

# Dal dibattito accademico al progetto geopolitico

Le Nuove Vie della Seta fra potere marittimo  
e potere continentale

*Simone Dossi*

Università degli Studi di Milano

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

## ABSTRACT

The *Belt and Road Initiative* is closely related to an academic debate that took place in China during the past decade. Its topic was the relative importance of land and sea for the future of international politics, as well as its implications for China's rise: should Beijing focus on the Asia-Pacific maritime domain or on the Eurasian landmass? In response to the academic debate, the *Belt and Road Initiative* was conceived as a geopolitical project that places China at the centre of the international space by leveraging on its dual nature as both a continental and a maritime power. Still, the fate of the *Belt and Road Initiative* hinges on finding a solution to some theoretical issues that the academic debate left unresolved.

*Keywords:* China; Belt and Road Initiative; sea power; land power.

*Parole chiave:* Cina; Nuove Vie della Seta; potere marittimo; potere continentale.

---

Le Nuove Vie della Seta rappresentano oggi l'architrave del discorso ufficiale di politica estera cinese. Annunciata nella seconda metà del 2013, l'iniziativa *Una cintura una via* (*Yi Dai Yi Lu* 一帶一路) è stata infine recepita nella formulazione ufficiale della politica estera cinese nel 2017, in occasione del XIX Congresso nazionale del Partito Comunista Cinese (PCC). Citata più volte nel Rapporto presentato al Congresso dal segretario generale Xi Jinping, l'iniziativa veniva quindi inserita nello Statuto del partito, il cui

Programma generale impegna ora il PCC a “promuovere la realizzazione di ‘Una cintura e una via’” (Zhongguo Gongchandang 2017).

La centralità di questo progetto nella politica estera della Cina di Xi Jinping è aspetto ben noto agli osservatori internazionali. Media e analisti hanno dedicato crescente attenzione alle Nuove Vie della Seta, non da ultimo sulla spinta del grande evento organizzato dalla diplomazia cinese a Pechino nella primavera del 2017, il *Belt and Road Forum for International Cooperation* (Perlez and Bradsher 2017). Quel che è meno noto, tuttavia, è il nesso fra tale progetto e un dibattito accademico che ebbe luogo in Cina nello scorso decennio, con la partecipazione di autorevoli studiosi. Al centro di tale dibattito era una questione geopolitica fra le più classiche: il ruolo di terra e mare nelle dinamiche della politica internazionale. Non si trattava però di una discussione meramente accademica, poiché ciò su cui gli studiosi in effetti si confrontavano era una ben più concreta questione di *policy*: se cioè il paese dovesse puntare sul potere marittimo ovvero su quello continentale. Il dibattito si andò gradualmente spegnendo nel giro di pochi anni, senza che una conclusione condivisa fosse stata raggiunta fra quanti vi avevano preso parte. Fu tuttavia sullo sfondo di quel grande dibattito geopolitico che, a fine 2013, il governo cinese annunciò il progetto delle Nuove Vie della Seta, integrando dimensione marittima e dimensione continentale in una visione di ampio respiro strategico.

Il presente contributo si propone di ricostruire il dibattito geopolitico dello scorso decennio quale premessa del progetto delle Nuove Vie della Seta. Si opererà quindi per una prospettiva di analisi alternativa rispetto a quella – largamente prevalente fra gli osservatori internazionali – che si avvicina al progetto esaminandone i ‘numeri’: ammontare degli investimenti, potenziale impatto sui flussi commerciali, stima delle ricadute economiche per i paesi coinvolti. Al contrario, in questa sede ci si avvicinerà alle Nuove Vie della Seta cercando di ricostruire alcuni elementi del retroterra intellettuale da cui il progetto ha origine. Si partirà dunque nel primo paragrafo da una sintetica rassegna delle principali posizioni emerse all’interno del dibattito geopolitico dello scorso decennio. Il secondo paragrafo evidenzierà quindi alcune riformulazioni in termini *policy-oriented* e i riflessi sul progetto delle Nuove Vie della Seta. Il terzo paragrafo concluderà infine con due questioni teoriche rimaste irrisolte nel dibattito accademico e destinate a pesare sulle sorti del progetto.

## 1. IL DIBATTITO GEOPOLITICO: POTERE MARITTIMO O POTERE CONTINENTALE?

Alla fine dello scorso decennio, la lettura di alcune fra le principali riviste accademiche cinesi poteva ingenerare nel lettore occidentale una sensazione di *déjà-vu*. A tenere banco fra studiosi delle più autorevoli istituzioni accademiche erano infatti le teorie di Alfred T. Mahan, Halford J. Mackinder e Nicholas J. Spykman, che venivano analizzate, commentate e rivisitate alla ricerca di risposte a un urgente interrogativo: per compiere la propria ascesa, la Cina avrebbe dovuto guardare agli spazi marittimi dell'Asia-Pacifico oppure alla massa continentale eurasiatica? Le opinioni tendevano a polarizzarsi attorno a due tesi contrapposte.

Da un lato, i sostenitori del potere marittimo muovevano da argomentazioni storiche per evidenziare la centralità degli spazi marittimi nell'ascesa e nel declino delle grandi potenze (Ni 2007; Shi C. 2008; Shi J. 2008, 1-28; Zhang S. 2009, 65-113). Fra i più convinti sostenitori di tale prospettiva, Zhang Wenmu (张文木), professore all'Università di Scienze Aerospaziali di Pechino, vedeva appunto nel potere marittimo (*haiquan* 海权) il fondamento stesso dell'imperialismo britannico prima e americano poi, così come della conquista giapponese dell'Asia orientale (Zhang W. 2009, 19-44). Per contro, proprio nell'arretratezza navale egli individuava la principale causa del "secolo di umiliazione nazionale" subito dalla Cina fra la metà dell'Ottocento e la metà del Novecento. Un altro autorevole marittimista, il professor Ni Lexiong (倪乐雄) della Scuola di Studi Politici e Giuridici di Shanghai, trovava negli sviluppi storici più recenti la conferma di una generale tendenza dal potere continentale a quello marittimo, in netta contrapposizione con le tesi di Mackinder. Secondo Ni, la Cina era dunque alle prese con una transizione da "paese agricolo interno" (*neilu nonggeng guojia* 内陆农耕国家) a "paese marittimo contemporaneo" (*xiandai haiyang guojia* 现代海洋国家): una trasformazione iniziata nei primi anni Ottanta con la politica di "riforma e apertura" e la conseguente integrazione del paese nella rete dei commerci internazionali (Ni 2007).

Questa "fazione marittimista" (Erickson and Goldstein 2009) vedeva dunque nella Cina una potenza sempre più proiettata sui mari globali, in discontinuità con il suo tradizionale orientamento continentale. In primo luogo, veniva evidenziato il carattere eminentemente marittimo del principale interesse nazionale del paese: la sua integrità territoriale, a partire dalla riunificazione di Taiwan al continente. Data la natura insulare del tassello mancante, la ricomposizione dell'unità nazionale avrebbe infatti richiesto particolare attenzione per gli spazi marittimi, soprattutto lo Stretto di Tai-

wan, ma anche il Mar Cinese orientale e meridionale. In secondo luogo, si argomentava come l'integrazione della Cina nel sistema economico internazionale ne avesse drammaticamente espanso la sfera degli interessi. Come osservava Zhang Wenmu con un gioco di parole, la sicurezza nazionale del paese si spostava così dall'abituale concetto di "sicurezza dei confini" (*bianjie anquan* 边界安全) a nuovi ambiti, collocati "ai confini della sicurezza" (*anquan bianjie* 安全边界) così come tradizionalmente intesa (Zhang W. 2009, 91). In particolare, si andava delineando un crescente interesse alla sicurezza marittima ben al di là del perimetro dell'Asia orientale, lungo quelle vie di comunicazione globali utilizzate dalla Cina per il commercio con l'Europa, l'Africa, l'America e l'Oceania (*ibid.*, 90, 98). Per questi motivi, i sostenitori del potere marittimo ritenevano urgente per la Cina acquisire un vero e proprio "dominio dei mari" (*zhi bai quan* 制海权), con letterale traduzione del classico concetto geopolitico di *command of the sea*. A questo fine era necessario investire nella creazione di una moderna Marina militare, elevata a parametro stesso della futura potenza del paese. Fulcro del programma di modernizzazione navale sarebbe stata l'acquisizione di una prima portaerei cinese, perno del rinnovato dispositivo militare ma anche simbolo di riscatto nazionale (Zhang W. 2009, 96-97).

A simili argomentazioni, i sostenitori del potere continentale rispondevano ribadendo la natura tradizionalmente continentale della Cina. A loro parere la sicurezza nazionale del paese continuava cioè a dipendere anzitutto dalle dinamiche in atto sulla massa eurasiatica ed era pertanto lì che si sarebbero decise le sorti dell'ascesa cinese. Fra i più autorevoli fautori del potere continentale, il professor Ye Zicheng (叶自成) della Scuola di Studi Internazionali dell'Università di Pechino proponeva l'elaborazione di una "nuova prospettiva continentalista" (*xin luquan guan* 新陆权观) (Ye 2007a). A suo parere, la storia aveva offerto nei secoli due diversi modelli di potenza continentale: il modello premoderno dell'impero mongolo e quello ottocentesco e novecentesco della Russia prima e dell'Unione Sovietica poi. Era giunto il momento di proporre un terzo, nuovo modello di potenza continentale, un modello con caratteristiche cinesi e basato su cinque parole-chiave: terra, popolazione, sviluppo, Eurasia e onnicomprensività (*yi tu, ren, fazhan, Ouya dalu, zonghe wei ben de di san luquan xin guannian* 以土、人、发展、欧亚大陆、综合为本的第三陆权新观念). Anzitutto la terra, come "madre della prosperità" (*caifu zhi mu* 财富之母) da proteggere dalla desertificazione e dall'abbandono; in secondo luogo la popolazione, vale a dire gli 1.3 miliardi di cinesi la cui qualità di vita doveva essere "la prima preoccupazione del potere continentale cinese"; di qui lo sviluppo, inteso come attenzione non solo per gli spazi continentali strategicamente rilevanti, ma

per il territorio nella sua interezza; e poi ancora l'Eurasia, ovvero l'intera massa continentale quale orizzonte privilegiato per le "partnership strategiche" del paese; infine l'onnicomprensività, cioè la valorizzazione di altri spazi – mare, aria, *cyber* – ma a mero supporto del potere continentale (Ye 2007b, 5-8).

Era muovendo da simili premesse che Ye contestava punto su punto le tesi dei marittimisti. Anzitutto, egli respingeva l'argomentazione secondo cui l'accresciuta dipendenza della Cina dalle vie di comunicazione marittima globali avrebbe richiesto il dispiegamento di una potente Marina. Data la persistente inferiorità navale della Cina rispetto a numerose altre potenze (e *in primis* agli Stati Uniti), una simile soluzione pareva a Ye del tutto velleitaria. Se la crescente dipendenza dalle importazioni via mare rendeva la Cina maggiormente vulnerabile, l'unica vera risposta era un riequilibrio delle importazioni – e in primo luogo delle importazioni di idrocarburi – dal mare al continente, mediante il potenziamento del commercio via terra con il continente eurasiatico. Si trattava dunque di stabilire una più stretta "cooperazione terra-terra" (*lu-lu hezuo* 陆陆合作), che rilanciasse le relazioni fra la Cina e i suoi vicini in Asia centrale non solo sul piano economico, ma anche su quello politico e culturale (*ibid.*, 281-284). In secondo luogo, lo studioso respingeva l'idea che la riunificazione di Taiwan al continente passasse dal solo potenziamento delle capacità navali cinesi. Pur riconoscendo l'importanza decisiva della forza militare quale deterrente, Ye evidenziava infatti come solo il rafforzamento dell'attrattività economica, politica e culturale del continente avrebbe consentito a Pechino di realizzare la causa della riunificazione pacifica. Era dunque necessario lavorare al perfezionamento del sistema politico e giuridico, all'espansione della crescita economica, al potenziamento degli scambi culturali con la società taiwanese: tutti obiettivi coerenti con il nuovo potere continentale teorizzato da Ye e orientato alla soluzione dei problemi interni al paese, piuttosto che a una proiezione globale velleitaria quanto rischiosa (*ibid.*, 284-293).

## 2. VERSO LE NUOVE VIE DELLA SETA, FRA TERRA E MARE

Benché il dibattito accademico si fosse da subito fortemente polarizzato fra le posizioni dei marittimisti e quelle dei continentalisti, non erano tuttavia mancati già in quegli anni alcuni tentativi di individuare soluzioni di compromesso. In questa direzione si era mosso in particolare Li Yihu (李义虎), pure professore della Scuola di Studi Internazionali dell'Univer-

sità di Pechino, che aveva insistito sulla versatilità geopolitica della Cina, concepita quale potenza “con caratteristiche geopolitiche miste marittime e continentali” (*bailu jianbei de diyuan tezhen* 海陆兼备的地缘特征) (Li 2007). Secondo lo studioso, tale storica versatilità era riemersa in particolare dai primi anni Novanta, per effetto del mutato contesto regionale. Durante la Guerra fredda, infatti, le minacce provenienti dall’Unione Sovietica a nord e dagli Stati Uniti a sud avevano orientato l’asse geopolitico cinese lungo una direttrice nord-sud che era essenzialmente continentale, dai confini settentrionali e nord-occidentali con l’Eurasia sovietica a quelli meridionali con la penisola indocinese al centro delle mire americane. Con la fine della Guerra fredda, tuttavia, l’asse geopolitico del paese si riorientava lungo una direttrice est-ovest, in cui minacce di natura continentale si affiancavano a minacce di natura marittima: da un lato lo scomporsi del quadrante centrasiatiano e i tentativi di penetrazione americana, dall’altro il potenziamento della cooperazione militare fra Stati Uniti e Giappone nei mari regionali. Era dunque necessario, secondo Li, che la Cina lavorasse a uno sviluppo equilibrato tanto del proprio potere marittimo quanto del proprio potere continentale.

Era su questa stessa linea che alcuni anni dopo sarebbe arrivata una proposta di *policy* destinata a esercitare profonda influenza. Ad avanzarla fu ancora una volta un professore dell’Università di Pechino: Wang Jisi (王缉思), direttore della Scuola di Studi Internazionali dal 2005 al 2014, studioso autorevole e ben introdotto nelle alte sfere del potere politico. In un articolo pubblicato nell’autunno del 2012 sul quotidiano *Huanqiu shibao* (环球时报), Wang auspicava un ripensamento della collocazione geopolitica cinese che tenesse in debita considerazione sia la componente marittima sia quella continentale:

[...] in una situazione in cui le placche tettoniche della geoeconomia e della geopolitica sono in continuo movimento, è necessario riflettere su di un “riequilibrio” geostrategico [*diyuan zhanlüe* “*zai pingheng*” 地缘战略 “再平衡”] che presenti caratteristiche di novità, generalità e tenga insieme potere continentale e potere marittimo. (Wang 2012)

La proposta che egli avanzava era quella di una “Avanzata verso ovest” (*Xi jin* 西进), vale a dire un riorientamento geopolitico della grande strategia cinese che guardasse non soltanto agli spazi marittimi dell’Asia-Pacifico, ma anche allo sterminato retroterra continentale della Cina nella massa eurasiatica: Asia centrale, Asia meridionale, Medio Oriente, regione caspica. Il termine era stato già impiegato due anni prima da Li Qianyuan (李乾元), generale dell’Esercito Popolare di Liberazione, già comandante della Re-

gione Militare di Lanzhou e membro del Comitato Centrale del PCC. Meno noto agli osservatori occidentali, un suo libro pubblicato nel 2010 con l'autorevole Casa editrice del popolo e intitolato appunto *Strategia dell'avanzata verso ovest* (*Xi jin zhanlüe* 西进战略) aveva richiamato l'attenzione sull'importanza economica, culturale e strategica delle regioni occidentali della Cina (*Xi bu* 西部), evidenziandone i legami con l'Asia centrale, occidentale e meridionale (Li 2010).

Proprio a questa dimensione internazionale avrebbe guardato più attentamente Wang nella sua rielaborazione del concetto. L'“Avanzata verso ovest” veniva infatti presentata da questi come una nuova grande strategia, che avrebbe offerto una risposta alle difficoltà attraversate in quel momento dalla diplomazia cinese: un effetto, queste ultime, del *pivot to Asia* dell'amministrazione Obama, che accresceva la competizione sino-americana nelle acque dell'Asia orientale e rischiava di trasformare le relazioni fra le due potenze in un “gioco a somma zero”. Secondo Wang, il riorientamento strategico della Cina verso ovest avrebbe consentito di riequilibrare le relazioni con gli Stati Uniti, sfuggendo alla competizione e anzi aprendo nuovi spazi di cooperazione: a ovest della Cina, infatti, “le opportunità di cooperazione sino-americana nei settori degli investimenti, delle fonti energetiche, dell'antiterrorismo, del contrasto della proliferazione e della tutela della stabilità regionale sono significative” (Wang 2012). Al tempo stesso, il potenziamento della cooperazione con i paesi dell'Asia centrale avrebbe aiutato Pechino a conseguire importanti obiettivi di politica interna. L'instabilità politica e l'arretratezza economica dell'Asia centrale influivano infatti negativamente sulle regioni occidentali della Cina, Xinjiang e Tibet in particolare: portare sviluppo e stabilità nella regione avrebbe dunque avuto ricadute positive anche su questo versante, facilitando l'attuazione del programma di “Grande apertura dell'Ovest” (*Xi bu da kaifa* 西部大开发), lanciato dal governo cinese nel 1999 e mirato a chiudere il divario economico fra la prospera fascia costiera e le più arretrate regioni occidentali.

Accolta con grande interesse (Fardella 2015), la proposta di Wang si rifletteva nelle scelte politiche compiute da Pechino pochi mesi dopo. Benché infatti il dibattito accademico fosse ormai entrato nella sua fase calante, la chiave di lettura geopolitica che esso aveva suggerito veniva recepita – secondo la formulazione di compromesso avanzata da Wang – nel nuovo ambizioso progetto di politica estera che il governo cinese si apprestava a varare. Il 7 settembre 2013, nel suo discorso all'Università Nazarbaev del Kazakistan, il presidente Xi Jinping lanciava l'idea di una “Cintura economica della Via della Seta” (*Sichou zhi lu jingji dai* 丝绸之路经济带). A questa componente continentale si aggiungeva poche settimane più tardi una

componente marittima: nel suo discorso al Parlamento indonesiano il 3 ottobre, Xi auspicava una “Via della Seta Marittima del XXI secolo” (*21 shiji haishang sichou zhi lu* 21世纪海上丝绸之路) da costruire assieme agli stati del Sudest asiatico. Le Nuove Vie della Seta riprendevano così la chiave di lettura geopolitica proposta dal dibattito accademico: la terra e il mare come i due spazi della proiezione globale della Cina nel nuovo secolo, due spazi concepiti tuttavia non in antitesi l’uno all’altro, bensì come componenti armoniche di un unico progetto coerente, in linea con la proposta di Wang.

Riflessi del dibattito geopolitico sarebbero apparsi in modo evidente in un importante documento ufficiale pubblicato nel marzo 2015: il Piano d’azione redatto congiuntamente dalla Commissione Statale per lo Sviluppo e la Riforma, dal Ministero degli Affari Esteri e dal Ministero del Commercio. Il documento, che costituiva la prima illustrazione programmatica ufficiale dell’iniziativa, non si limitava infatti a esporre principi, obiettivi e priorità del nuovo progetto, ma intendeva anzitutto delinearne una visione eminentemente geopolitica, imperniata sul binomio terra-mare. Nel Piano d’azione, le Nuove Vie della Seta riposizionavano così la Cina al centro di un vasto scacchiere definito dalla massa continentale euro-asiatica-africana e dagli spazi marittimi a essa contigui:

Una cintura una via collega il continente euro-asiatico-africano: a un’estremità vi è la sfera economica in espansione dell’Asia orientale, all’altra la sfera economica sviluppata dell’Europa, mentre al centro si trovano vasti paesi dell’entroterra dalle straordinarie potenzialità di sviluppo economico. La Cintura economica della Via della Seta punta a connettere la Cina all’Europa (Mar Baltico) attraverso l’Asia centrale e la Russia; al Golfo persico e al Mar Mediterraneo attraverso l’Asia centrale e occidentale; e al Sudest asiatico, all’Asia meridionale e all’Oceano Indiano. La Via della Seta Marittima del XXI secolo ha per direttrici prioritarie quella dai porti costieri della Cina attraverso il Mar Cinese meridionale verso l’Oceano Indiano e poi sino all’Europa; e attraverso il Mar Cinese meridionale verso l’Oceano Pacifico meridionale. (Guojia fazhan gaige wei, Waijiao bu e Shangwu bu 2015)

In questa rappresentazione spaziale, la Cina assumeva dunque il ruolo di vero e proprio perno geopolitico, con esaltazione della sua duplice vocazione continentale e marittima. Una vocazione che si compiva nella stessa scomposizione e riorganizzazione geopolitica del territorio cinese. Così, il documento affermava che le regioni settentrionali e occidentali della Cina avrebbero svolto il compito di ponte con la Russia, l’Asia centrale, il subcontinente indiano e l’Iran; le regioni sudoccidentali avrebbero collegato la Cina ai paesi dell’ASEAN attraverso i nuovi corridoi terrestri e alla costa dell’Asia attraverso infrastrutture portuali da potenziare; le regioni interne,



infine, avrebbero assunto il ruolo di centro di produzione e servizio per il resto del paese. Così come presentata nel documento, l'iniziativa del governo cinese non era dunque soltanto quella imponente mobilitazione di risorse finanziarie descritta dai media internazionali: di più, era un ambizioso progetto geopolitico di ridefinizione dello spazio internazionale con la Cina al centro, nella sua versatile natura di potenza *sia* continentale *sia* marittima.

### 3. CONCLUSIONI: ALCUNE QUESTIONI IRRISOLTE

L'iniziativa delle Nuove Vie della Seta non può dunque essere colta appieno nel suo significato se non sullo sfondo del dibattito accademico dello scorso decennio. È infatti quel dibattito ad aver fornito al progetto governativo la sua fondamentale chiave di lettura delle sfide che una Cina in ascesa dovrà saper affrontare nel XXI secolo: la chiave di lettura geopolitica del binomio fra terra e mare. In conclusione va tuttavia evidenziato come proprio questa peculiare contiguità fra il dibattito accademico e l'iniziativa delle Nuove Vie della Seta determini al tempo stesso anche alcuni dei principali limiti di quest'ultima. Il tentativo di portare a sintesi il dibattito accademico non risulta infatti pienamente riuscito e l'iniziativa pare dunque risentire del peso di alcuni nodi teorici rimasti irrisolti: se ne segnalano due in particolare.

Il primo è il problema delle priorità. Il nucleo del dibattito accademico verteva sulla rilevanza *relativa* di terra e mare quali spazi dell'ascesa cinese: le sorti di tale ascesa sarebbero state cioè decise dal potere continentale o dal potere marittimo? All'interno del progetto delle Nuove Vie della Seta, però, questa domanda rimane priva di una risposta convincente. Spazi marittimi e spazi continentali vi vengono infatti meramente giustapposti, senza alcuna chiara gerarchia in termini di agenda. Ma giocare contemporaneamente su due tavoli così diversi come la massa eurasiatica e le sue periferie marittime potrebbe rivelarsi assai complicato, a maggior ragione in un contesto di crescente instabilità. E questo è precisamente il tratto che accomuna larga parte delle periferie della Cina, tanto continentali quanto marittime. Da un lato, l'instabilità politica che si irradia dal Medio Oriente e dal Nord Africa attraverso l'Asia centrale viene percepita come una sfida per la sicurezza del paese, in particolare delle sue regioni occidentali (Fardella 2015). Dall'altro lato, l'instabilità nel Mar Cinese meridionale e orientale – cui la Cina stessa ha ampiamente contribuito con le proprie politiche degli ultimi anni – complica significativamente il calcolo della politica estera cinese

nell'Asia-Pacifico, sullo sfondo del crescente coordinamento strategico fra gli Stati Uniti e diversi paesi della regione (Dossi 2016). Perseguire la contemporanea riorganizzazione tanto degli spazi continentali quanto di quelli marittimi potrebbe dunque rivelarsi semplicemente al di là delle capacità cinesi.

Si arriva così alla seconda questione irrisolta: il nesso fra cooperazione economica e stabilità politica. L'assunto alla base delle Nuove Vie della Seta è che il potenziamento della cooperazione economica conduca di per sé al consolidamento della stabilità politica. L'espansione della 'connettività' e il conseguente incremento dei volumi di commercio e investimenti sarebbero cioè lo strumento principe per la stabilizzazione politica delle periferie, continentali tanto quanto marittime. È questo un approccio che non rappresenta certo una novità nel repertorio politico di Pechino: nei decenni passati, anzi, esso è stato sistematicamente applicato dalle autorità cinesi per pacificare conflitti politici di varia natura. Proprio questa logica ha sorretto, per esempio, la politica di Pechino verso Taipei durante gli anni della presidenza di Ma Ying-jeou, quando il potenziamento dell'integrazione economica fra le due sponde dello Stretto venne perseguito dalla Cina continentale quale primo passo verso l'auspicata riunificazione politica, secondo una strategia allora identificata come "prima il facile poi il difficile" (*xian yi hou nan* 先易后难) (Dossi 2013). È curioso come tale concezione del rapporto fra cooperazione economica e stabilità politica sia involontariamente condiviso con una lunga tradizione del pensiero liberale occidentale: per esempio con quelle teorie della "pace commerciale" che hanno esaltato la centralità degli scambi nella promozione della pace e della stabilità internazionale (Andreatta 2001, 44-48). Benché ideologicamente trasversale, tuttavia, il nesso fra cooperazione economica e stabilità politica resta alquanto problematico dal punto di vista empirico. È quel che Pechino sta sperimentando per esempio nelle proprie relazioni con Taiwan, dove il rafforzamento dell'integrazione economica fra le due sponde dello Stretto si è in effetti tradotto in nuove forme di conflitto politico, come evidenziato dalla diffusa opposizione popolare agli accordi negoziati sul finire della presidenza Ma (Hsieh 2015).

Resta dunque da vedere se i progetti di cooperazione associati alle Nuove Vie della Seta aiuteranno la Cina a stabilizzare le proprie periferie o finiranno al contrario per divenire vittime dell'instabilità stessa. Nato in risposta al dibattito accademico dello scorso decennio, il grandioso progetto resta insomma imbrigliato in alcune delle sue più evidenti contraddizioni teoriche. Se non verrà trovata adeguata risposta, il rischio è che l'ambizione dell'iniziativa finisca per trasformarsi in velleità.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- Andreatta, F. 2001. *Mercanti e guerrieri. Interdipendenza economica e politica internazionale*. Bologna: il Mulino.
- Dossi, S. 2013. "Oltre la rivalutazione della rivoluzione del 1911. Il processo di riavvicinamento a Taiwan". In *La Cina dopo il 2012. Dal centenario della prima repubblica al XVIII Congresso del Partito comunista*, a cura di M. Miranda, 64-77. Roma: L'Asino d'oro edizioni.
- Dossi, S. 2016. "La Cina e le controversie marittime in Asia orientale. Vecchie questioni e nuove sfide". In *Cina Report 2016. Politica, società e cultura di una Cina in ascesa. L'amministrazione Xi Jinping al suo primo mandato*, a cura di M. Miranda, 71-86. Roma: Carocci.
- Erickson, A.S., and L.J. Goldstein. 2009. "Introduction: Chinese Perspectives on Maritime Transformation". In *China Goes to Sea: Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, edited by A.S. Erickson, L.J. Goldstein, and C. Lord, XIII-XXXVI. Annapolis: Naval Institute Press.
- Fardella, E. 2015. "China's Debate on the Middle East and North Africa: A Critical Review". *Mediterranean Quarterly* 26 (1): 5-25.
- Guojia fazhan gaige wei (Commissione Statale per lo Sviluppo e la Riforma), Waijiao bu (Ministero degli Affari Esteri), e Shangwu bu (Ministero del Commercio). 2015. *Tuidong gongjian sichou zhi lu jingji dai he 21 shiji haishang sichou zhi lu de yuanjing he xingdong* (Visione e azioni per la promozione della comune realizzazione della Cintura economica della Via della Seta e della Via della Seta Marittima del XXI secolo). *Renmin ribao (Quotidiano del popolo)*, 26 marzo: 4.
- Hsieh, J.F. 2015. "Taiwan in 2014: A Besieged President amid Political Turmoil". *Asian Survey* 55 (1): 142-147.
- Li, Q. 2010. *Xi jin zhanüe* (Strategia dell'avanzata verso ovest). Beijing: Renmin chubanshe.
- Li, Y. 2007. "Cong hai lu erfen dao hai lu tongchou. Dui Zhongguo hai lu guanxi de zai shenshi" (Dalla separazione al coordinamento di terra e mare. Una riconsiderazione delle relazioni fra terra e mare nel caso cinese). *Xiandai guoji guanxi (Relazioni internazionali contemporanee)* 214: 1-7.
- Ni, L. 2007. "Cong luquan dao haiquan de lishi biran. Jian yu Ye Zicheng jiaoshou shangque" (La necessità storica della transizione dal potere continentale al potere marittimo. Una discussione con il professor Ye Zicheng). *Shijie jingji yu zhengzhi (Economia e politica mondiali)* 327: 22-32.
- Perlez, J., and K. Bradsher. 2017. "Xi Jinping Positions China at Center of New Economic Order". *New York Times*, May 14. <https://www.nytimes.com/2017/05/14/world/asia/xi-jinping-one-belt-one-road-china.html>.
- Shi, C. 2008. "Jin shi nian lai guanyu Zhongguo haiquan wenti yanjiu shuping" (Rassegna della letteratura degli ultimi dieci anni sul problema del potere marittimo della Cina). *Xiandai guoji guanxi (Relazioni internazionali contemporanee)* 4: 53-60.

- Shi, J. 2008. *Haiquan yu Zhongguo* (Il potere marittimo e la Cina). Shanghai: Shanghai sanlian shudian.
- Wang, J. 2012. “Xi jin’, Zhongguo diyuan zhanlüe de zai pingheng” (‘Avanzata verso ovest’, il riequilibrio geostrategico della Cina). *Huanqiu shibao* (Tempi globali), October 17. [http://opinion.huanqiu.com/opinion\\_world/2012-10/3193760.html](http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html).
- Ye, Z. 2007a. “Zhongguo de heping fazhan: luquan de huigui yu fazhan” (Lo sviluppo pacifico della Cina: il ritorno e lo sviluppo del potere continentale). *Shijie jingji yu zhengzhi* (Economia e politica mondiali) 318: 23-31.
- Ye, Z. 2007b. *Luquan fazhan yu daguo xingshuai. Diyuan zhengzhi huanjing yu Zhongguo heping fazhan de diyuan zhanlüe xuanze* (Il potere continentale e l’ascesa e il declino delle grandi potenze. L’ambiente geopolitico e le scelte geostrategiche per lo sviluppo pacifico della Cina). Beijing: Xinxing chubanshe.
- Zhang, S. 2009. *Zhongguo haiquan* (Il potere marittimo della Cina). Beijing: Renmin ribao chubanshe.
- Zhang, W. 2009. *Lun Zhongguo haiquan* (Sul potere marittimo della Cina). Beijing: Haiyang chubanshe.
- Zhongguo Gongchandang, G. 2017. *Zhongguo Gongchandang zhangcheng* (Statuto del Partito Comunista Cinese). *Renmin ribao* (Quotidiano del popolo), 29 ottobre: 1-4.