.htm](http://www.cis.org.cn/english/2015-06/11/content_7982914.htm).
- Khanna, P. 2016. *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*. Roma: Fazi Editore.
- 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.

Gabriele Battaglia



È un giornalista indipendente che vive a Pechino. Corrispondente per Radio Popolare e Radiotelevisione svizzera, collabora con diverse testate italiane e straniere. Ha lavorato per Peacereporter e per E- il mensile di Emergency, ed è stato direttore dell'agenzia China Files. È autore del documentario Inside Beijing (2012) e dei libri Fucili contro Burma. Giungla, oppio e religione: la guerra dei Kachin (Informant 2014); L'Asia è vicina - la rivoluzione della classe media (Asia Magazine Vol. 1 Il Manifesto); Buonanotte signor Mao. Storie dall'estremo Oriente (Milieu 1917)

Twitter @Chen\_the\_Tramp

Margherita Biasco



Laureata con lode in Lingue e Letterature straniere moderne, cinese quadriennale, a L'Oriente di Napoli ha seguito corsi post-laurea in Lingua e Letteratura cinese per due anni nella Repubblica Popolare Cinese, prima presso l'Università di Liaoning, nella città di Shengyang e poi all'Università di Pechino. Durante i suddetti soggiorni oltre a frequentare i corsi di Lingua e letteratura cinese ha tradotto il romanzo 'Famiglia' di Ba Jin, pubblicato nel 1980 per i tipi della Bompiani, e una scelta di racconti delle scrittrici: Huang Luyin, Ding Ling e Bing Xin, pubblicata nel 1985 dalla Casa Editrice Guida. Ha anche incontrato e intervistato per la rivista Stilb (1981-1983) due degli autori delle opere da lei tradotte, Ba Jin e Ding Ling. L'intervista a Ba Jin e un articolo sull'autore furono pubblicati anche in Cina sulla rivista letteraria 芒种 (Mangzhong). Dal 1994 insegna Lingua e Cultura Cinese nei Civici Corsi del Comune di Milano e dal 2001 collabora con la Casa della Cultura.

Salvatore Biasco



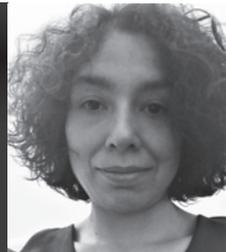
È professore di Economia internazionale. Ha studiato a Roma e Cambridge e insegnato a Modena e Roma. Già Vice Presidente della Società Italiana degli Economisti e premio Saint-Vincent per l'Economia, è autore di libri influenti in ambito economico. Ha anche pubblicato saggi in campo politologico, abbinando sempre lo studio dei meccanismi economici a quello delle determinazioni sociali. In materia fiscale, poi, è stato Presidente, nella XIII Legislatura, della Commissione Bicamerale per la Riforma Fiscale e autore del "libro bianco" sull'imposizione sulle imprese che porta il suo nome. Tra le ultime pubblicazioni il libro Regole, Stato, uguaglianza. La posta in gioco nella cultura della sinistra e nel nuovo capitalismo edito da Luiss University Press

Dino Gavinelli



È professore ordinario di Geografia presso l'Università degli Studi di Milano dove insegna Geografia urbana e regionale, Geografia culturale, Geografia del turismo e Didattica della Geografia. In precedenza ha insegnato anche in altri atenei italiani (Piemonte orientale e Venezia) e stranieri (Paris VII e Paris X). Le sue ricerche e pubblicazioni affrontano, con analisi a diverse scale geografiche, una pluralità di tematiche: l'organizzazione regionale, gli spazi rurali e urbani, la Geografia culturale, del turismo e politica. È Presidente del Centro Studi Problemi Internazionali (CESPI) e Vice presidente dell'Associazione Italiana Insegnanti di Geografia (AIIG). È direttore della rivista *Geography Notebooks* e condirettore delle collane *Kosmos* (per Mimesis) e *Tratti Geografici* (Franco Angeli).

Gaia Perini



Laureata in lingua e letteratura cinese presso l'università di Bologna, Gaia Perini ha vissuto in Cina dal 2003 al 2018 dove ha conseguito una laurea magistrale ed un dottorato presso la School of Humanities and Social Sciences dell'Università Tsinghua di Pechino, specializzandosi in letteratura cinese moderna sotto la guida del prof. Wang Hui. Le sue ricerche, pubblicate in inglese, cinese e italiano, hanno come tema centrale l'autore moderno Ba Jin e attraversano i diversi campi della storia della letteratura, della storia del pensiero politico e della teoria della traduzione. Attualmente insegna presso le università di Modena e Reggio Emilia, Bologna, Forlì.

Gianfranco Pasquino



Torinese, laureatosi con Norberto Bobbio in Scienza politica e specializzatosi con Giovanni Sartori in Politica comparata, è Professore Emerito di Scienza Politica nell'Università di Bologna. È particolarmente orgoglioso di avere condiviso con Bobbio e Nicola Matteucci la direzione del *Dizionario di Politica* (De Agostini, 2016, 4a ed.). Dal 2011 fa parte del Consiglio Scientifico dell'*Enciclopedia Italiana*. Dal luglio 2005 è Socio dell'Accademia dei Lincei. Autore di numerosi volumi i più recenti dei quali sono *Cittadini senza scettro. Le riforme sbagliate* (Egea 2015); *La Costituzione in trenta lezioni* (UTET 2015); e *L'Europa in trenta lezioni*; (UTET 2017); *Deficit democratici. Cosa manca ai sistemi politici alle Istituzioni e ai leaders* (EGEA 2018); *Bobbio e Sartori. Capire e cambiare la politica* (Bocconi editore 2019); *Italian Democracy. How It Works* (Routledge2020); *Minima Politica. Sei lezioni di democrazia* (UTET 2020).

www.gianfrancopasquino.com

Gianni Silvestrini



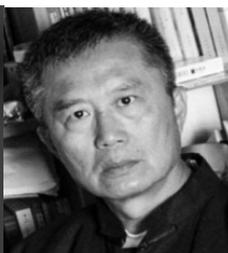
Ha svolto attività di ricerca presso il Cnr e il Politecnico Milano, dove è responsabile del Master Ridedf. È stato direttore generale del Ministero dell'ambiente e consigliere di Bersani al Ministero dello sviluppo economico. È direttore scientifico del Kyoto Club e della rivista e portale *QualEnergia*.

È presidente della società Exalto Energy&Innovation.

Ha abbinato le attività di ricerca, insegnamento, divulgazione e impegno associativo, cercando sempre di individuare le novità in grado di accelerare la trasformazione ambientale del paese. Con *Edizioni Ambiente* ha pubblicato nel 2010 *La corsa della green economy* con Antonio Cianciullo e nel 2016 *2 °C. Innovazioni radicali per vincere la sfida del clima e trasformare l'economia*.

Twitter @GiaSilvestrini

Mao Wen



Mao Wen, laureatosi all'Università di Pechino in Lingua e Letteratura cinese diventa insegnante di lingua cinese per gli studenti stranieri presso l'Istituto di Lingue di Pechino, oggi Università di Lingua e Cultura.

Nel 1988 viene mandato in Italia dove a Perugia segue un corso di italiano per specializzarsi nell'insegnamento della lingua cinese ai parlanti italiano. Durante il soggiorno scoppia in Cina la protesta di piazza Tian An'men e per protesta contro la repressione che ne segue decide di non tornare in Cina.

Si stabilisce in Italia dove insegna all'Università di Torino e a Milano prima per i corsi di cinese dell'IsIAO e poi nei Civici Corsi di Lingua del Comune di Milano. Insegna anche alla Bicocca e alla Cattolica. Scrittore, poeta e pittore nonché regista amatoriale di cortometraggi.