



Fabbriche di instabilità: il Pacifico è il nuovo baricentro del mondo

Le nuove vie della seta (Prima parte)

Iniziamo ad affrontare l'esame di una "fabbrica di instabilità" che si sta aggregando e allargando a partire dalle dinamiche che stanno maturando dentro la regione del Pacifico.

Il Pacifico è il nuovo baricentro del mondo. Quello che chiamavamo il Far East, luogo "lontano" per definizione, interessante perché percorso da dinamiche di forte espansione economica che hanno contribuito a sostenere la crescita globale e quindi anche quella dei paesi sviluppati, si è oggi affermato come il principale ed autonomo nucleo di attrazione delle vicende economiche e politiche su scala globale.

Dopo lo sviluppo delle cosiddette tigri asiatiche, che a partire dagli anni '70-'80 aveva proiettato le coste asiatiche del Pacifico nei circuiti economici globali, è stato solo con la crescita della Cina che il Pacifico è diventato il nuovo pivot dell'economia e della geopolitica mondiale. Il recente Forum sui progetti di nuove vie di comunicazione globale, che si è tenuto a Pechino nel mese di maggio, è l'occasione per riflettere sui cambiamenti in atto e sui rischi che queste vicende epocali evocano.

Questo documento affronta le vicende legate alle cosiddette "nuove vie della seta" che collegheranno attraverso l'Asia la Cina all'Europa. (Prima parte)

La conferenza di Pechino

Il 14 e 15 maggio 2017 si è svolto a Pechino "*The Belt and Road Forum for International Cooperation*". L'incontro è stato organizzato dalla leadership cinese per fare il punto sulle centinaia di progetti¹ che rientrano nel disegno delle *Nuove vie della seta*, una rete infrastrutturale terrestre e marina volta a ridisegnare l'intero sistema delle comunicazioni a

livello globale. Il progetto, che è diventato il tratto caratterizzante della presidenza di Xi Jinping, costituisce uno degli elementi più concreti di quello spostamento verso il Pacifico dell'economia mondiale che valutiamo essere uno degli incubatori di rischio a più alta rilevanza sistemica². La realizzazione del

¹ Secondo l'Economist i singoli progetti coinvolti sono circa 900 a cui corrisponde un impegno pari a 890 miliardi di dollari. The Economist (2016), "*Our bulldozers, our rules*" 2 giugno

<https://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules>

² Per seguire l'evoluzione dello specifico tema di rischio, nonché del tema riferito alla "Disputa del South China Sea" si rimanda alla piattaforma di monitoraggio di BM&C. www.biemmecci.it



progetto cinese, se concluso nei termini immaginati dai suoi ideatori, innescherà un progressivo e sostanziale stravolgimento degli assetti consolidati in Asia, Africa ed Europa, scatenando inevitabilmente un processo a catena da cui nascerà un diverso equilibrio tra paesi e aree geografiche. Il complesso di iniziative e di interventi che compongono e fanno da contorno alle *Nuove vie della seta* costituiscono al tempo stesso uno strumento di grande efficacia per affermare in modo soft l'egemonia cinese a livello globale.

Come sempre avviene quando si generano eventi di portata epocale, la storia, per quanto minuziosamente pianificata e programmata, non scorre in modo lineare ed è pressoché inevitabile che lungo le faglie di contatto del nuovo e del vecchio assetto si creino elevate tensioni e irreparabili rotture. Si pensi solo alla portata economica e politica del superamento delle storiche rotte del commercio mondiale, trans pacifica e trans atlantica a centralità USA, con l'inserimento di una nuova connessione est-ovest tra Europa, Africa e Far East che fa perno sulla Cina.

Per la quantità di interessi che vengono toccati e contestualmente stravolti il percorso intrapreso da Pechino incontrerà lungo la sua strada ostacoli di non poco conto che potrebbero alterare in modo determinante l'esito finale della vicenda. Di questi cambiamenti occorrerà da subito tener conto se non si vuol essere sorpresi da eventi che avranno conseguenze pesantissime sia a livello locale che globale. Il grado di incertezza sul futuro è tale da non poter nemmeno escludere a priori che le frizioni possano lievitare a un livello tale da provocare eventi anche drammatici in grado di cambiare se non il corso della storia (si spera) almeno il destino dei programmi avviati.

Sarebbe comunque riduttivo pensare *alle vie della seta* solo nei termini di una mera ristrutturazione e ricomposizione delle rotte commerciali volta al consolidamento del posizionamento delle merci cinesi nei mercati mondiali. La Cina è consapevole, come tutti i paesi usciti da una fase di impetuosa industrializzazione, di essere destinata ad affrontare

Le fabbriche dell'instabilità

Le fabbriche di instabilità sono una categoria esplicativa che abbiamo modellato per interpretare le vicende che si dipanano attorno ai nodi geopolitici caratterizzati da un elevato grado di complessità.

Le fabbriche di instabilità sono un magnete che attrae e amplifica le situazioni di crisi. Attorno a un polo di tensione intensa si generano dinamiche che tendono a implodere più che ad attenuarsi. Con la loro forza destabilizzante le vicende che si dipanano all'interno di uno o più temi di rischio deformano lo spazio mettendo in discussione regole ed equilibri e, come un peso che crea un avvallamento nel piano, fanno precipitare verso di sé gli scenari "contigui". Senza una forza contraria in grado di spegnere queste forze la massa cresce e brucia dentro di sé i vecchi equilibri. Come un buco nero impedisce di guardare all'interno richiamando sempre più energia così una fabbrica di instabilità tende a coinvolgere in modo devastante anche le realtà e le situazioni che hanno cercato di rimanere ai margini degli avvenimenti.

In queste "fabbriche" si forgiavano i fattori geopolitici che interagiscono con le variabili economiche; dobbiamo rassegnarci all'idea di un mondo meno stabile e al tempo stesso estremamente permeabile a una pluralità di fattori esogeni che possono alterare, al pari delle grandezze finanziarie e macroeconomiche, l'andamento dei mercati e delle economie reali. In questo contesto le probabilità di generare rischio sistemico vengono esaltate così come aumenta la plausibilità degli eventi di coda. Questi ultimi, anzi, lungi dal presentarsi secondo una probabilità indipendente e marginale si accrescono in una coltura che fa lievitare enormemente la possibilità di una loro manifestazione in forma catastrofica.

Abbiamo utilizzato per la prima volta questa categoria interpretativa nel 2015 per leggere e interpretare il Riequilibrio del Medio Oriente (allargato). Lo strumento si è rivelato efficace e le visioni prospettiche che questa chiave di lettura ha suggerito hanno trovato una loro conferma nell'evoluzione dei fatti. Oggi sono maturate a nostro avviso le condizioni per aggiungere nella nostra lettura del mondo una nuova fabbrica di instabilità che fissa il suo centro nel Pacifico e da qui esercita la sua forza espansiva su scala globale.

quanto prima la crescita dei costi del lavoro e di quelli sociali, l'aumento delle pressioni e del condizionamento ambientale, ecc. Le *vie della seta*, almeno nella loro direttrice marittima, consentono alla Cina di ipotecare il futuro. Il modello di insediamento pianificato prevede, infatti, che gli hub che saranno disseminati lungo il percorso siano affiancati da enormi zone industriali che consentiranno alle imprese cinesi la possibilità di sfruttare una presenza dominante in aree dove ancora per anni sarà possibile sfruttare vantaggi competitivi sui costi di produzione.

Il Forum di maggio ha visto la partecipazione di 29 Capi di Stato e di Governo³, oltre che dei vertici delle principali organizzazioni internazionali (ONU, Banca Mondiale, Fondo Monetario Internazionale, ecc.) e di delegazioni a livello ministeriale, per un totale di 130 paesi rappresentati e circa 1.500 partecipanti⁴.

Assenza pesante e politicamente rumorosa è stata quella dell'India a rimarcare una posizione di rottura su cui si avrà modo di argomentare in seguito. Ed è questo già un primo segnale indicativo della complessità che andremo a raccontare.

³ Tutti i paesi maggiormente coinvolti nel progetto hanno partecipato con delegazioni al massimo livello: i capi di Stato delle Repubbliche centro asiatiche, del Pakistan, i primi ministri spagnolo Rajoy, greco Tzipras, ungherese Orban, ecc. L'italiano Gentiloni è stato peraltro l'unico capo di Governo a rappresentare al massimo livello un paese del G7.

Al summit ha partecipato anche il Vietnam, diviso dalla Cina da gravi questioni geopolitiche nel Mar Cinese, ma ciò nonostante Hanoi ha ritenuto necessario partecipare all'incontro per non essere escluso da un progetto che può contribuire a sviluppare ulteriormente il proprio export.

Ad attestare che il Forum non sia stata solo un'ostentazione del peso politico della Cina l'incontro si è articolato in sei meeting più operativi riservati a specifici aspetti del progetto.

Una lista dei partecipanti è stata pubblicata dalla rivista *The Diplomat* (2017), "*Belt and Road Attendees List*", 21 maggio

<http://thediplomat.com/2017/05/belt-and-road-attendees-list/>

Le nuove vie della seta

L'obiettivo di costruire nuove vie di comunicazione che ricalcassero nella loro funzione strategica le millenarie vie carovaniere della seta è stato lanciato dai vertici cinesi nel 2013. L'iniziativa era in origine rivolta ai paesi dell'Asia Centrale in modo da offrire alle Cina lo strumento per partecipare allo sviluppo e all'integrazione alle repubbliche ex sovietiche, rompendo l'isolamento geografico di quest'area e fornendo in questo modo i mezzi per creare un'alternativa alla stretta dipendenza dalla Russia. Il progetto è stato annunciato la prima volta dal Presidente Xi Jinping⁵ durante una visita di stato in Kazakistan il 7 settembre 2013⁶. L'annuncio è stato rilanciato nel discorso al Parlamento Indonesiano svolto durante i lavori del summit annuale dei paesi dell'ASEAN⁷.

La *Nuova via della seta* riprende idealmente la storica strada di comunicazione che era stata aperta durante la dinastia Han nel corso del III secolo dopo Cristo e che ha rappresentato il primo tentativo di guardare a Occidente della Cina, oltre che il principale corridoio attraverso cui si sono intrecciate le relazioni tra Europa e Cina fino a quando le Crociate prima, con la cesura che si è creata allo sbocco del Mediterraneo, e lo sviluppo delle rotte marittime, successivamente,

⁴ I documenti introduttivi presentati al Forum sono disponibili sul sito ufficiale www.beltandroadforum.org/english/

⁵ Xi Jinping è stato eletto segretario generale del partito il 14 novembre 2012 nel corso del XVIII congresso del Partito Comunista Cinese sostituendo Hu Jintao. Il 14 marzo 2013, è stato nominato anche Presidente della Repubblica.

⁶ Il testo dell'intervento pronunciato dal Presidente cinese alla Nazarbayev University ad Astana è disponibile in inglese sul sito ufficiale del Governo di Pechino: "*Promote Friendship Between Our People and Work Together to Build a Bright Future*"

<http://www.fmprc.gov.cn/ce/cebcl/eng/zxxx/t1078088.htm>

⁷ Xi Jinping (2013), "*Speech by Chinese President Xi Jinping to Indonesian Parliament*", Jakarta, 3 ottobre http://www.asean-china-center.org/english/2013-10/03/c_133062675.htm

nel XVI secolo, hanno inaridito i flussi di uomini e merci lungo questo itinerario.

Il terreno più immediato di impegno individuato dalla Cina, l'Asia Centrale, risulta, però, quanto mai "affollato", oggetto delle ambizioni egemoniche della Russia e India oltre che degli Stati Uniti, che guardano con altrettanta attenzione a questo enorme bacino petrolifero e di gas naturale che si estende nel cuore dell'Asia.

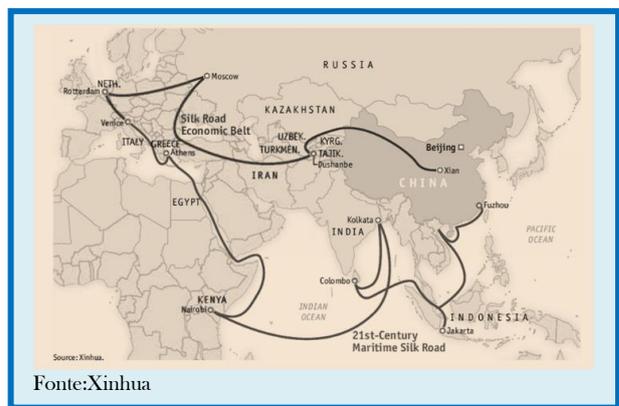
L'iniziativa cinese si contrappone ad esempio al disegno strategico statunitense, promosso dalla precedente amministrazione Obama, di assumere un ruolo centrale nella regione attraverso la costruzione di un mercato regionale dell'energia nell'Asia Centrale⁸. Gli USA attribuiscono a questo programma una portata che va oltre gli aspetti economici poiché esso mira anche a contribuire a stabilizzare la situazione in Afghanistan attraverso un coinvolgimento del paese nei progetti regionali. Uno degli interventi qualificanti dell'iniziativa americana prevede la costruzione di nuovo gasdotto TAPI⁹ che dovrebbe portare il gas del Turkmenistan in India. La realizzazione del gasdotto, che prevede investimenti per 10 miliardi di dollari, è però al momento rallentata da diversi ostacoli politici e organizzativi¹⁰.

Per mare e per terra

Le *Nuove vie della seta* - "One belt, one road" (OBOR) o "Belt and Road Initiative" (BRI) - si sviluppano lungo due itinerari:

- ✓ marittimo, la "21st century Maritime Silk Road" (one road), che attraversa l'Oceano indiano e il Canale di Suez, fino al porto del Pireo, recentemente acquisito dalla compagnia statale cinese COSCO;
- ✓ terrestre/ferroviario, la "Silk Road Economic Belt" (one belt), che attraversa l'Asia Centrale per arrivare in Europa.

In questo primo documento ci concentreremo sulla direttrice marittima.



Il Chinese dream

Per comprendere la genesi di questo progetto faraonico e per inquadrare gli obiettivi secondo l'ottica di Pechino bisogna andare agli ambiziosi obiettivi di crescita dichiarati dal Presidente Xi che sono riassunti nella visione che viene ormai identificata come Chinese dream oltre che nei cosiddetti "due obiettivi secolari" che il Partito Comunista Cinese ha voluto inserire direttamente nella Costituzione del 2012¹¹.

⁸ Una sintesi della visione USA per quest'area è stata rappresentata dall'allora Vice Segretario di Stato William Burns in un suo intervento all'Asia Society Policy Institute a New York il 23 settembre 2014.
<http://asiasociety.org/policy-institute/deputy-secretary-state-william-j-burns-economic-connectivity-central-asia>

⁹ TAPI - Turkmenistan, Afghanistan, Pakistan, India (TAPI).

Il gasdotto è solo uno dei progetti sostenuti dagli Stati Uniti, altri sono l'accordo di cooperazione regionale (Almaty consensus) o Cross-Border Transport Accord (CBTA) tra Afghanistan, Tajikistan, e Kazakhstan.

McBride James (2015), "Building the New Silk Road", Council on Foreign Relations, 22 maggio

<https://www.cfr.org/background/building-new-silk-road>

¹⁰ Un'interessante illustrazione degli obiettivi e della complessità del progetto si può trovare in Singh Maini Tridivesh e Viad Manish (2013), "Roadblocks remain to TAPI pipeline construction", in Oil & Gas Journal, 4 marzo

<http://www.ogj.com/articles/print/volume-111/issue-3/transportation/roadblocks-remain-to-tapi-pipeline.html>

¹¹ Lu Ding (2015), "China's Two centenary goals: progress and challenges", EAI Background Brief n. 1072, 22 ottobre
<http://www.eai.nus.edu.sg/publications/files/BB1072.pdf>

L'idea del *Chinese dream* è stata lanciata dal Presidente Xi nel novembre del 2012, immediatamente dopo la sua elezione al XVIII Congresso, e rappresenta una visione di quello che dovrebbe essere il futuro cinese secondo la nuova leadership del partito. “*Externally, the Chinese Dream can improve the image of China as a fast-growing nation striving to improve the welfare of its people and secure its place as a respected leader of the international community. In addition, the Chinese Dream can help elevate the overseas perception of Brand China, the collective reputation of products and services that originate in China*”¹². E' evidente come la proposta di una visione strategica in grado di unificare e mobilitare tutte le forze del paese facendo perno sull'orgoglio della popolazione indirizzandole verso uno sfidante progetto sia essenziale per superare i traumi e le tensioni di una fase di straordinario rivolgimento degli assetti sociali, ancor più aggressivo nelle aree che sono ora coinvolte nella convulsa industrializzazione dopo essere state a lungo ai margini dello sviluppo del paese¹³.

Per quanto riguarda poi gli obiettivi “secolari”, che sono il passaggio concreto per realizzare, secondo Xi Jinping, il *Chinese dream*, il primo consiste nel raddoppiare il reddito pro capite rispetto a quello raggiunto nel 2010 entro l'anno 2021, data che coincide con il 100esimo anniversario della fondazione del Partito Comunista. La seconda scadenza è prevista per il 2049 quando ricorre il centenario della creazione della Repubblica Popolare Cinese quando la Cina dovrà essersi affermata come “*una forte, democratica, civilizzata, armoniosa e moderna nazione socialista*”.

Il Premier Xi ha calato questi obiettivi “nazionali” dentro una più ampia visione di un ruolo centrale

dell'Asia nelle dinamiche mondiali ben espressa nel suo discorso al *Boao Forum for Asia*¹⁴ (28 marzo 2015) “*We have only one planet, and countries share one world. To do well, Asia and the world could not do without each other. Facing the fast changing international and regional landscapes, we must see the whole picture, follow the trend of our times and jointly build a regional order that is more favorable to Asia and the world. We should, through efforts towards such a community for Asia, promote a community of common interest for all mankind. I wish to take this opportunity to share with you my thoughts on this vision*”¹⁵.

Il Corridoio Economico Cina-Pakistan: una minaccia per l'India

Dal punto di vista geo-strategico la realizzazione del complesso infrastrutturale *One belt, one road* è destinato a provocare cambiamenti in una regione, l'Oceano Indiano, già attraversata da enormi tensioni. In questo scacchiere, oltre alle ambizioni di egemonia cinese, si gioca il confronto tra le due potenze nucleari di India e Pakistan. Secondo i piani di Pechino, il Pakistan ospiterà sul suo territorio uno dei principali corridoi collegati alla *Via della seta*. Questa nuova infrastruttura di comunicazione porta in sé le condizioni per un significativo ridimensionamento della potenza indiana nell'area.

Il collegamento diretto della regione interna cinese del Xinjiang al porto pakistano di Gwadar è importante per Pechino in primo luogo perché consente di ridurre di circa 10.000 Km la distanza con l'area del Golfo e perché costituisce un'alternativa al passaggio attraverso lo stretto di Malacca da utilizzare nel caso in cui dovessero crescere le tensioni con i paesi che si affacciano nel Mar Cinese.

¹² China Daily (2014), “*Potential of the Chinese Dream*”, 26 marzo
http://usa.chinadaily.com.cn/epaper/2014-03/26/content_17380146.htm

¹³ Una rappresentazione molto enfatizzata del programma politico di Xi Jinping è contenuta in un articolo dell'agenzia di stampa ufficiale Nuova Cina. Xinhuanet (2017) “*Xinhua Insight: Xi leads nation in pursuing Chinese dream in the new year*”, 26 febbraio

http://news.xinhuanet.com/english/2017-02/06/c_136035945.htm

¹⁴ Il Boao Forum è un incontro annuale dedicato all'Asia che si tiene nella città di Boao, nella provincia meridionale cinese di Hainan, modellato sullo schema del *World Economic Forum* di Davos.

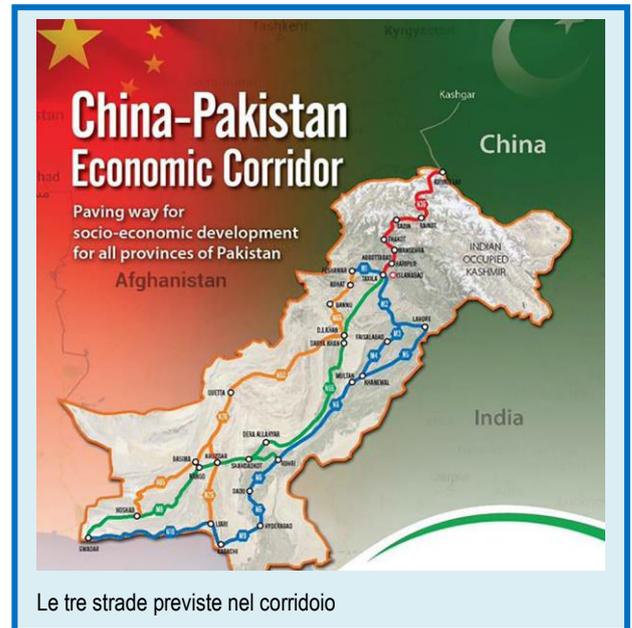
¹⁵ Xi Jinping (2015), “*Towards a community of common destiny and a new future for Asia*”, Keynote speech, 28 marzo

La volontà di creare un corridoio tra Cina e Pakistan è stato annunciato dal Presidente cinese durante la sua visita ufficiale a Islamabad nell'aprile del 2015 ed è stato perfezionato con una serie di accordi bilaterali nei quali sono stati concordati interventi infrastrutturali nelle comunicazioni e nel settore energetico. Il 12 novembre 2016 è arrivato a Gwadar per essere imbarcato il primo carico su gomma di merci cinesi¹⁶.

Al di là degli enfatici proclami che accompagnano ogni stadio di avanzamento del progetto, occorrerà comunque valutare se, e in che modo, potranno essere superati tutti gli ostacoli tecnici, politici ed economici di questa sfida. Si pensi, ad esempio, che il passaggio tra Cina e Pakistan si dispiega lungo la Karakoram Highway, la strada asfaltata più alta del mondo, con il passaggio al passo Khunjerab posto a 4.693 metri di altitudine. Le sfide ambientali sono comunque solo uno, e forse nemmeno il più rilevante, degli ostacoli da superare.

Il corridoio cino-pakistano trova sbocco nel porto di Gwadar situato di fronte al Golfo dell'Oman. Questa localizzazione strategica costituisce un elemento di forte perturbazione degli equilibri esistenti:

- ✓ Gwadar rappresenta un'alternativa al porto di Jebel Ali, situato negli Emirati Arabi. Entrato in funzione nel 1979 il porto arabo si è affermato come uno dei principali centri mondiali del



Le tre strade previste nel corridoio

traffico container ed è l'unico scalo presente nella top 10 dei porti commerciali al di fuori della regione del Pacifico¹⁷. Il completamento del porto pakistano costituisce un'ulteriore tappa del depotenziamento del Medioriente storico e di uno spostamento del baricentro verso l'Asia¹⁸.

- ✓ Il porto di Gwadar si trova nella regione del Belucistan dove operano gruppi di ribelli che rivendicano l'indipendenza da Islamabad¹⁹. Per far fronte alle minacce dei guerriglieri i cinesi hanno schierato 13.000 militari a supporto dell'esercito di Islamabad. Con questo

¹⁶ Dawn (2016), "Chinese ship, trade convoy reach Gwadar port", 12 novembre

<https://www.dawn.com/news/1295895>

¹⁷ Il porto di Jebel Ali movimentava (dati 2015) 15,6 milioni di tonnellate di merci ed occupa il nono posto nella classifica del traffico container a livello globale. Il più trafficato è lo scalo di Shanghai con 36,5 tonnellate, mentre il principale porto europeo è Rotterdam con 12,2 tonnellate (11esimo), infine nel Mediterraneo a guidare questa classifica è Valencia con 4,62 tonnellate (32esimo). Nessun porto italiano compare tra i primi cinquanta.

<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>

¹⁸ A questo proposito si rinvia alla parte conclusiva del rapporto "Riequilibrio nel Medioriente (allargato)"

disponibile sulla piattaforma di monitoraggio del rischio geopolitico e macroeconomico di BM&C.

¹⁹ Il Belucistan occupa poco meno il 50% del territorio pakistano ed è la regione più povera del paese. E' abitata da una minoranza etnica che parla una propria lingua e che ricerca l'indipendenza dal 1948, cioè dalla nascita del Pakistan. Secondo le accuse lanciate dagli indipendentisti il Governo centrale non ha mai puntato sullo sviluppo della regione e anche con la costruzione del corridoio i benefici ottenuti saranno, secondo gli oppositori, inferiori rispetto a quelli attesi da altre aree del paese. La posizione critica di molti esponenti della regione emerge con chiarezza in un'intervista ad un quotidiano pakistano di un politico espressione del Baluchistan. Baloch Sanaullah (2016), "CPEC: a Baloch perspective", in The News, 4 ottobre <https://www.thenews.com.pk/print/154685-CPEC-a-Baloch-perspective>

coinvolgimento, formalmente realizzato per proteggere i lavoratori cinesi impegnati nella costruzione delle infrastrutture del corridoio di comunicazione²⁰, la Cina ha potuto giustificare una significativa presenza militare diretta in un'area strategica dell'Oceano indiano. Anche il tratto cinese del corridoio attraversa una zona potenzialmente a rischio, abitata dalla minoranza Uigura che si è resa protagonista di diversi episodi di terrorismo in Cina.

- ✓ La costruzione del corridoio accentua lo scontro tra Cina e India, perché di fatto determina un "accerchiamento" dell'India, e perché rafforza economicamente e politicamente il nemico storico di New Delhi.

Proprio le frizioni tra India e Cina generano uno dei fattori di maggior rischio geopolitico. Come si è già visto l'India ha rimarcato la propria distanza con la Cina non partecipando al Forum del 14 e 15 maggio 2017. Il confronto tra le due superpotenze asiatiche rischia ora di riproporsi su diversi fronti.

Al di là della questione pakistana, un terreno di scontro particolarmente spinoso coinvolge la travagliata isola dello Sri Lanka che si estende a sud del subcontinente indiano.

Il paese è destinatario di importanti investimenti infrastrutturali cinesi che si concentrano attorno al porto di Hambantota²¹, che è stato individuato come

hub strategico lungo la via marittima della seta. L'espansione dell'influenza di Pechino su Colombo ha suscitato una forte reazione indiana, preoccupata oltre che per le conseguenze economiche legate a una perdita della sua influenza sull'isola, per le minacce alla sicurezza nazionale. Sebbene Pechino abbia fornito a più riprese rassicurazioni sul fatto che non avrebbe utilizzato il porto per scopi militari è stato accertato in più occasioni la presenza di sottomarini e altre unità navali militari cinesi²².

Per questa ragione New Delhi ha fatto presa sui legami storici e culturali con la società e la politica cingalese per alimentare una forte opposizione verso i progetti del potente vicino denunciando una presunta violazione degli interessi nazionali di Sri Lanka da parte della Cina. L'ultima occasione di scontro si è manifestata quando il Governo di Colombo ha concesso alla Cina un esteso terreno (60 kmq) attorno al porto di Hambantota per la creazione di un parco industriale e di una zona economica speciale. Il 7 gennaio 2017, data della posa pietra del nuovo insediamento, si sono scatenate forti proteste di piazza guidate da monaci buddisti e da esponenti fedeli all'ex Presidente Mahinda Rajapaksa²³. La protesta è sfociata in violenti incidenti tra manifestanti e polizia che hanno provocato numerosi feriti²⁴.

Le proteste hanno costretto il Governo a rivedere i propri progetti rallentando, almeno nell'immediato, lo slancio della penetrazione cinese nell'economia

²⁰ Una coppia di cinesi è stata rapita (24 maggio 2017) da uomini armati a Quetta e i due sono stati uccisi successivamente secondo quanto rivendicato dall'ISIS (8 giugno).

<http://www.reuters.com/article/us-pakistan-china-idUSKBN18K17Y>

²¹ La società cinese China Merchant Port Holdings controlla una joint venture che ha ottenuto dal Governo di Colombo la concessione del Porto per 99 anni.

<http://www.chinatopix.com/articles/112734/20170324/china-divest-20-sri-lankas-hambantota-port-deal-10-years.htm#ixzz4cembeanG>

²² Aneez Shihar e Siribal Ranga (2014), "Chinese submarine docks in Sri Lanka despite Indian concerns", Reuters 2 novembre

<http://in.reuters.com/article/sri-lanka-china-submarine-idINKBN0IM0LU20141102>

²³ L'ex Presidente (2005-2015) era stato uno degli artefici dell'avvicinamento del paese alla Cina. Dopo la sconfitta elettorale del 2015 ha invece sfruttato le posizioni anti cinesi diffusi in una larga parte della popolazione buddista per rinforzare la sua opposizione alla nuova amministrazione dell'ex alleato Maithripala Sirisena. In un'intervista rilasciata a Reuters Rajapaksa ha dichiarato che "A 99-year lease impinges on Sri Lanka's sovereign rights, because a foreign company will enjoy the rights of the landlord over the free port and the main harbor". Aneez Shihar, "China's Silk Road push stirs resentment and protest in Sri Lanka", 2 febbraio

<http://in.reuters.com/article/us-sri-lanka-china-insight-idINKBN15G5UT>

²⁴ Dawn (2017), "21 injured in SL clashes over China port deal", 8 gennaio

<https://www.dawn.com/news/1307138>

dell'isola. In marzo (2017) è stato imposto una revisione dell'accordo che prevede che la Cina continuerà ad avere la maggioranza delle azioni della società concessionaria del porto, ma sarà obbligata a dismettere un 20% del controllo entro i prossimi dieci anni. Allo stesso tempo l'avvio del parco industriale è stata ritardato²⁵.

L'attivismo di New Dehli

La risposta indiana è stata il consolidamento di un asse strategico con l'Iran. Sul piano economico l'India ha varato un progetto alternativo per lo sviluppo del porto iraniano di Chabahar, situato a soli 70 Km dal porto pakistano di Gwadar, che verrebbe collegato a nord attraverso l'Afghanistan, lungo una nuova strada costruita con capitali indiani. L'iniziativa è una diretta conferma dell'intreccio degli interessi delle varie potenze verso l'area asiatica centrale, polo indispensabile per lo sviluppo di approvvigionamenti energetici alternativi a quelli provenienti dai paesi produttori del Golfo²⁶. D'altra parte il Primo Ministro Modi non nasconde l'interesse strategico dell'India sui paesi centro asiatici. Parlando alla riunione plenaria della Shanghai Cooperation Organisation²⁷ ha dichiarato "As we look forward, we would lend our

*support to improving transportation and communication networks in the region. We can create a vast network of physical and digital connectivity that extends from Eurasia's northern corner to Asia's southern shores. The International North South Transportation Corridor is a step in that direction"*²⁸

L'India ha contestualmente allacciato rapporti stretti anche con il Giappone, altra potenza che si sente minacciata dalla crescita di Pechino, promuovendo un progetto per la creazione di nuove rotte marittime con l'Africa lungo quello che è stato chiamato Asia-Africa Growth Corridor.

Il porto di Chabahar era stato costruito dal regime dello Shah nel 1973 ed è il solo scalo iraniano con accesso diretto all'Oceano Indiano. Nel maggio del 2016 Iran e India hanno siglato un accordo per il rinnovamento e lo sviluppo delle infrastrutture portuali²⁹ e per la costruzione di una tratta ferroviaria tra Chabahar e Zahedan, lungo il confine iraniano con il Pakistan. Il progetto ripercorre il modello adottato dai cinesi lungo la Silk Road e prevede la creazione di un'area produttiva, di una zona franca e di nuovi collegamenti ferroviari.

²⁵ The Economic Times (2017), "Sri Lanka wants to reduce China's stake in strategic Hambantota port deal", 27 marzo <http://economictimes.indiatimes.com/news/defence/sri-lanka-wants-to-reduce-chinas-stake-in-strategic-hambantota-port-deal/articleshow/57858230.cms>

²⁶ La molteplicità degli obiettivi che l'India mira a raggiungere attraverso i nuovi collegamenti sono ben delineati in un paper dell'Institute for Defence Studies and Analyses indiano: Singh Roy Meena (2015), "International North South transport corridor: reenergising India's gateway to Eurasia", 18 agosto http://www.idsa.in/system/files/issuebrief/IB_msroy_180815.pdf

²⁷ SCO è un organismo di cooperazione internazionale sul tema della sicurezza fondato nel 2001 da cinque paesi Cina, Russia, Kirzakistan, Uzbekistan e Tajikistan. Il numero dei paesi partecipanti e di quelli che hanno assunto un ruolo di osservatori è cresciuto nel tempo.

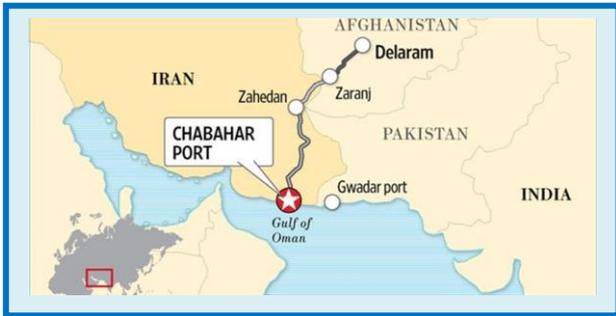
²⁸ Modi Narendra (2015), "Remarks by Prime Minister at plenary of the Shanghai Cooperation Organization", 10 luglio

<http://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/25454>/http://mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/25454/Remarks_by_Prime_Minister_at_Plenary_of_the_Shanghai_Cooperation_Organization

²⁹ La collaborazione tra i due paesi con al centro il porto di Chabahar risale al 2003 ed è nata con l'obiettivo di creare un collegamento commerciale stabile con il Tajikistan e l'Afghanistan. Il nuovo progetto dovrebbe portare a un significativo incremento del traffico nello scalo iraniano portando le merci movimentate da 8,5 milioni di tonnellate a 86 milioni dopo la conclusione dei lavori di ammodernamento

Basu Nayanima (2015), "Centre to rope in private players for Chabahar port project in Iran", in The Hindu Business Line, 4 dicembre

<http://www.thehindubusinessline.com/economy/logistics/centre-to-rope-in-private-players-for-chabahar-port-project-in-iran/article7949525.ece>



E' evidente come l'asse Iran-India-Afghanistan ponga alla amministrazione Trump un serio dilemma. Da una parte l'iniziativa indiana rappresenta un ostacolo alla dirompente ascesa della Cina, dall'altra il coinvolgimento di Teheran, recentemente riportato nella compagine dei nemici giurati dell'America, rappresenta una minaccia per l'alleanza strategica da poco rilanciata dalla Casa Bianca con l'Arabia Saudita e i suoi alleati del Golfo. Questo bivio mette in risalto le debolezze della politica estera di Trump che non sembra aver ancora individuato una strategia coerente e adeguata al livello di complessità dei vari scacchieri mondiali. La situazione potrebbe evolvere verso maggiori tensioni qualora gli USA optassero per una riproposizione delle sanzioni all'Iran che andrebbero in rotta di collisione con i progetti indiani. In ogni caso la recente visita (26 giugno 2017) di Narendra Modi alla Casa Bianca³⁰ è stata un'occasione per riallacciare i rapporti con l'Amministrazione americana dopo le esplicite accuse di Trump a New Delhi di utilizzare gli

³⁰ Merica Den (2017), "Trump and Modi stare hugs, promise closer ties in White House meeting", CNN, 27 giugno
<http://edition.cnn.com/2017/06/26/politics/trump-narendra-modi-india/index.html>

³¹ The Times of India (2017), "Donald Trump goes rogue, pulls US of partial India, China climate deal", 2 giugno
<http://timesofindia.indiatimes.com/world/us/donald-trump-goes-rogue-pulls-us-out-of-partial-to-india-china-climate-deal/articleshow/58954220.cms>

³² "Asia Africa Growth Corridor. Partnership for Sustainable and Innovative Development. A Vision Document", 24 maggio 2017, pag. 3
<http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Documents.pdf>

accordi sul clima per danneggiare gli interessi americani³¹.

Il secondo progetto, l'Asia-Africa Growth Corridor, è un'iniziativa definita da India e Giappone durante la visita del Premier Indiano Narendra Modi a Shinzo Abe a Tokio l'11 novembre 2016. L'iniziativa fa da contenitore a progetti di cooperazione e di sviluppo infrastrutturale lungo nuove rotte nell'Oceano Indiano che dovrebbero promuovere lo sviluppo dei legami tra i due continenti. Le linee guida che ispirano il progetto sono state delineate in un documento presentato alla sessione della Banca Africana per lo Sviluppo svoltosi tra il 22 e il 26 maggio 2017 a Ahmedabad, nello stato indiano di Gujarat. "The AAGC would consist of four main components: development and cooperation projects, quality infrastructure and institutional connectivity, capacity and skill enhancement and people-to-people partnerships. These four components are complementary to promote growth and all round development in both the continents"³².

Il progetto si pone in aperta contrapposizione con l'iniziativa cinese e vorrebbe garantire, secondo le dichiarazioni dei suoi promotori, un maggior coinvolgimento dei paesi toccati dalle nuove rotte. L'accusa avanzata da più parti alla Cina e all'OBOR è quella di perseguire essenzialmente gli interessi nazionali anche attraverso un impianto dirigistico e poco condiviso degli interventi³³ realizzati nei paesi toccati dalla nuova Silk Road³⁴.

Si veda anche <https://www.ris.org.in/launch-asia-africa-growth-corridor-vision-document>

³³ Eisenman Joshua e Devin Stewart (2017), "China's New Silk Road is getting muddy", in Foreign Policy, 9 gennaio
<http://foreignpolicy.com/2017/01/09/chinas-new-silk-road-is-getting-muddy/>

³⁴ In un'intervista, il direttore dell'Istituto di Ricerche Strategiche Indiano, Sachin Chaturvedi, ha chiarito che "Firstly, we are making this process more consultative, because this was one objection India came up with when OBOR was presented. Secondly, the centrality of people in Africa needs to be brought up front, rather than excessive emphasis on trade and economic relations alone. Thirdly, Japan's ability to deliver quality infrastructure will play a major role in developing this corridor" in Avinash Nair

La Cina guarda al mare

La Cina sta connotandosi soprattutto come una potenza che guarda in modo preminente al mare. Di questa proiezione la parte più conosciuta riguarda le dispute territoriali aperte con i vari paesi rivieraschi nel Mare Cinese Meridionale e in quello orientale. Concretamente il Partito Comunista sta compiendo grandi sforzi per affermare la supremazia cinese sugli oceani, indispensabile corollario alla via marittima della seta, muovendosi lungo due direttive:

- ✓ l'ammmodernamento e il potenziamento della flotta d'alto mare;
- ✓ il supporto allo sviluppo di un'industria caratteristica e di un'industria degli armamenti in grado di assicurare internamente tutte le componenti necessarie ai progetti di rafforzamento della flotta di alto mare.

Questa politica consentirà alla Cina da qui a pochi anni di imporsi come una delle potenze navali in grado di estendere la propria operatività in tutti gli oceani. Questa affermazione rappresenta una delle minacce più concrete agli interessi regionali degli Stati Uniti che fino ad ora hanno potuto esercitare una leadership assoluta e incontrastata nel Pacifico e nell'Oceano Indiano. Il recente varo della seconda portaerei³⁵ della flotta cinese, così come la messa in mare di una nave da 10 mila tonnellate equipaggiata con sistemi anti missili, anti nave e anti sommergibili³⁶, interamente made in China, conferma la volontà di accelerare i tempi del rafforzamento operativo della propria flotta in vista dei progetti globali che la Cina si è data anche al di fuori degli scacchieri marini di

presenza storica³⁷. Tra il 17 e il 21 maggio 2015 si sono ad esempio svolte le prime manovre navali congiunte a cui hanno partecipato navi della marina militare russa e di quella cinese nelle acque del Mediterraneo³⁸.

Tutti i segnali confermano infine che la Cina sta organizzando una presenza militare permanente nell'Oceano Indiano: sono state stabilite le prime basi navali in punti nodali della rotta della *Via della seta*, e non solo lungo il tratto asiatico. La loro costruzione risponde in primo luogo a esigenze di carattere commerciale e logistico e i nuovi insediamenti rappresentano peraltro dei punti chiave di penetrazione nei paesi e nelle aree circostanti. Al tempo stesso però sono anche un primo tassello per la costruzione di una presenza di carattere militare.

Come ricordato, i legami stretti allacciati negli ultimi anni con lo Sri Lanka hanno permesso alla marina cinese di utilizzare gli scali di Colombo e Hambantota per l'approdo di unità militari, mentre sulla sponda africana dell'Oceano Indiano la Cina sta costruendo

(2017), "To counter OBOR, India and Japan propose Asia-Africa corridor", The Indian Express, 31 maggio

³⁵ Il 26 aprile del 2017 viene trasferita in acqua per i test operativi la prima portaerei interamente costruita nei cantieri navali di Dalian nella provincia settentrionale di Lianoning. La nave affianca una prima portaerei entrata in attività nel 2012 che era però una riconversione di una nave di fabbricazione sovietica acquistata dall'Ucraina. Entro il 2020 dovrebbero affrontare la fase di test in mare altre portaerei.

³⁶ La nuova unità della marina militare è stata varata il 28 giugno 2017.

³⁷ Un'approfondita analisi delle nuove strategie disegnate dal Partito Comunista Cinese per conquistare un predominio sui mari è contenuto in Stratfor Worldview (2017), "China's Navy takes a bow", 4 maggio <https://worldview.stratfor.com/article/chinas-navy-takes-bow>

³⁸ Gady Franz Steven (2015), "China and Russia Conclude Naval Drill in Mediterranean", in The Diplomat, 22 maggio <http://thediplomat.com/2015/05/china-and-russia-conclude-naval-drill-in-mediterranean/>

la sua prima base militare al di fuori dei propri confini. La base di Gibuti, che affianca le presenze di USA, Francia e Italia nel piccolo stato africano è stata giustificata con la necessità di disporre di una base logistica da utilizzare in appoggio alle unità che partecipano all'operazione internazionale di pattugliamento anti pirateria. Nella primavera del 2016 è stato siglato l'accordo che prevede l'apertura di una vera e propria base militare cinese a Gibuti sullo stretto strategico di Bab el-Mandeb che apre le porte al Canale di Suez. Contestualmente la società statale China Merchant Holdings International ha acquisito il 23,5% della proprietà del porto di Gibuti e i due terzi del Doraleh Container Terminal mettendo in cantiere enormi investimenti per accogliere le gigantesche navi portacontainer.

In realtà Pechino sta facendo pressioni a più livelli sui paesi economicamente più esposti per ottenere concessioni a proprio favore; nel caso, ad esempio, delle Maldive ha proposto più favorevoli condizioni sulle linee di credito in cambio di un via libera ai progetti marittimi cinesi riguardanti i porti dell'arcipelago³⁹. Secondo il Center for Strategic & International Studies esisterebbe un progetto per la creazione di ben 18 basi o scali nell'Oceano Indiano⁴⁰.

A fianco di questo posizionamento giocato sui grandi investimenti infrastrutturali e navali la Cina ha messo in campo anche l'enorme potenziale che gli deriva dalla massa di manovra demografica della propria popolazione. Le autorità cinesi hanno ad esempio spinto decine di migliaia di piccoli pescatori lungo le acque contestate del Mar Cinese Meridionale. L'aumento della tensione nella regione ha convinto Pechino a riproporre l'esperienza, sperimentata negli anni cinquanta con il coinvolgimento dei propri



lavoratori del mare nel confronto con Taiwan, inquadrando questi uomini e le loro imbarcazioni in vere e proprie milizie, integrate nei comandi militari⁴¹. Una strategia non marginale se è vero che Pechino impegna circa il 2/3% del proprio budget della difesa per rafforzare questa struttura, anche attraverso la concessione di incentivi economici e materiali. Oltre al presidio e all'occupazione dei tratti di mare, la presenza diffusa del naviglio delle milizie svolge anche un importante ruolo di intelligence e di controllo, pur potendo all'occorrenza garantire una prima riposta operativa di combattimento.

Soldi in cambio di influenza

Anche sul piano finanziario l'attivismo cinese legato al finanziamento dei singoli progetti sta creando cambiamenti altrettanto significativi dello status quo dominato dalle grandi istituzioni finanziarie sovra nazionali e dai flussi di danaro dei paesi prestatori e donatori.

I contributi cinesi mettono, ad esempio, a dura prova la strategia saudita delle "donazioni" come fattore di influenza. L'egemonia che l'Arabia Saudita e i suoi

³⁹ Dipanjan Roy Chaudhury (2016), "Chinese company bags Maldivian Island on 50-year lease", in The Times of India, 30 dicembre
<http://timesofindia.indiatimes.com/business/international-business/chinese-company-bags-maldivian-island-on-50-year-lease/articleshow/56248881.cms>

⁴⁰ Singh Abhijit (2015), "PacNet 7#. A 'PLA-n' for Chinese maritime bases in the Indian Ocean", CSIS, 26 gennaio

<https://www.csis.org/analysis/pacnet-7-'pla-n'-chinese-maritime-bases-indian-ocean>

⁴¹ Stratfor Worldview (2016), "Why China is arming its fishing fleet", 16 giugno
<https://worldview.stratfor.com/analysis/why-china-arming-its-fishing-fleet>

alleati da decenni esercitano sui paesi sumiti si fonda sui contributi economici offerti. Lo stesso Pakistan ha ricevuto consistenti aiuti in questi anni⁴². I forti investimenti cinesi rappresentano un'alternativa a questi fondi che col tempo rischia di indebolire la potenza saudita. Il defilarsi del Pakistan dall'alleanza militare organizzata da Ryad in Yemen contro gli sciiti che è coinciso con il momento del perfezionamento degli accordi sul corridoio economico pakistano è forse una chiara manifestazione di questi cambiamenti.

Il secondo impatto coinvolge soprattutto Stati Uniti e i paesi occidentali. Per sostenere le proprie iniziative lungo la *via della seta* Pechino ha lanciato, nell'ottobre del 2014, la Banca Asiatica di Investimento per le Infrastrutture a cui la Cina ha contribuito con un capitale iniziale di 40 miliardi di dollari rifinanziato con altri 14,5 miliardi nel 2017. Altre risorse verranno messe in campo da China Development Bank e da China Exim Bank (36 e 19 mld di dollari). La nuova istituzione finanziaria vuole incrinare il monopolio delle tradizionali istituzioni finanziarie guidate da Stati Uniti e Giappone, come la Banca Mondiale e l'Asian Development Bank che sono stati fino ad ora gli unici strumenti a disposizione dei paesi emergenti dell'area⁴³.

Un ultimo aspetto da considerare sul piano finanziario riguarda la dipendenza che si sta creando in molte economie asiatiche e africane rispetto ai contributi finanziari cinesi. In molti casi si è innescata una spirale del debito alimentata dagli impegni crescenti assunti dai paesi che vogliono partecipare ai progetti cinesi. Gli investimenti, il più delle volte spropositati rispetto alle economie locali, creano un'impennata del debito pubblico e conseguentemente una dipendenza verso i prestiti

concessi dalla Cina. Tale dipendenza è destinata a condizionare le economie dei singoli paesi per i prossimi decenni.

⁴² I prestiti sauditi sono ad esempio serviti al Pakistan per rimpinguare le proprie riserve e sostenere la valuta nazionale. Zahra-Malik Mehreen (2014) "*Saudi Arabia loans Pakistan \$1.5 billion to shore up economy*", Reuters, 13 marzo

<http://www.reuters.com/article/us-pakistan-saudi-idUSBREA2C13G20140313>

⁴³ Bloomberg News (2017), China's Answer to the World Bank Pledges to Do More by Itself, 18 giugno <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-18/aibb-pledges-to-do-more-by-itself-as-regional-influence-expands>