

CONFIN(AT)I/BOUND(ARIES)



MEMORIE GEOGRAFICHE

nuova serie - n. 18

2020



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 978-88-90-8926-6-0

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

PRESENTAZIONE

Sono lieto di presentare il volume delle Memorie della Società di Studi Geografici che raccoglie gli Atti della Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione”, organizzata il 13 dicembre 2019 presso il Dipartimento di Studi Umanistici dell’Università degli Studi di Trieste.

La Giornata, che prosegue nel solco di una serie di appuntamenti annuali, giunti con quello triestino alla IX edizione, è stata costruita attorno alle parole chiave “Confin(at)i/Bound(aries)”, chiamando studiose e studiosi, non strettamente nell’ambito della geografia accademica, a confrontarsi con una pluralità di tematiche connesse al limite e al confine, di grande valenza sia sul piano scientifico, sia su quello civile e politico.

L’incontro di Trieste è stato caratterizzato da una notevole partecipazione, nel numero dei partecipanti che hanno animato le sessioni plenarie e le 17 sessioni plenarie e nella qualità degli interventi e del dibattito scaturito. Gli Atti raccolgono l’insieme di riflessioni e ricerche presentate e lo consegnano ai soci della Società di Studi Geografici, a tutta la più ampia comunità geografica italiana, e a un confronto multidisciplinare che esce dall’ambito accademico per dialogare con il mondo politico e sociale, come si è riusciti a fare nella plenaria di apertura.

La raccolta, selezione e stampa dei quasi cento contributi è stata resa possibile grazie all’opera di un gruppo di colleghe e colleghi, i quali, come da consuetudine, hanno permesso la presentazione delle Memorie, che raccolgono i contributi della giornata 2019, a ridosso della Decima Giornata di studio in Geografia economico-politica che si svolgerà l’11 dicembre 2020.

A tutto il gruppo organizzatore della Giornata e degli Atti (Giovanni Modaffari, Orietta Selva e Dragan Umek), coordinato dal socio e amico Sergio Zilli, vanno i ringraziamenti del Consiglio e della Società di Studi Geografici.

Gli Atti della IX Giornata completano dunque il passaggio del testimone al decennale della Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione”. La “parola” guida sarà “Feedback”, e ripercorrerà e attualizzerà le riflessioni che hanno guidato un decennio di giornate annuali di studio, dandosi un appuntamento (virtuale, purtroppo) alla sede di Novoli dell’Università di Firenze, dove le Giornate sono partite.

A questo appuntamento annuale la Società di Studi Geografici ha deciso di affiancare un appuntamento primaverile, inaugurato ai primi di giugno 2020 con l’incontro “Oltre la Convenzione”, celebrando il ventennale della sigla della Convenzione sul Paesaggio, avvenuta proprio a Firenze nel 2000.

Nel concludere queste poche righe di presentazione non posso non cogliere la valenza, quasi profetica, delle parole chiave che hanno guidato la Giornata di Trieste “confin(at)i/bound(aries)”. La pandemia del Covid-Sars2 ci ha fatto riscoprire le valenze dei confini e dei confinamenti, in tutte le scale e gli ambiti in cui possiamo cogliere la nostra esistenza: dallo spazio della nostra quotidianità con la ridefinizione della prossimità, alla riscoperta dei limiti amministrativi, comunali e regionali in particolare, alla difficile governance condivisa Stato-Regioni, alla ridefinizione degli spazi sovranazionali, con la riorganizzazione dei processi di globalizzazione commerciale e riemergere di nuove regionalizzazioni, al mancato confine umano/non umano, con i tanti salti di specie su cui la pandemia induce a riflettere, al progressivo e inesorabile superamento dei planetary

boundary della sostenibilità, alla riproposizione e ridefinizione continua del confine tra “noi” e gli altri, cercando e fuggendo i prossimi nostri.

Siamo chiamati ad essere all'altezza, come studiose e studiosi, delle inedite e sconvolgenti sfide che la contemporaneità ci propone, uscendo dalle nostre tane in cui spesso veniamo confi/nati e che diventano le nostre “comfort zone”.

Egidio Dansero
Presidente della Società di Studi Geografici

Firenze-Torino, novembre 2020

DINO GAVINELLI

LA BELT AND ROAD INITIATIVE: LE DIMENSIONI STRATEGICHE E REGIONALI DELL'INIZIATIVA

INTRODUZIONE. – In un discorso pubblico del settembre 2013 Xi Jin Ping, da poco presidente della Repubblica Popolare Cinese, annunciava l'avvio di un ambizioso e complesso progetto dalle molte "anime" (economiche, geopolitiche, logistiche, culturali, ecc.). Il leader cinese nello specifico delineava un vasto programma per la realizzazione di nuovi collegamenti stradali, ferroviari, aerei e marittimi, la costruzione di infrastrutture per gli scambi, i trasporti e le telecomunicazioni, il sostegno alla cooperazione commerciale e finanziaria interstatale. A tale programma la Cina chiamava a raccolta tutti gli Stati interessati a collaborare pacificamente, a potenziare il proprio sviluppo socio-economico e a perfezionare la propria cooperazione internazionale in diversi settori. Un'iniziativa aperta a chiunque volesse partecipare dunque e inizialmente denominata, dal dominante *mainstream* di lingua inglese, con il termine di *One Belt One Road* (OBOR). In seguito tale termine è stato sostituito, nella narrazione collettiva, da quello di *Belt and Road Initiative* (BRI). Il passaggio da OBOR a BRI non è però un semplice slittamento semantico perché mette in rilievo una nuova visione geografica e geopolitica: da una iniziale scala regionale euroasiatica si è passati infatti ad una scala più vasta del progetto, che punta in realtà a creare delle "Nuove Vie delle Seta" di portata mondiale (Francopan, 2018). In effetti il progetto abbozzato ha assunto rapidamente una valenza mediatica mondiale, ha alimentato una grande polifonia di analisi, ha portato ad elaborare giudizi tra loro spesso contrastanti in funzione del punto di vista adottato o del contesto geopolitico considerato, ha travalicato gli scopi iniziali e si è ampliato inglobando anche aspetti simbolici, geopolitici e strategici. In effetti il grandioso progetto può essere letto da tanti punti di vista, a iniziare da quello cinese che ha inserito la BRI nello statuto del Partito Comunista Cinese e nella Costituzione cinese facendo in modo che l'iniziativa diventasse parte integrante del *Zhōngguó mèng* (中国梦 ovvero del cosiddetto "sogno cinese") che dovrebbe portare entro il 2049, anno simbolico in cui ricorrono i 100 anni della fondazione della Repubblica popolare cinese, alla grande rinascita nazionale (*Zhōnghuá mínzú de wěidà fùxīng* o 中华民族的伟大复兴). Ma per una più ampia ed equilibrata analisi della BRI anche altri 137 punti di vista dovrebbero essere considerati, quelli degli stati che al momento, a diverso titolo, con tempi differenti e con modalità tra loro estremamente eterogenee (memorandum, accordi, trattati, ecc.) hanno sottoscritto la loro adesione o il loro interesse. E si dovrebbe considerare anche l'opposizione inizialmente timida ma poi sempre più robusta, e tutta di natura geopolitica ed economica, degli Stati Uniti (Lasserre, Mottet, Courmont, 2020).

Tenuto conto del contesto sinora sopra rapidamente descritto, scopo del presente articolo è quello di introdurre una prospettiva geografica più ampia per meglio comprendere come la dimensione mondiale della BRI superi ormai la tradizionale presenza regionale della Cina nell'Asia sud-orientale e centrale, in Medio Oriente, nell'Africa orientale o in Europa ereditata da più di 20 secoli di scambi commerciali, culturali e religiosi attraverso le "Vie della Seta". La connettività triangolare tra Eurasia e Africa, attraverso vie terrestri e marittime, si è sostanzialmente mantenuta nei secoli, tra alti e bassi, ha conservato una sua dimensione regionale e ha assunto nel tempo una forte valenza storica e culturale (Liu, 2016;



Giunipero, 2018). Tuttavia, in epoca contemporanea, la BRI ha introdotto una visione più strategica e alla scala mondiale perché molte altre regioni del pianeta sono coinvolte: oltre alle regioni attraversate dalle “Vecchie Vie della Seta” oggi possiamo infatti aggiungere anche quelle dell’America centro-meridionale, del Pacifico del Sud e dell’Artico (Lasserre, 2018; Gavinelli, 2020).

1. *LA BELT AND ROAD INIZIATIVE (BRI) E LE SUE DIVERSE LETTURE.* – Le “Nuove vie della seta” terrestri e marittime rispondono alle esigenze geopolitiche, economiche e strategiche della contemporaneità e aprono scenari solo in parte conosciuti nel passato, anche quello più recente. Le nuove esigenze sono indotte dalla globalizzazione di matrice europea e nordamericana (dominante negli ultimi decenni ma oggi in rapida evoluzione sotto la spinta principale degli USA di Donald Trump), dall’ascesa politica, economica e culturale della regione Asia-Pacifico (e in particolare della Cina di Xi Jin Ping) (Dal Borgo e Gavinelli, 2013) e dagli scenari post Covid-19 apertisi recentemente con la pandemia mondiale e ancora difficili da valutare data la loro estrema attualità. In questo complesso contesto, l’impulso alla riapertura della “Nuove Via della seta” vede oggi in prima linea la Cina che non è più solo “l’officina del mondo” ma che è diventata una realtà competitiva in molti settori del terziario, del quaternario e del quinario. La Cina infatti incomincia a creare *know-how* tecnologico da esportare entrando così 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 acquirente netto di materie prime, un importatore di sapere e conoscenze tecnologiche dall’estero, ma piuttosto è diventata un esportatore che interagisce non solo con le regioni geografiche limitrofe ma anche a una scala più ampia, che ambisce a diventare 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 non si deve pensare solo alla Cina come unico attore proponente della BRI perché già altri 20 stati le erano a fianco nel 2014 quando si fondava a Pechino la Banca Asiatica d’Investimento per le Infrastrutture (AIIB) con un capitale iniziale di 100 miliardi di dollari USA. La banca è vocata a promuovere iniziative di cooperazione tra gli stati membri, a finanziare o cofinanziare progetti infrastrutturali messi in essere di volta in volta in Asia e nei paesi coinvolti dalla BRI, a favorire nuove forme di comunicazione e di scambio tra i partner. La scelta di localizzare la sede dell’AIIB a Pechino 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. Nel tempo i capitali sono aumentati e il numero degli stati aderenti all’AIIB è salito nel 2020 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 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. Se ne analizzeranno succintamente alcuni senza la pretesa di essere esaustivi su una materia tanto eterogenea ed estremamente mutevole in

funzione di diversi fattori geografici, geopolitici, culturali, sociali, economici, politici, militari, sanitari, ecc.

2. IL PUNTO DI VISTA “GLOCALE” DI PECHINO. – Il punto di vista cinese sulla *Belt and Road Initiative* si presta ad una lettura multiscale, con ricadute alla scala interna della Repubblica Popolare Cinese, a quella regionale degli stati asiatici limitrofi e infine a quella globale. Si tratta di un punto di vista molto pragmatico, a tratti spregiudicato, sin dall'avvio dell'iniziativa, con la scelta di Xi Jin Pin di lanciare, nel 2013, il progetto OBOR dalla capitale del Kazakistan, uno dei più importanti stati post sovietici nel cuore dell'Asia. Il Kazakistan, confinante con la Cina, svolge un ruolo strategico 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. In questo progetto la Cina è al contempo finanziatore e costruttore (Andornino 2018; Gavinelli 2018).

Gli scopi ufficiali, ampiamente sostenuti dalla retorica e dall'imponente apparato mediatico di Pechino, sono molteplici. Tra questi si ricordano per importanza: il perfezionamento dei collegamenti terrestri, aerei, marittimi e informatici tra territori; la cooperazione tra numerose città; l'impulso all'interscambio culturale, economico e sociale tra gli stati aderenti alla BRI; la promozione del dialogo tra i diversi popoli coinvolti nell'iniziativa; la diffusione della cultura millenaria cinese nelle sue dimensioni materiali e immateriali. Innegabile è perciò il valore ideologico di propaganda sia all'interno che all'esterno della Cina. La BRI è infatti concepita su un lungo arco temporale, che guardava, prima della pandemia da Covid-19, al 2049 (la data simbolica che coinciderà con il centenario della Rivoluzione Cinese del 1949 e la nascita della Repubblica Popolare Cinese).

Per i dirigenti cinesi la BRI significa una connettività in tutte le direzioni, verso i ghiacci del Nord, i deserti del Centro dell'Asia, la Siberia russa, l'Oceano Indiano, l'Africa, il Mediterraneo, 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” già conosciuta dall'Unione Sovietica durante la guerra fredda con gli USA (Shambaugh, 2013; He, 2019). La strategia cinese si concentra in particolare sulle Nuove vie della seta marittime, laddove la Cina è estremamente debole: sono infatti le flotte degli USA e dei loro alleati a controllare gli oceani e i cosiddetti “colli di bottiglia” (stretti, passaggi marittimi, canali) creati dalla geografia fisica dei continenti (gli stretti di Malacca e di Hormuz, il Canale di Suez). In caso di conflitto aperto con Washington questi “colli” sarebbero facilmente chiusi dagli USA che così bloccherebbero l'import-export cinese di materie prime e di beni di consumo. 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 (Gibuti, Colombo e Gwadar) o costruiti ex novo (nelle isole Spratly e a Bagamoyo in Tanzania). La Cina poi investe nei porti del Mediterraneo (Il Pireo, Vado ligure, Valencia) e del mare del Nord (Dunkerque, Zeebrugge, Anversa, Rotterdam). È una strategia a tutto campo che comprende anche la cosiddetta “Via della seta dei ghiacci”, in partnership con la Russia.

Una visione così ampia della BRI non è presente in nessuno altro punto di vista che andremo rapidamente ad analizzare. Si tratta di una visione globale, di una potenza che ormai fa sentire la sua voce anche nei summit mondiali da cui è esclusa (G20, G7 e G8). La BRI è in definitiva un terreno di prova per una Cina che deve gestire con discrezione la sua crescita economica e politica, confrontarsi con le nuove mobilità di idee, merci e persone e allo stesso tempo non spaventare gli altri stati.

3. ALTRI PUNTI DI VISTA DELLA BRI: UNIONE EUROPEA, RUSSIA E AFRICA. – L’Unione Europea (UE) è coinvolta nella BRI in quanto terminal occidentale del progetto e punto d’arrivo di alcuni grandi corridoi economici euroasiatici. La BRI apre nuove possibilità ma anche nuovi pericoli per l’UE. Da un lato deve tenere compatti i suoi membri, se vuole avere un maggior peso contrattuale, e contenere i singoli membri che avrebbero uno scarso peso politico nei confronti di interlocutori come la Cina o la Russia; dall’altro non sono da sottovalutare i vantaggi di una riduzione delle barriere doganali, il miglioramento dei tempi di connessione con l’Asia centrale e con la Cina. D’altra parte c’è anche un’intenzione politica, perché l’UE punta a esportare il suo modello di cosiddetta “democrazia occidentale” in aree asiatiche fortemente instabili, dove gli scontri sociali, etnici e religiosi possono essere molto forti (Caucaso e Afghanistan ne sono un esempio). Un’altra motivazione che spinge l’UE 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 nel Caucaso e nell’Asia Centrale renderebbe l’UE più autonoma da Mosca (Fardella e Prodi, 2017; Gavinelli, 2020).

Un secondo punto di vista è quello della Russia che osserva con diffidenza i progetti e gli investimenti dell’UE, 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 UE. In effetti in circa 15 giorni le merci viaggiano su treni che collegano regioni e porti cinesi sull’Oceano Pacifico con l’Italia, la Germania e altri Paesi dell’UE lungo percorsi fuori dal controllo degli USA. 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 (Lasserre, 2018).

Un terzo punto di vista è quello degli Africani, che intravedono nelle Nuove Via della seta, soprattutto in quelle marittime, un fattore di sviluppo del proprio continente. Si tratta però di un’interazione ambigua, portata avanti da un lato in nome della fratellanza, della cooperazione e dell’uguaglianza tra i popoli e dall’altro per favorire la Cina in molti aspetti (*land grabbing*; costruzione di strade, ferrovie, ponti e dighe con uso quasi esclusivo di manodopera cinese; indebitamento di alcuni Paesi nei confronti della Cina). Più in generale, l’Africa in questo momento è un terreno di scontro geopolitico, complice l’indebolimento della presenza delle vecchie potenze coloniali europee e degli Stati Uniti, sempre più contestati per il loro unilateralismo e per il loro disimpegno e che cercano di contrastare l’avanzata commerciale e politica di Pechino. La Cina invece adotta un atteggiamento pragmatico, non chiede al governo di un Paese africano se sia democratico o meno, non parla di diritti umani ma piuttosto di contratti, di risorse e materie prime, di terre dove coltivare per 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 e una quarantina di stati sostengano la BRI. 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 molti territori africani.

4. GLI OPPOSITORI DELLA BRI. – L'amministrazione Trump ha mostrato inizialmente indifferenza verso il progetto delle Nuove vie della seta ma con il tempo ha evidenziato un'ostilità crescente. Contro la globalizzazione e il multilateralismo, essa 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 si tratta di una opposizione geopolitica che tenta di difendere le posizioni di dominio acquisite dagli USA dopo la fine del bipolarismo e della "Guerra Fredda". Tali posizioni sono minacciate dalla BRI che punta a superare la vecchia divisione dei compiti tra una economia avanzata (gli USA) e una emergente (la Cina). La BRI infatti favorisce la Cina, sposta il centro di gravità del mondo dall'Atlantico al Pacifico. A spalleggiare la posizione degli USA intervengono altre potenze regionali dell'Asia-Pacifico che cercano di ostacolare il progetto della BRI: il Giappone (che teme di essere relegato da Cina e Russia in una posizione subordinata in Asia); l'India (parzialmente coinvolta nel progetto e che oscilla tra la necessità di parteciparvi e l'antagonismo regionale verso la Cina e il Pakistan); l'Australia che è stretta tra le positive ricadute dei suoi scambi, lo storico legame con gli USA e la concorrenza geopolitica ed economica che la Cina sta portando avanti negli arcipelaghi del Pacifico del Sud. La contrapposizione crescente degli USA (che non sembrano molto interessati agli obiettivi della cooperazione e delle strategie *win win* già realizzate o previste tra gli stati) alla Cina (paladina del multipolarismo geopolitico ed economico) e alla BRI danneggia però le economie e gli scambi mondiali (Gavinelli, 2019).

5. CONCLUSIONI. – Non è possibile al momento trarre un bilancio conclusivo sulla BRI. Innanzitutto a causa dell'eterogeneità e del numero elevato di Stati coinvolti, dalle conseguenze imprevedibili innescate dal Covid 19 e poi della scadenza ancora lontana, il 2049. Inoltre molte opere sono state realizzate ma altre devono ancora essere completate e hanno risentito del blocco della pandemia e del rallentamento dell'economia mondiale, alcune sono solo abbozzate e un buon numero sono ancora a livello di aspirazioni e progetti. E in un mondo economicamente e geopoliticamente instabile ed estremamente mutevole questo obbliga a procedere con cautela nelle previsioni future. Non aiutano a fare bilanci certi neppure il clima da "guerra fredda" tra Cina e USA e neppure le critiche, le resistenze e gli scetticismi sulla portata dell'iniziativa avanzati da alcuni stati. L'attuale pandemia "da corona virus" ha poi introdotto una recessione globale nella quale molti stati debitori avranno difficoltà ad onorare i propri impegni. La stessa Cina ha fornito prestiti a molti governi che si trovano ora in condizioni finanziarie pessime e dovrà mostrare flessibilità per non alimentare l'idea di una "trappola del debito" con cui spesso Pechino è accusata di ricattare i suoi partner. Molti cantieri si sono fermati con la pandemia e nei prossimi mesi i 138 Paesi coinvolti nella BRI potrebbero avere priorità interne (aumento della disoccupazione e della povertà, priorità per il potenziamento delle strutture sanitarie, prevenzione di disordini sociali, ecc.) e riscoprire l'importanza della scala nazionale rispetto a quella sovranazionale. Se così fosse la realizzazione delle Nuove vie della seta passerebbe in secondo piano, potrebbe persino essere rimessa in discussione da qualche Paese o far entrare la BRI in una seconda fase, con meno progetti e più strategia. D'altra parte un mondo "convalescente" avrà ancora più bisogno di progettualità e la BRI resta il più grande progetto di cooperazione internazionale disponibile.

BIBLIOGRAFIA

- ANDORNINO G.B., *Cina: le nuove "Vie della Seta"*, Osservatorio di Politica Internazionale – Senato della Repubblica, n. 140, ottobre 2018.
- DAL BORGO A.G, GAVINELLI D. (a cura di), *Asia-Pacifico: regione emergente. luoghi, culture, relazioni*, Milano-Udine, Mimesis, coll. "Kosmos", 8, 2013.
- 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.
- FRANCO PAN P., *The New Silk Roads. The Present and the Future of the World*, Bloomsbury Publishing, London –Oxford, 2018.
- GAVINELLI D., "La nuova via della seta", *Via Borgogna 3*, Edizioni Casa della Cultura, Milano, 5, 2020, n. 13, pp. 50-73.
- 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, pp. 1715-1720.
- GAVINELLI D., "One Belt One Road: la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?", *Geography Notebooks*, 1, 2018, n. 1, pp.15-26.
- GIUNIPERO E. (a cura di), *Uomini e religioni sulla via della seta*, Milano, Guerini e Associati, 2018.
- HE A., *The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy*, Centre for International Governance Innovation, Paper n. 225, September 2019.
- LASSERRE F., "La publication de la politique arctique de la Chine: la fin de l'ambigüité?", *Revue Regards géopolitiques*, Bulletin du Conseil québécois d'études géopolitiques, 4, 2018, n. 4, pp. 14-18.
- LASSERRE F., MOTTET E., COURMONT B. (eds), *Les nouvelles routes de la soie. Géopolitique d'un grand projet chinois*, Presses de l'Université de Québec, Québec, 2020.
- LIU X., *La via della seta nella storia dell'umanità*, Milano, Guerini e Associati, 2016.
- SHAMBAUGH D., *China Goes Global: The Partial Power*, Oxford, Oxford University Press, 2013.

Università degli Studi di Milano; dino.gavinelli@unimi.it

RIASSUNTO: Il contributo propone di analizzare il complesso sistema di relazioni materiali e immateriali e le principali strategie geopolitiche messe in atto da alcuni stati coinvolti nella *Belt and Road Initiative* (BRI). Molti paesi infatti, grazie alla BRI, contribuiscono a rafforzare o indebolire i loro controlli di fronte a presunte o reali minacce commerciali e a nuove opportunità di scambio e interazione con gli altri partner coinvolti. È quanto stanno facendo i principali protagonisti della BRI (Australia, Cina, Russia, Unione Europea) che ravvisano nel progetto la presenza di competitori nei diversi scenari regionali ma anche dei partner con i quali poter avviare strategie condivise o progetti complementari. Anche i Paesi del Sud-est asiatico, dell'Asia centrale, la Turchia, l'Iran e i Paesi africani stanno ricollocandosi sugli scenari geopolitici e geostrategici mondiali grazie alla BRI. Infine importanti stati sinora esclusi dall'iniziativa (Giappone, India e USA) tendono a ostacolarne la realizzazione. In tal modo confini consolidatisi nel tempo sono oggi più porosi mentre altri, nel passato più permeabili, diventano più difficili da attraversare.

SUMMARY: *The Belt and Road Initiative: strategic and regional dimensions* – The contribution proposes to analyse the complex system of tangible and intangible relationships and the main geopolitical strategies implemented by some states involved in the Belt and Road Initiative (BRI). In fact, thanks to the BRI, many countries help to strengthen or weaken their controls in the face of alleged or real commercial threats and new opportunities for exchange and interaction with the other partners involved. This is what the main protagonists of the BIS are doing (Australia, China, Russia, European Union) who see in the project the presence of competitors in the various regional scenarios but also of the partners with whom they can start shared strategies or complementary projects. The countries of Southeast Asia, Central Asia, Turkey, Iran and African countries are also relocating to the

world's geopolitical and geostrategic scenarios thanks to the BRI. Finally, important states hitherto excluded from the initiative (Japan, India and the USA) tend to hinder their implementation. In this way, boundaries consolidated over time are today more porous while others, in the past more permeable, become more difficult to cross.

Parole chiave: *Belt and Road Initiative*, geopolitica, prospettive regionali.

Keywords: Belt and Road Initiative, geopolitics, regional perspectives.