

Le «Nuove vie della seta»: percorsi locali e scenari globali

Venerdì 27 novembre 2020
AIIG Sezione di Varese (VA)

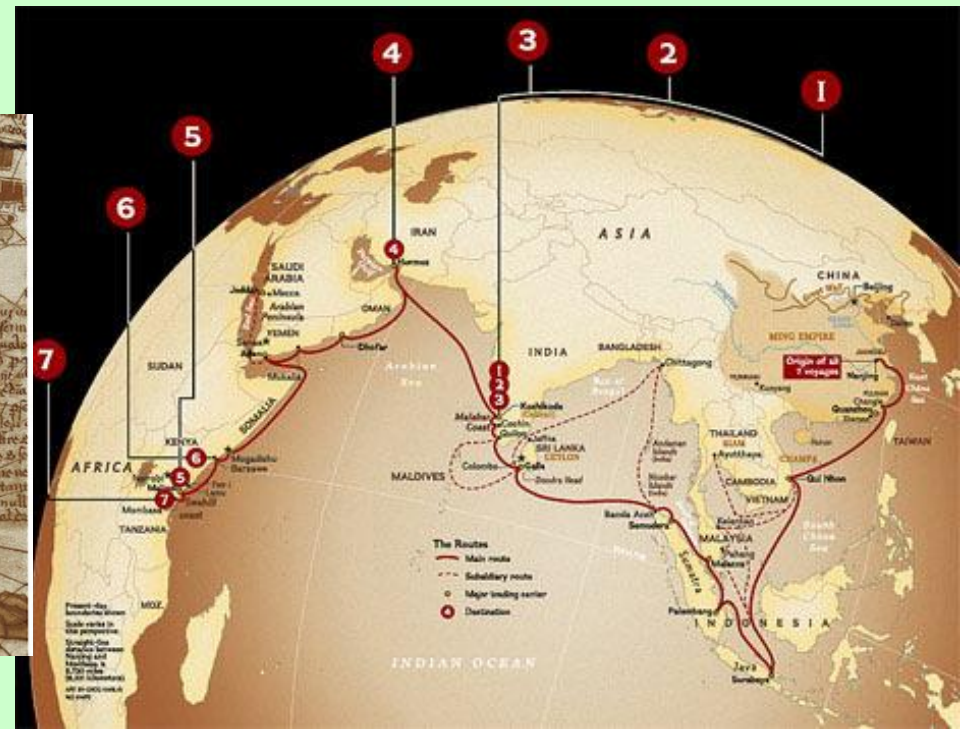
Dino Gavinelli

Dipartimento di Scienze della Mediazione linguistica
e di Studi interculturali
Università degli Studi di Milano

Da Occidente a Oriente e viceversa

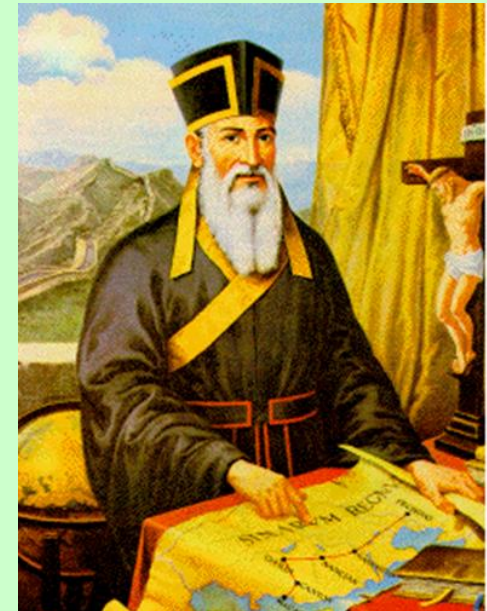
Percorsi e rotte di merci, persone e idee nelle due direzioni di lunga data: carovane cinesi già nel II secolo a.C. raggiungevano Roma e il Mali.

Percorsi in entrambe le direzioni: non solo Marco Polo e Matteo Ricci verso la Cina ma anche l'ammiraglio Zheng He che nel XV secolo attraversò sette volte «l'Oceano Occidentale».



Una storia lunga e complessa

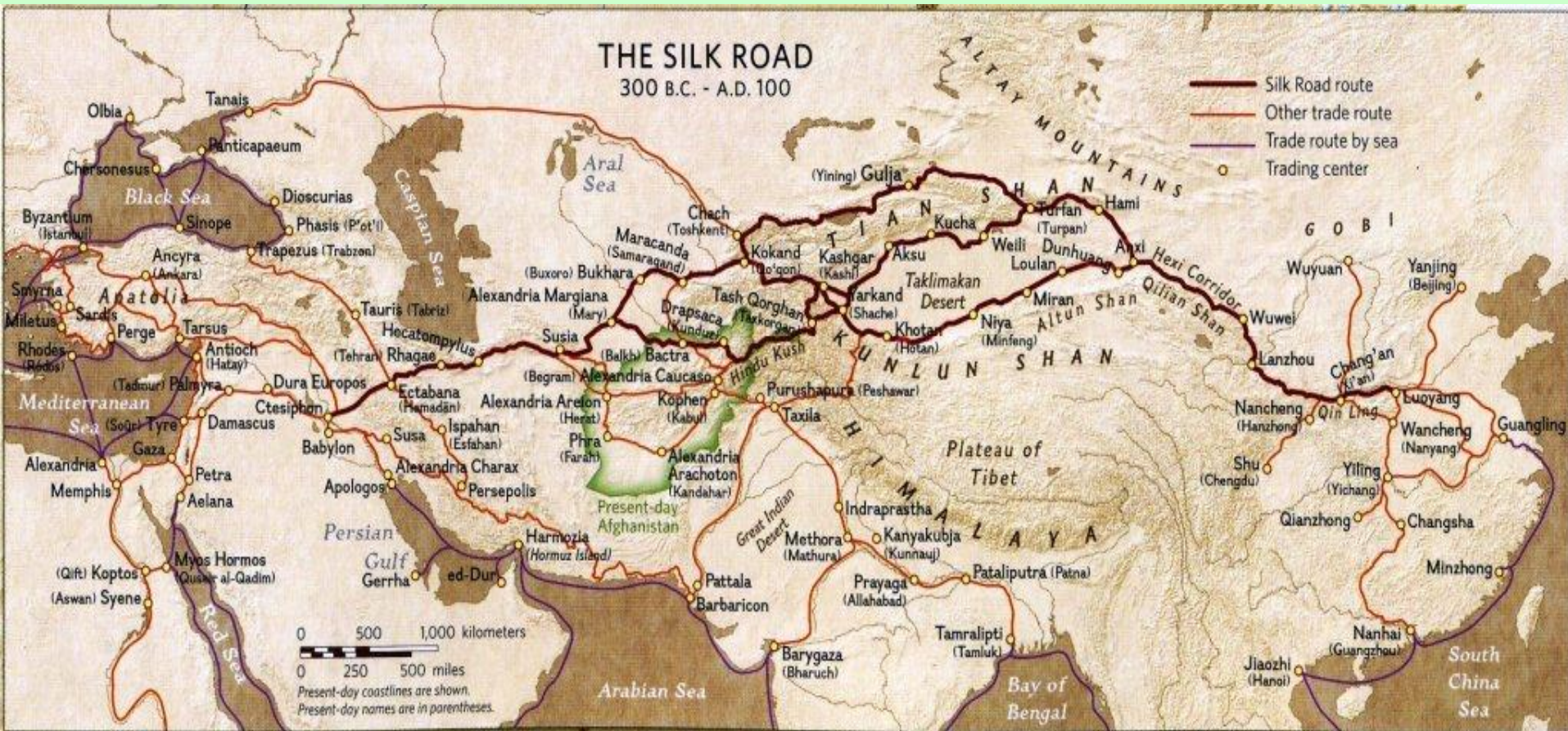
- La « grande » storia istituzionale : il ruolo di imperi e poteri politici-burocratici
- La « piccola » storia di popoli e etnie che hanno animato i diversi percorsi.
- Una storia fatta di incontri e scontri, pace e guerra, competizioni e collaborazioni.
- Una storia di relazioni, convivenze e mediazioni tra individui di etnie, culture, religioni ed economie diverse.
- Una storia di scambi e trasferimenti materiali e immateriali di ogni tipo



Una storia lunga e articolata

- Il reticolo terrestre delle Vie della seta fu progressivamente dismesso e poi interrotto intorno al XIV secolo per volere della dinastia cinese dei Ming (cfr. Giunipero E., *Uomini e religioni sulla via della seta*, Guerini, 2018)
- Dimenticata per circa 5 secoli, la « Via della seta » venne riscoperta tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo grazie soprattutto esploratori, viaggiatori e *passeurs* occidentali in competizione tra loro per la ricerca di antichi tesori dell'Asia Centrale.

La «Seidenstrasse»: un'espressione geografica diventata celebre (Ferdinand von Richthofen, 1877)



Il declino, la riscoperta e il ridisegno « concettuale » della via della seta

Dopo il declino dovuto all'isolamento cinese, al colonialismo, alle guerre mondiali e al bipolarismo l'antica via della seta torna alla ribalta.

Un ritorno per certi versi al passato ma su nuove basi, dettate dalle esigenze della globalizzazione, dai nuovi rapporti economici e politici transcolari e glocali.

Un impulso alla riapertura della via è venuto inizialmente dalla Cina che non è più solo « l'officina del mondo » e si muove in più direzioni. Si sono poi aggiunti l'Unione europea, la Russia e altri stati interessati al progetto.

Prende forma il progetto *One Belt One Road* nel 2013 (OBOR) poi diventato *Belt and Road Initiative* (BRI).

Gli aspetti finanziari del progetto BRI

- Due nuove banche per sostenere questo immenso progetto : la Banca per lo sviluppo e la Banca Asiatica d'investimento per le infrastrutture (AIIB).
- Nell'ottobre 2014, 57 Paesi hanno consentito la creazione dell'AIIB che ha la sua sede a Beijing. Dal 31-3-2015 a oggi si sono aggiunti 40 «componenti» per un totale di 97 stati. Il suo capitale iniziale è stato di 100 miliardi di \$ USA. Il fondo per le «Nuove Vie della seta» è stato ulteriormente finanziato con 40 miliardi di \$ USA e poi con finanziamenti successivi.

AIIB founding members

China has approved 57 countries to become founding members of the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB).



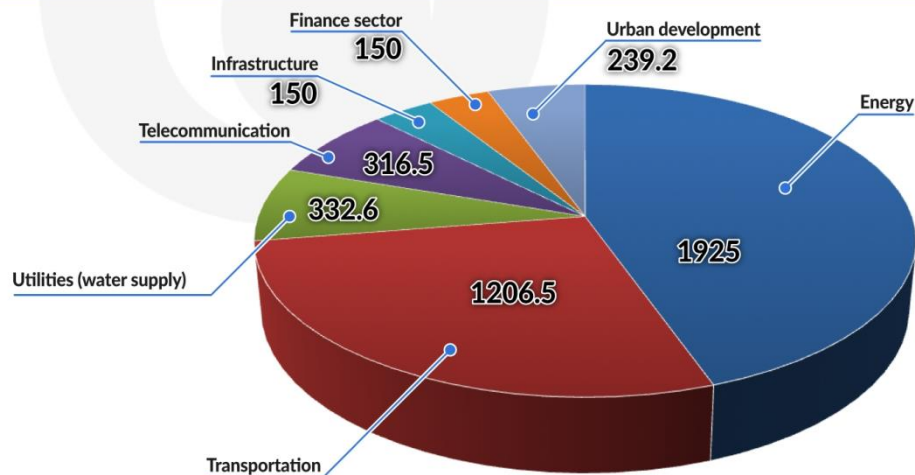
Source: The Asian Infrastructure Investment Bank

Politiche autonome da quelle del FMI, della Banca Mondiale e dell'Asian Development Bank.

- Banca operativa dal 1-1-2016
- Board dei governatori nazionali e dei direttori nazionali

Partnership con: African Development Bank, African Development Fund, Asian Development Bank, Eurasian Development Bank, European Bank for Reconstruction and Development, Eurasian Development Bank, European Investment Bank, Inter-American Development Bank and Inter-American Investment Corporation, Islamic Development Bank Group (IsDB Group), New Development Bank and the World Bank Group.

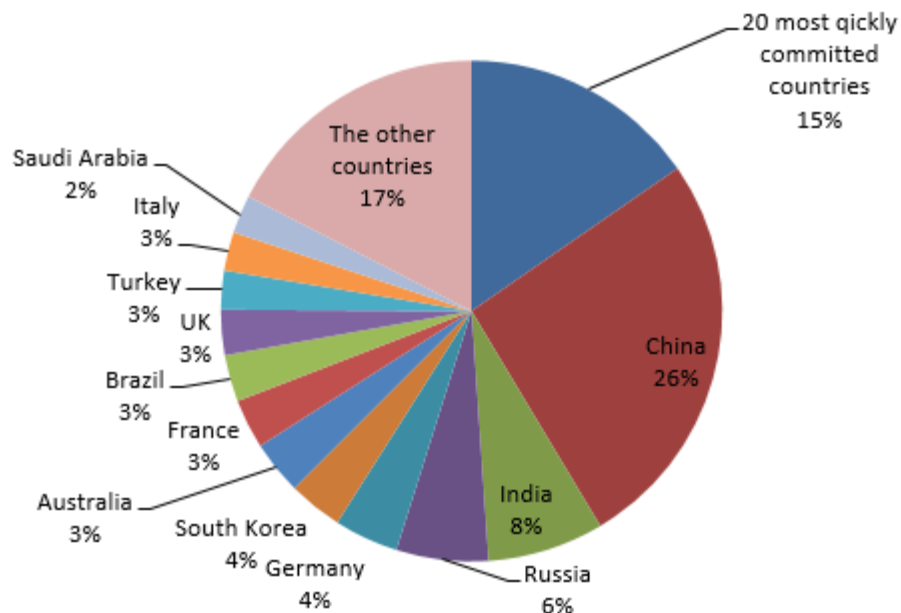
AIIB's financing of projects in 2016-2017 – breakdown by sectors



Data as of end of December 20, 2017

Source: Calculation by the author based on AIIB's materials.

The Distribution of Shares/Votes in the AIIB



Un primo punto di vista: l'Unione Europea, il Caucaso e gli Stati dell'Asia centrale

- Il TRACECA (*Transport Corridor Europe Caucasus Asia*) del 1993 con sede a Baku in Azerbaijan. UE e 8 stati caucasici e dell'ex Asia centrale sovietica.
- MLA (*Multilateral Agreement on International Transport for Development Corridor Europe-Caucasus-Asia*) del 1998 con 12 stati iniziali.
- Oggi aderiscono al MLA 14 stati: in Europa Romania, Bulgaria, Moldavia, Ucraina; nel Caucaso Georgia, Armenia, Azerbaijan; in Asia centrale Kazakistan, Uzbekistan, Turkmenistan, Tagikistan e Kirghizistan; la Turchia e l'Iran. La Grecia dal luglio 2016 ha lo status di "osservatore".
- L'UE, l'AIIB e la Banca di sviluppo islamica sovvenzionano le attività del MLA.

I percorsi meridionali e centrali della nuova via della seta

TRACECA - New Silk Road of 21 century

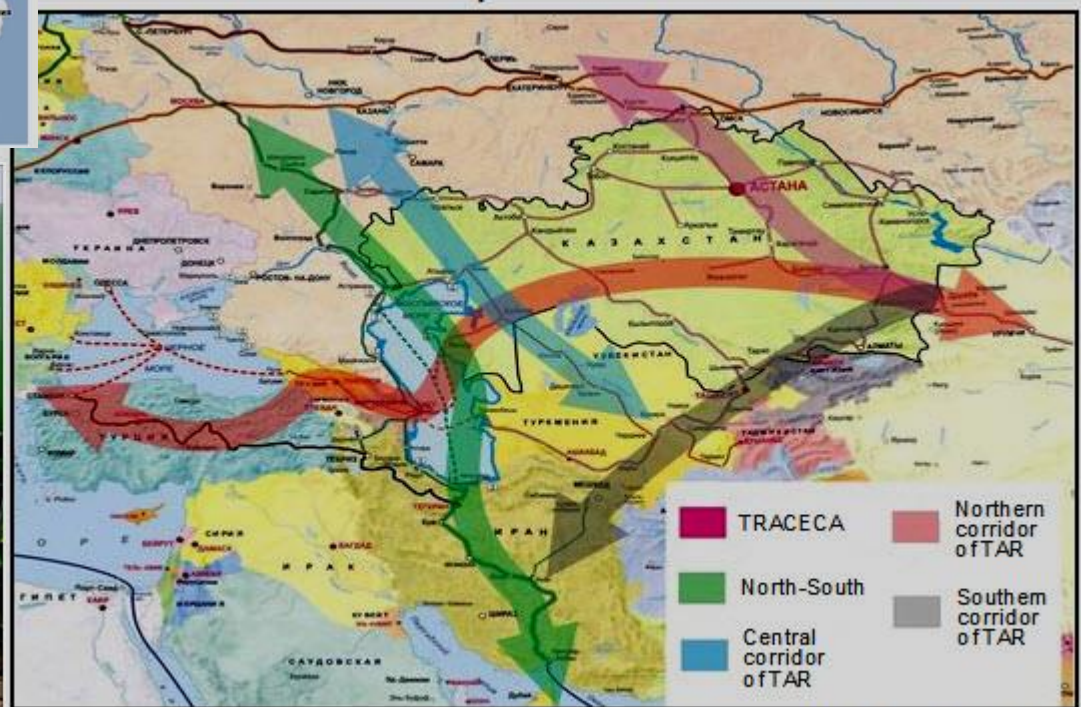


New ways - new possibilities

China-Kazakhstan-Azerbaijan-Georgia-Turkey SILK WIND Proposed members



International Transport Corridors in Kazakhstan



Source: Ministry of Transport and Communications of Kazakhstan

Si tratta di un punto di vista diverso, in parte, da quello cinese

- Un punto di vista condiviso da tutti gli Stati del MLA: ridurre le barriere doganali e i tempi di connessione con l'Asia Centrale e con la Cina per favorire gli scambi commerciali e i trasporti.
- Il punto di vista dell'UE è anche e soprattutto politico: il progetto punta a rafforzare la collaborazione e i legami con gli Stati asiatici, a dare un contributo per la stabilità e la pace dell'area, a offrire un'alternativa alla posizione di supremazia russa perchè ancora oggi il percorso più veloce tra UE e Cina passa sui cieli e sulle terre russe.
- E' anche un'alternativa alla via marittima più lunga e lenta.

Un quadro più vasto dei soli collegamenti

- Questo percorso sta facilitando il commercio tra la Cina popolare e i Paesi dell'Asia centrale (l'interscambio era già di 25,2 miliardi di \$ USA nel 2008).
- Si pensa ad ulteriori collegamenti ferroviari e viari tra la regione autonoma degli Uiguri in Cina e l'Iran attraverso gli stati dell'Asia centrale.
- I nuovi scenari nel Mediterraneo: UE, Africa e Cina
- La ricerca di una cooperazione più complessa e una nuova fase dei rapporti UE-Cina tra diffidenza e collaborazione: la sovranità/concorrenza tecnologica, specie nei campi della difesa e della sicurezza; l'impegno verde contro il riscaldamento globale; il rispetto dell'accordo sul nucleare con l'Iran denunciato dagli Usa di Trump e forse rivisitato da Biden.

LE ANCORE DELLA CINA

Tangeri
Costruzione di un parco industriale di 2.000 ettari che ospiterà 200 multinazionali.

Bilbao e Valencia
Cosco ha acquisito il 51% della spagnola Noatum, società che gestisce l'unico terminal di Bilbao e il più grande terminal container di Valencia.

Cherchell
Costruzione e futuro sfruttamento del centro di transhipment del porto di Cherchell.

Mortara
Il polo logistico di Mortara sarà collegato via treno alla città di Chengdu lungo la prima rotta Cina-Italia. Il partner cinese è Changjia Group.

Savona-Vado Ligure
Cosco costruirà un terminal container semiautomatizzato che diventerà operativo nel 2018.

Genova e Trieste
Porti in cui la Cina ha promesso d'investire.

Venezia
Il consorzio italo-cinese AC3 sta progettando una piattaforma plurimodale per ampliare la capacità di ricezione delle merci.

Pala
Huawei ha aperto un centro di innovazione con il Centro di ricerca, sviluppo e studi superiori in Sardegna (Crs4).

Kumport Terminal (porto di Ambari)
Cosco ha acquisito il 65% del Kumport terminal.


Haifa
Lo Shanghai International Port Group ha ottenuto una concessione di 25 anni per la gestione del porto israeliano di Haifa.

Ashdod - Eilat
La Cina vuole collegare i due porti costruendo la ferrovia Red-Med.

Porto Sa'Id
Cosco fa parte di una joint venture che gestisce il Suez Canal container terminal.

Area del Canale di Suez
A ovest del Golfo di Suez la Cina ha avviato la costruzione della China-Egypty Suez economic and trade cooperation zone.

Pireo
Il porto più importante dei flussi commerciali della Bri collega il cuore dell'Europa al porto di Kumport e verso l'Est.

 Principali paesi mediterranei con investimenti cinesi



GIBUTI
La Cina sta costruendo la prima struttura logistica militare per supportare le operazioni anti-pirateria nel Golfo di Aden.

Gibuti - Addis Abeba
In funzione la linea ferroviaria di costruzione cinese che collega Gibuti ad Addis Abeba.

Divalo
In funzione il porto multiuso costruito dalla China Construction Engineering Corporation.



La Cina e il Mediterraneo

- L'Egitto, il suo ruolo di *pivot* in Medio Oriente e l'azione di mediazione per la Cina nell'area. L'importanza del Canale di Suez e il suo ampliamento. La BRI sostiene lo sviluppo locale
- Con 267 milioni di dollari negli ultimi cinque anni e la firma nel 2016 di un accordo di cooperazione di 15 miliardi di dollari, Pechino è il principale investitore in Egitto attraverso la *China Egypt Suez Economic and Trade Cooperation Zone*, una joint venture che amministra ad Aim Sokhma un'enclave "gialla" di 7,23 kmq, in cui sono impiantate già 68 imprese.
- Gli stati europei intervengono in ordine sparso mentre la Cina punta risolutamente sull'Egitto laico di Al Sisi

Il bilateralismo è più equilibrato tra Cina e UE ma è uno svantaggio per i singoli stati.

- La crescita degli investimenti cinesi nell'Unione Europea (20 miliardi nel 2015, 36 nel 2016, 30 nel 2017). Un enorme flusso di denaro che inizia a impensierire i governi europei. Si investe in energia, chimica, infrastrutture, marchi automobilistici, turismo, sport e lusso ma con differenziazioni regionali: più forte a est (che necessita di infrastrutture) e a sud (i porti in crisi) e all'ovest (vigneti, alberghi, compagnie aeree). L'ombra del COVID 19.

Il punto di vista russo: creare una via della seta a nord, su rotaia



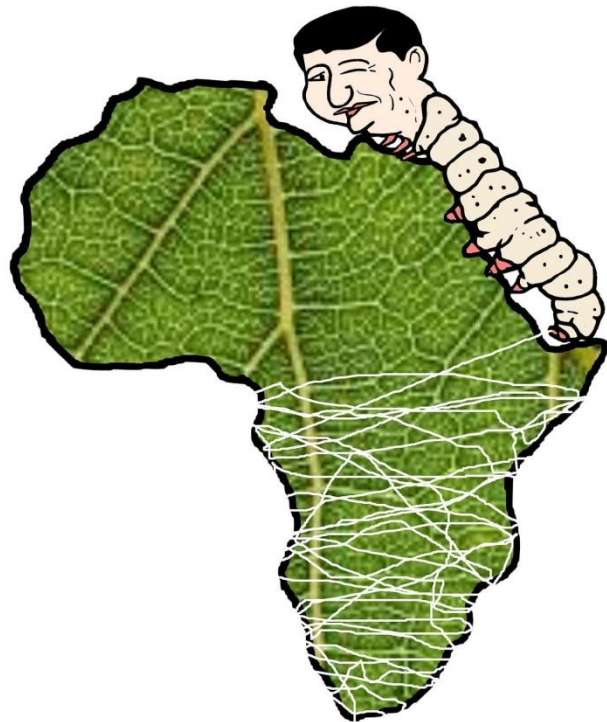
La Transiberiana è al momento la più articolata via di transito commerciale di container tra Europa e Asia. Imponenti lavori di manutenzione e ampliamento lungo tutta la tratta Mosca-confine cinese.

Il *Trans Eurasia Express* da Beijing verso l'Europa.

Russia e Kazakhstan mediatori tra Europa e Cina?



Il punto di vista più debole: l'Africa



Uwe



La Cina, un punto di vista più articolato

Le vie della seta terrestre e marittima si inseriscono in una visione spaziale, geopolitica ed economica più ampia e in tutte le direzioni.



Le «Nuove vie della seta cinesi»

- La Cina torna a riflettere sulla sua storia: la narrazione simbolica e romantica della continuità tra le vie della seta di ieri e le «Nuove vie della seta» di oggi.
- I discorsi concreti attuali dove la storia lascia il passo alla geopolitica e al pragmatismo: corridoi euroasiatici bidirezionali dove scompare il riferimento puramente estetico alla seta (*Belt and Road Initiative* o BRI), si aprono nuovi collegamenti marittimi verso l'Africa e nuovi percorsi terrestri in Asia.

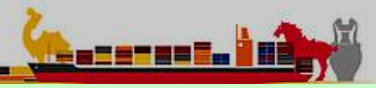
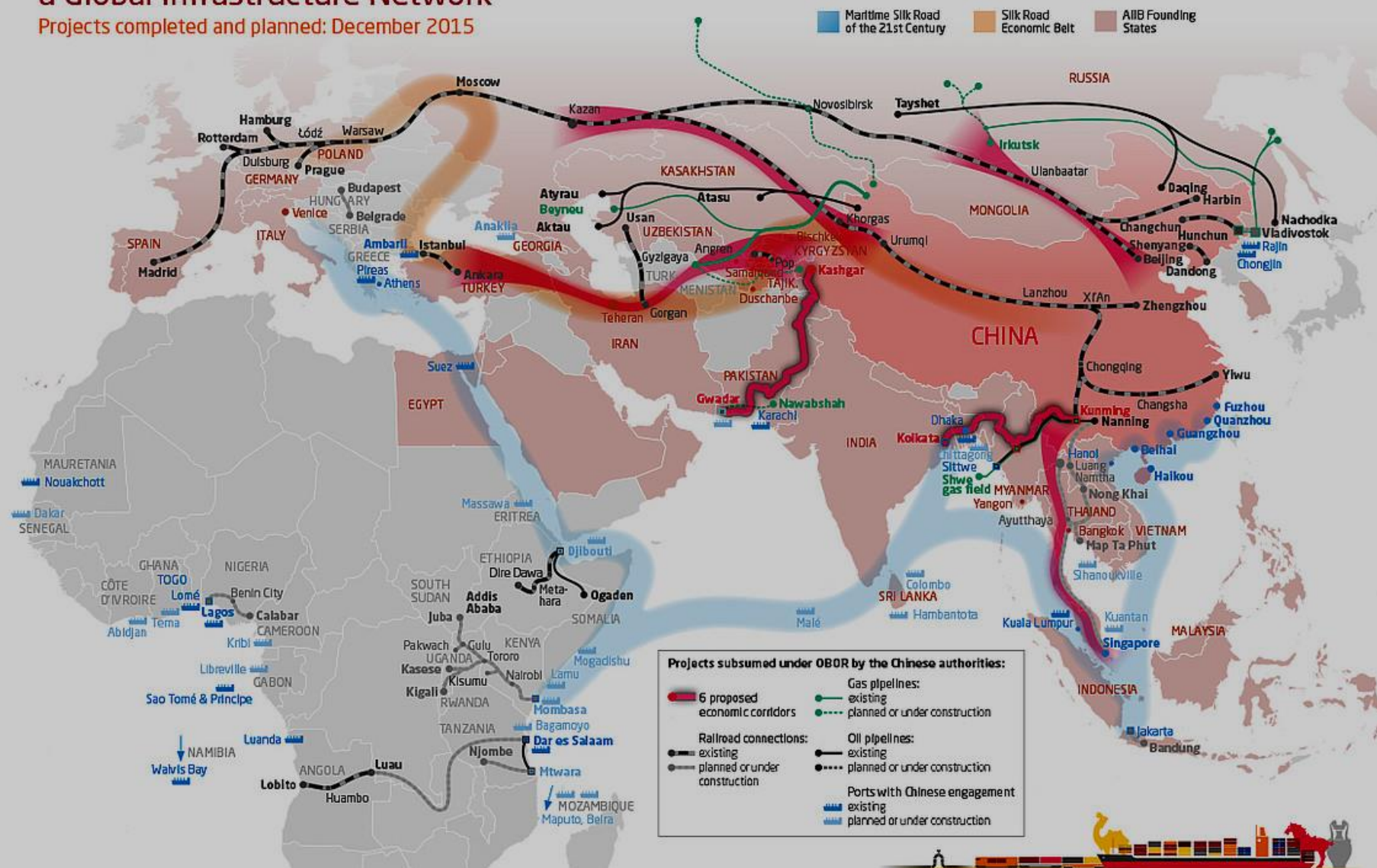
Da *Silk road* a *Belt and Road Initiative*

- La rete stradale e ferroviaria (*The Belt*) come complementarietà ai percorsi marittimi (*The road*) perchè questi ultimi , in caso di crisi, potrebbero facilmente passare sotto il controllo degli USA e dei loro alleati.
- Un cantiere gigantesco che sta trasformando il paesaggio: dal Mar Cinese orientale, attraverso Xi'an (nello Shaanxi) e la regione autonoma uigura dello Xinjiang si arriva all'Asia centrale.
- Lo *Xinsilu*, una strada a 4 corsie di 5000 km.

MERICS China Mapping

One Belt, One Road: With the Silk Road Initiative, China Aims to Build a Global Infrastructure Network

Projects completed and planned: December 2015



Le «Nuove vie della seta»

- La BRI è soprattutto un programma che veicola le priorità della Cina contemporanea, è espressione dell'*hard power economico* della Cina ed è una visione verso il futuro .
- Attraverso questo progetto la Cina da Paese introverso diventa «Potenza» estroversa.
- La transcalarità del progetto : le dimensioni locale, «macro» e «glocale» del progetto.
- Gli aspetti strategici, militari e geopolitici del progetto.
- Gli aspetti culturali e interculturali. La cooperazione con alcuni Paesi di Africa e Asia.

Le «Nuove vie della seta» nel discorso di Pechino

- Migliorare la *governance* globale, il multilateralismo e lo sviluppo degli Stati coinvolti.
- Iniziativa aperta, inclusiva, benefica per i diversi attori coinvolti.
- Il ruolo di raccordo dell'*Asian Infrastructure Investment Bank* (AIIB) tra la Belt and Road Initiative e i piani di sviluppo degli Stati membri.

Il punto di vista cinese

- Europa e Mediterraneo nella strategia cinese: gli spazi intermedi terrestri (Asia Centrale, Russia, Medio Oriente) e marittimi (Oceano Indiano, Mar Rosso, Mediterraneo).
- Concentrazione degli investimenti nei Paesi e negli spazi intermedi che fungono da raccordo tra Cina e Europa centrale.
- Occupare tutti gli spazi che si rendono disponibili dal disimpegno e degli Stati Uniti in Asia e dal neoprotezionismo trumpiano.
- Una una strategia «discreta» che vede in prima linea le aziende e gli imprenditori e non tanto lo Stato cinese.

La strategia cinese sul mare

- Nel 2016 nasce la prima struttura militare logistica cinese all'estero, a Gibuti. E' la prima espansione militare fuori dai confini nazionali per missioni di pace e anti-pirateria
- La Cina si interessa dei porti che:
 - hanno un valore strategico;
 - sono collocati in paesi stabili sul piano politico ed economico;
 - le consentano di controllare le “strozzature” geografiche (stretti e canali) dei flussi del commercio mondiale;
 - permettono di sviluppare rotte alternative per ridurre la dipendenza dalle strozzature geografiche.

Al momento la rinascita della via terrestre della seta è un mito più geografico che reale

A rendere ancora secondarie le nuove vie della seta terrestri rispetto a quelle marittime, nonostante l'enfasi mediatica sono:

- i minori costi del trasporto via mare;
- le barriere geografico-fisiche, le grandi distanze da superare e le numerose frontiere da attraversare;
- le condizioni generalmente obsolete delle infrastrutture ferroviarie e viarie dei Paesi attraversati;
- i costi elevati per omologare strutture, infrastrutture e normative così diverse tra i Paesi;
- il trasporto integrato terra-acqua è ancora costoso nel corridoio centrale (Mar Nero e Mar Caspio);
- l'instabilità politica di ampie regioni attraversate, la diffidenza tra gli stati e i bassi livelli di sicurezza.

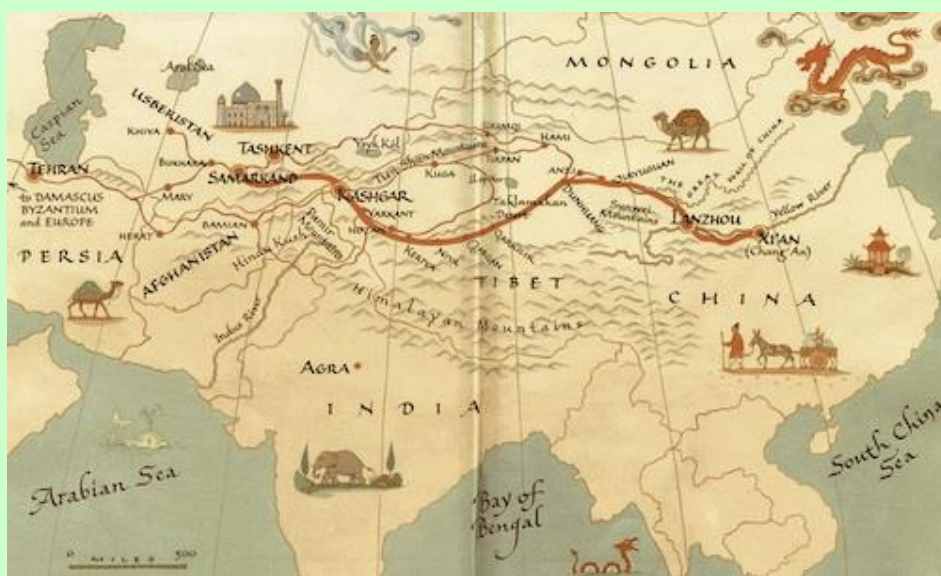
Un impossibile bilancio conclusivo

- Le Nuove vie della seta hanno tempi incerti di realizzazione, potenziati dal Covid 19, richiederanno una quantità imprecisata di investimenti ma esprimono anche una grandiosa e coraggiosa visione geopolitica ed economica di lungo periodo.
- Per l'Unione Europea è una sfida che attira per gli indubbi benefici ma che spaventa per più ragioni (dimensioni della Cina nella BRI, questione dei diritti umani, ecc.).
- Il ruolo degli Usa (tra neutralità, opposizione e tentazioni di entrare nell'iniziativa).
- Il ruolo ambiguo delle altre potenze regionali (India, Giappone e Australia) verso la BRI.

Alcuni testi per approfondire alcuni aspetti della «questione BRI»

- DAL BORGO A.G., GAVINELLI D. (a cura di), *Asia-Pacifico: Regione emergente. Luoghi, culture, relazioni*, Milano-Udine, Mimesis, 2013.
- GAVINELLI D., LUCCHESI F.(eds), *Italy and China. An Evolving Geographical Perspective*, Milano, Franco Angeli, 2014 (Testo in lingua inglese).
- VAGHI M. (a cura di), *I mondi dell'Asia*, Milano-Udine, Mimesis, 2016
- GAVINELLI D., “One Belt One Road: la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?”, in *Geography Notebooks*, vol. 1, LED Edizioni, 2018.
Disponibile gratuitamente su:
<https://www.ledonline.it/index.php/Geography-Notebooks/issue/view/101/showToc>

**In attesa di vedere gli sviluppi futuri
delle Nuove vie della seta
vi ringrazio per l'attenzione!**



dino.gavinelli@unimi.it