

Osservatorio di Politica internazionale



Senato
della Repubblica
Camera
dei deputati
Ministero
degli Affari Esteri
e della Cooperazione
Internazionale

Strategie di collegamento dell'Indo-Pacifico al Mediterraneo allargato.

La prospettiva dell'Italia oltre il corridoio IMEC

Dicembre 2023

210

Approfondimenti

OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE

Approfondimento Geopolitica.info

**Strategie di collegamento
dell'Indo-Pacifico al Mediterraneo allargato.
La prospettiva dell'Italia oltre il corridoio IMEC**

dicembre 2023

A cura di *Lorenzo Termine* e *Alice Dell'Era* per il Centro Studi Geopolitica.info, in collaborazione con il Centro di Ricerca “Cooperazione con l'Eurasia, il Mediterraneo e l'Africa Subsahariana (CEMAS)” di Sapienza Università di Roma.

centrostudi@geopolitica.info – www.geopolitica.info

Indice

Prefazione	
<i>Francesco Diella</i>	1
Executive Summary	
<i>Lorenzo Termine e Alice Dell’Era</i>	3
Parte prima. Dalla periferia al centro: l’ascesa strategica dell’Indo-Pacifico	
1. Definire una regione strategica: l’Indo-Pacifico di <i>Lorenzo Termine e Vincenzo Poti</i>	6
2. Molte vie, una sola direttrice: infrastrutture e geopolitica tra Mediterraneo allargato e Oceano Pacifico di <i>Matteo Marconi e Paolo Sellari</i>	11
3. Alle origini del dibattito sulla proiezione italiana nell’Indo-Pacifico: il ribilanciamento americano e la periferizzazione strategica del Mediterraneo allargato di <i>Gabriele Natalizia e Alice Dell’Era</i>	18
Parte seconda. Meccanismi di connessione tra Mediterraneo allargato e Indo-Pacifico	
4. Limiti e ambizioni della Difesa italiana nell’Indo-Pacifico di <i>Matteo Mazziotti di Celso</i>	30
5. Dalla BRI al progetto IMEC: opportunità e rischi per l’Italia di <i>Alice Politi</i>	36
6. La cooperazione culturale e scientifica nell’Indo-Pacifico: il ruolo dell’Italia di <i>Silvia Menegazzi</i>	42
Parte terza. Le relazioni bilaterali	
7. Oltre il Golfo di Aden: nuove convergenze e potenziali limiti nel rapporto tra Italia e India nell’Indo-Pacifico di <i>Mauro Bonavita</i>	48
8. Connettere Mediterraneo allargato e Indo-Pacifico: l’opzione pakistana di <i>Tiziano Marino</i>	53
Considerazioni finali	
9. Verso una strategia italiana per l’Indo-Pacifico di <i>Gabriele Abbondanza e Lorenzo Termine</i>	60
10. Conclusioni di <i>Alessandro Duce</i>	65

MOLTE VIE, UNA SOLA DIRETTRICE: INFRASTRUTTURE E GEOPOLITICA TRA MEDITERRANEO ALLARGATO E OCEANO PACIFICO

MATTEO MARCONI*, PAOLO SELLARI**

Introduzione

Questa prima porzione di XXI secolo verrà con ogni probabilità ricordata come l'epoca dell'infrastrutturazione sovranazionale. Sono numerosi i progetti che in questi decenni sono stati varati al fine di connettere intere masse continentali. Non sempre alle parole seguono i fatti, e in generale un tono propagandistico è inscindibile da questo tipo di pianificazioni. Non dobbiamo sorprendersi: si tratta di progetti di ampio respiro e quindi il ruolo del potere politico nella loro implementazione si somma e spesso sostituisce al potere economico. Ciononostante, il solo fatto che simili piani vengano elaborati, proposti e considerati vessillo di interi cicli politici comporta un sostanziale cambio di modello nella scala del rapporto tra potere e infrastrutture; basti pensare all'importanza data da Xi Jinping alla *Belt and Road Initiative* per la Cina.

In questa nuova fase geopolitica la crescita dell'infrastrutturazione sovranazionale è un sintomo della crisi del modello statale dal punto di vista trasportistico. Le infrastrutture non sono più un fatto meramente nazionale, di spettanza dello stato, ma cambiano scala, servono interessi più grandi e complessi. Ulteriore novità, tuttavia, è che lo stato non viene superato dalla scala globale, che fino a pochi anni fa sotto la spinta dei flussi economici e commerciali sembrava dover essere in grado di uniformare il pianeta sotto forma di globalizzazione. Piuttosto, questi grandi progetti prendono una forma macroregionale, continentale, a segnalare la nascita o l'irrobustimento di grandi spazi organizzati da una potenza guida.

Si pensi alla *Trans European Network* voluta dall'Unione Europea nel 1993 con il Consiglio di Essen, e l'idea dei corridoi paneuropei proposta nel corso della Conferenza dei Ministri europei dei Trasporti svoltasi a Creta nel 1994: progetti geopolitici, volti alla realizzazione dello spazio unico europeo e della proiezione a est dell'Europa comunitaria all'indomani dell'implosione dello spazio sovietico. Progetti di dimensione e proiezione sempre più ampie, come dimostrato dall'accordo per l'istituzione di TRACECA (1998), organizzazione finalizzata alla realizzazione di un lungo corridoio di trasporto, di merci, persone e materie prime energetiche, tra Europa, Caucaso e Asia centrale. Fu quest'ultima la prima grande idea politica di connessione terrestre tra Europa e Asia. Aperto lo spazio ex sovietico, la proiezione infrastrutturale europea verso oriente rappresentava un progetto geopolitico multidimensionale (rafforzamento strategico dell'Europa occidentale) e multisettoriale (apertura di mercati e accesso alle risorse centroasiatiche).

In definitiva, le infrastrutture di trasporto sono un modo attraverso il quale possiamo studiare la formazione di nuove regioni geopolitiche, con interessi economici e commerciali convergenti.

* Sapienza Università di Roma.

** Sapienza Università di Roma.

Le grandi infrastrutture transnazionali di inizio XXI secolo in Eurasia

Se applichiamo il criterio sopradescritto alla massa eurasiatica, possiamo notare un fenomeno ricorrente e assai stimolante per l'analisi.

Si tratta dell'infrastrutturazione dell'Eurasia, che ora potrebbe diventare un grande spazio dotato di relativa coerenza, almeno dal punto di vista trasportistico e commerciale. Fino alla fine del XX secolo, il sistema di trasporti interno a questa enorme area era caratterizzato da una forte frammentazione e da ritardi strutturali. Si era, infatti, molto lontani dal sogno mackinderiano di un enorme spazio prevalentemente dominato dalla mobilità.

In questa prima parte di XXI secolo due grandi progetti ambiscono a rimodellare lo spazio geopolitico eurasiatico dal punto di vista trasportistico, la *Belt and Road Initiative* (BRI) cinese e ora IMEC (*India Middle East Corridor*). Nel caso della BRI, si tratta di un complesso infrastrutturale che dalle zone produttive cinesi si dipana lungo le penisole eurasiatiche. Profilo simile per IMEC, che però significativamente vorrebbe escludere la Cina. In entrambi i casi il terminale occidentale di questi progetti è l'Europa, dove gioca un ruolo preminente il Mediterraneo allargato, composto dal Mediterraneo propriamente detto, comprensivo delle tre penisole iberica, italiana e balcanica, il Mar Nero, il Mar Rosso e il Golfo Persico, mantenendo nel novero anche le terre emerse comprese tra questi mari. È uno spazio strategico e geopolitico che si articola in un susseguirsi di spazi acquatici e terre messi a sistema in una griglia di linee di rifornimento e comunicazione.

Va d'altronde ricordato come già all'indomani della Seconda Guerra Mondiale la geopolitica abbia ispirato progetti di grandi sistemi infrastrutturali terrestri, in considerazione del fatto che trasporto aereo e marittimo non avevano ancora avuto gli sviluppi dei decenni successivi. Uno di questi fu relativo alla *Trans-Asian Railway* (TAR), proposto dalla Commissione economica e sociale delle Nazioni Unite per l'Asia e il Pacifico (UNESCAP), avviato negli anni Cinquanta, con l'obiettivo di fornire un collegamento ferroviario continuo di 14 mila km tra Singapore e Istanbul, con possibili ulteriori collegamenti con l'Europa e l'Africa. I progressi nello sviluppo della TAR furono tuttavia ostacolati dai successivi trent'anni di Guerra Fredda la cui fine stimolò nuovamente l'interesse. Nel 1992 la Divisione Trasporti e Turismo dell'UNESCAP riprese il progetto, elaborandolo e creando le basi per la proposta, nel 2006, del *Trans Asian Network Agreement* per la costruzione di una rete ferroviaria transcontinentale tra l'Europa e i porti cinesi del Pacifico. I corridoi previsti erano grossomodo coincidenti con quelli che in seguito saranno proposti da Pechino con BRI. Il piano fu definito genericamente "Via della Seta di Ferro": ben sette anni prima dell'annuncio delle Nuove vie della Seta da parte di Xi Jinping, avvenuto ad Astana nel 2013.

Il complesso di corridoi del progetto cinese fu meglio specificato nel 2015 nel documento *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road* ed erano costituiti da: *New Eurasian Land Bridge* (tra lo Jianguo e Rotterdam); *China-Mongolia-Russia Economic Corridor*; *China Central Asia-West Asia Economic Corridor*; *China-Indochina Peninsula Economic Corridor* (comprende la sottoregione del Grande Mekong); *China-Pakistan Economic Corridor*; *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor*. In particolare, gli ultimi due tendevano ad isolare l'India e a permettere alla Cina di raggiungere, via terra, i porti sull'Oceano Indiano. Il primo, in particolare, ha un evidente impatto geopolitico nella

regione per diversi motivi: collega la nuova macroregione logistica tra Cina e Kazakistan con l'Oceano Indiano; rafforza i rapporti, anche in chiave anti-indiana, tra Cina e Pakistan; funge da catalizzatore nei confronti di paesi vicini come Iran e Afghanistan, che guardano all'iniziativa come potenziale collante per ridisegnare il quadro geopolitico regionale. D'altro canto, non sono neppure trascurabili gli impatti sulle casse statali pakistane, sottoposte a stress finanziari che, alcuni analisti, inquadrano come possibili esiti della "trappola del debito" che i prestiti cinesi rischiano di innescare in diversi paesi destinatari di prestiti e investimenti.

La pandemia ha rallentato non di poco i progetti cinesi, sia per le situazioni emergenziali sviluppatesi all'interno dei singoli paesi, sia per la ridotta disponibilità di materie prime scaturita dall'interruzione di molte *supply chain* globali. Tuttavia, la Cina ha saputo trasformare la pandemia a proprio vantaggio, diventando da vittima a protagonista nella lotta contro il virus e ponendosi come leader della trasformazione tecnologica e di un nuovo ordine mondiale digitale (Chang, 2023).

Nonostante l'incessante crescita degli investimenti nella *Digital Silk Road*, va comunque rimarcato come le infrastrutture e le relazioni materiali siano ancora oggi determinanti nella produzione di scenari geopolitici. E in questo *Belt and Road* ha sicuramente scardinato parametri consolidati che hanno consentito l'affermazione del potere marittimo a livello mondiale. Porre l'accento sulle connessioni terrestri eurasiatiche ha significato evidenziare ancora di più il ruolo anfibio delle penisole eurasiatiche, il ruolo di connettori terra-mare che i porti situati lungo la rotta tra est e ovest del pianeta rivestono. Il porto pakistano di Gwadar, per fare un esempio, non è rilevante come porto in sé, ma come collettore di interessi politici, economici, geopolitici che si spingono in una vastissima area interna. Le rotte terrestri eurasiatiche, che avrebbero rappresentato una alternativa continentale allo sviluppo delle relazioni marittime e anfibe, in realtà sono troppo fortemente condizionate dall'instabilità dello spazio geopolitico russo.

La dimostrazione di come il valore anfibio di *Belt and Road* sia elevato è stata la risposta da parte occidentale, avvenuta con la firma nel settembre 2023 del Memorandum di intesa per la creazione di IMEC, che a sua volta ha tratto origine dal gruppo I2U2 formato nel 2021 tra India, Emirati Arabi, Israele, Stati Uniti. Un tentativo di rafforzare in chiave anticinese una *partnership* strategica intorno a un'area, quella mediorientale, in cui il confronto geopolitico tra Cina e Occidente va al di là del semplice interesse petrolifero (l'area del Golfo conta circa il 40% delle importazioni cinesi di petrolio), ma riguarderebbe il peso politico interno al quadrante, relativo al contenimento dell'instabilità dello spazio musulmano, che ai suoi confini occidentali riguarda la stessa Cina.

Una proposta interpretativa: *rimland* e infrastrutture di trasporto

BRI e IMEC sono progetti infrastrutturali antagonisti, ma convergenti su un unico obiettivo: garantirsi la sicurezza e il controllo sulla più importante direttrice economica globale, la quale, nonostante fenomeni rilevanti, ma non certo sconvolgenti, di *reshoring*, risulta essere l'elemento organizzatore dell'economia mondiale.

I profili geografici di questi progetti sono assimilabili, vanno a interessare aree non perfettamente sovrapponibili ma comunque selezionate sulla base di un fattore

accomunante. È la volontà di innervare le opportunità trasportistiche nell'area anfibia delle penisole eurasiatiche: vie terrestri e marittime predisposte per unire tra loro l'Europa, il Vicino Oriente, l'India e la Cina (quest'ultima valorizzata soltanto nel caso della BRI).

Questo insieme di percorsi che lambiscono i mari che affacciano sulla parte meridionale della massa eurasiatica ci interrogano. Come mai sono stati proposti piani così relativamente simili dal punto di vista spaziale, quantunque animati da logiche politiche molto diverse?

Per spiegare questa sinonimia prendiamo a prestito la teoria del *rimland* di Nicholas J. Spykman, studioso fiammingo naturalizzato americano e scomparso nel 1943, uno dei più importanti esponenti della geopolitica classica.

Proprio alle penisole eurasiatiche Spykman dedicava particolare attenzione, sostenendo che Europa, Vicino Oriente, India e Cina insieme rappresentavano il *rimland*, ovvero quella porzione costiera dell'Eurasia non toccata dai ghiacci. Il *rimland* è l'area del globo a maggiore popolazione e concentrazione di ricchezza, ma non solo, è anche dove si sono sviluppate la maggior parte delle grandi civiltà del nostro pianeta.

Le ragioni che rendono questa determinata fascia particolarmente densa sono strutturali, da rintracciarsi principalmente nella geografia. Ne deriva un carattere anfibio, dato che il *rimland* si compone di terre emerse che si proiettano sul mare e dunque per comprenderne le dinamiche sarà necessario guardare tanto agli equilibri di potere sul mare che su terra.

Non tutti i punti del *rimland* sono importanti allo stesso modo, piuttosto hanno una particolare rilevanza le due aree corrispondenti ai mari interni, Mar Mediterraneo per l'Europa e Mar Cinese meridionale per la Cina.

Si tratta di aree dove popolazione e ricchezza sono particolarmente concentrate. Non è quindi sorprendente che si sviluppino infrastrutture sovranazionali lungo tutta la regione, perché sarà notevole l'interesse a rendere efficaci gli scambi reciproci. Ciò è vero soprattutto oggi, con la Cina capace di risalire negli ultimi decenni la china del sottosviluppo e quindi dialogare su un piano di parità con un grande attore come l'Europa. Se ci pensiamo, era la stessa dinamica in atto ai tempi della storica Via della seta, prima della scoperta dell'America.

Le infrastrutture, è bene precisare, prenderanno una distribuzione anfibia per ragioni sia strategiche che commerciali. Dal punto di vista strategico, la doppia connessione terra-mare permette di rendere più sicure entrambe le direttrici. Guardando al commercio, il trasporto via mare è ineludibile sui grandi volumi, così come quello via terra è inevitabile per completare il sistema trasportistico.

Si pensi a quanto sta accadendo oggi con la BRI, che porta la Cina a presidiare il *rimland* sia dal punto di vista civile sia militare, con la presenza di basi militari marittime lungo il percorso.

L'alternativa settentrionale

La ricerca di vie alternative in spazi geografici e geopolitici lontani dal *rimland*, in primis quella che dovrebbe percorrere la rotta artica tanto celebrata da buona parte della

letteratura, soprattutto asiatica (Zhang et al., 2018; Cao et al., 2022; Guo et al., 2022) e russa (Zaikov et al., 2019), non sembra sostenibile nel breve-medio periodo. Anche ammesso che lo scioglimento dei ghiacci artici proceda con i ritmi preannunciati dall'*International Panel on Climate Change*, secondo cui entro il 2049 tutta la rotta artica siberiana (*Northern Sea Route*) sarebbe sgombra dai ghiacci per nove mesi all'anno, si tratterebbe pur sempre di una rotta stagionale soggetta a rischi per la navigazione, a velocità di navigazione molto ridotte, e con considerevoli costi aggiuntivi per garantirne la sicurezza (Barnes et al., 2021, Gunnarson e Moe, 2021). Va considerato, poi, che le strategie delle compagnie di *shipping* sono sempre più favorevoli all'utilizzo di grandi portacontainer che hanno bisogno di effettuare scali lungo il tragitto per servire mercati intermedi. Questi ultimi sono certamente presenti lungo la rotta dell'Oceano Indiano (si pensi alla penisola indocinese, all'India, al Pakistan, alla penisola arabica, al Mediterraneo) ma non lo sono affatto lungo la rotta siberiana, che sarebbe, in sostanza, utilizzata esclusivamente, o quasi, per i collegamenti diretti Asia orientale – Europa del Nord.

In conclusione, i molteplici progetti infrastrutturali che interessano il *rimland* testimoniano che la direttrice dominante lo sviluppo commerciale globale nei prossimi decenni sarà questa. Qualunque azione tesa alla crescita economica dovrà porsi il problema della connessione a questi enormi flussi.

Immagini

Fig. 1: L'area in rosa è il *rimland* secondo Spykman.

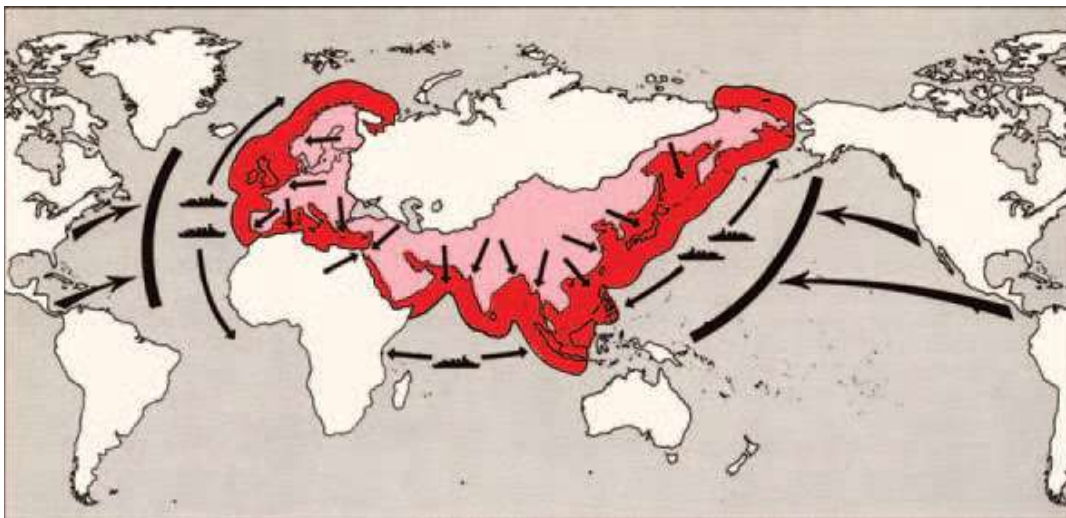
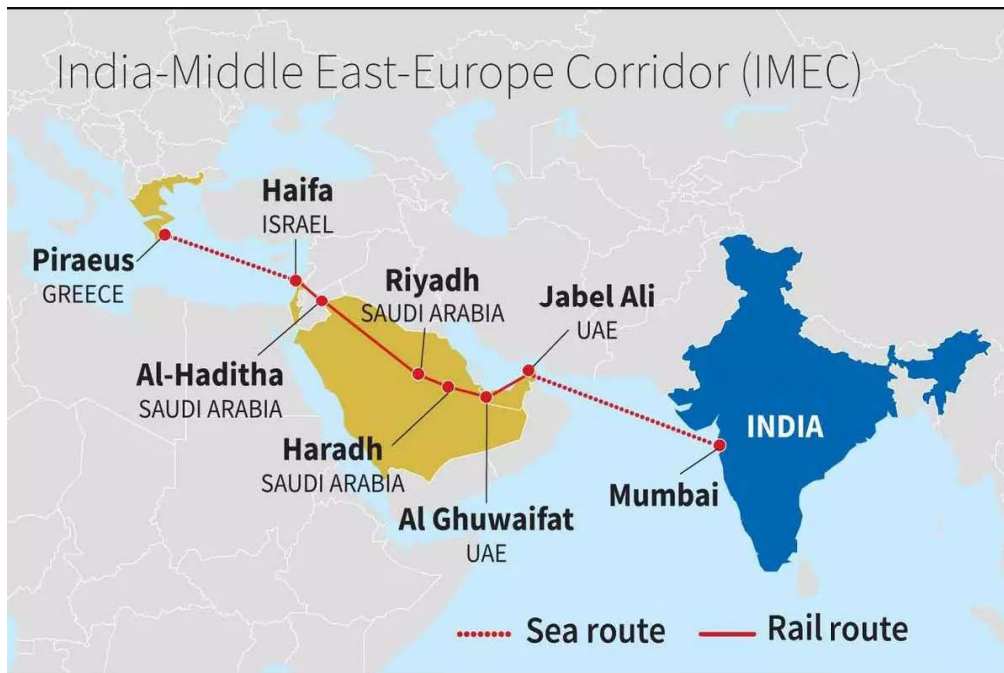


Fig. 2: Il percorso di IMEC.



Concetti chiave

- L'infrastrutturazione dei grandi spazi è una delle novità geopolitiche più rilevanti del XXI secolo, perché testimonia la nascita di centri di interesse economico e politico a scala macroregionale;
- Non è un caso che IMEC, così come la *Belt and Road Initiative* cinese, siano progetti che seguano un percorso geografico assimilabile. La teoria del *rimland* spiega questa sovrapposizione, determinata dalla specifica concentrazione di ricchezza e popolazione in questa area;
- Le penisole eurasiatiche, attraverso i porti, giocano un ruolo anfibio decisivo, perché sono i connettori tra terra e mare. Il Mediterraneo allargato è un esempio lampante di questo fenomeno;
- La ricerca di grandi vie infrastrutturali alternative in spazi geografici e geopolitici lontani dal *rimland*, in primis quella che dovrebbe percorrere la rotta artica, non sembra sostenibile nel breve-medio periodo.

Bibliografia

- Barnes, J., Exner-Pirot, H., Heininen, L., & Lackenbauer, P. W. (2021). *China's Arctic Engagement. Selected articles from Arctic Yearbook*. Peterborough: NAADSN.
- Cao, Y., Liang, S., Laixiang, S., Liu, J., Cheng, X., Wang, D., Chen, Y., Yu, M., & Feng, K. (2022). Trans-Arctic shipping routes expanding faster than the model projections. *Global environmental change*, 73(3), 2-9.
- Cerreti, C., Marconi, M., & Sellari, P. (2019). *Spazi e poteri. Geografia politica, geografia economica, geopolitica*. Roma-Bari: Laterza.
- Chang, Y. Y. (2023). China beyond China, establishing a digital order with Chinese characteristics: China's growing discursive power and the Digital Silk Road. *Politics & Policy*, 51(5), 283-321.
- Elahi, M. M. (2015). Heartland and Rimland Theories in CPEC Perspective: Strategic Interplay in 21st Century. In K. M. Butt & M. U. A. Siddiqi (a cura), *Proceedings of International Conference on CPEC*. Lahore: GC University, pp. 34-39.
- Gunnarson, B., & Moe, A. (2021). Ten Years of International Shipping on the Northern Sea Route: Trends and Challenges. *Arctic review on law and politics*, 12(4), 4-30.
- Guo, J., Guo, S., & Lv, J. (2022). Potential spatial effects of opening Arctic shipping routes on the shipping network of ports between China and Europe. *Marine policy*, 136(3), 1-15.
- Marconi, M. & Astarita, C. (2023). *Il rimland e la Nuova Via della Seta: convergenze e spunti critici*. In *Atti del XXXIII Congresso Geografico Italiano (Padova, 2021)*, Vol. 2. Padova: CLEUP, 225-231.
- Sellari, P. (2013). *Geopolitica dei trasporti*. Roma-Bari: Laterza.
- Spykman, N. J. (2007). America's Strategy in World Politics. In F. P. Sempa, *The United States and the Balance of Power*. New Brunswick, NJ: Transaction publishers.
- Spykman, N. J. (1944). *The Geography of the Peace*. New York: Brace and Company.
- Travis Selmier II, W. (2019). *Why Chinese Leaders Are Reading Mackinder. Infrastructural Investment and Geopolitics in 'the Heartland'*. Consultabile su https://www.researchgate.net/publication/334171335_Why_Chinese_Leaders_Are_Reading_Mackinder_Infrastructural_Investment_and_Geopolitics_in_the_Heartland_Forthcoming_chapter_in_The_BRI_and_Creating_a_Chinese_Eurasia-Pacific_Region_Routledge_Book_Edit.
- Zaikov, K. S., Kondratov, N. A., Kudryashova, E. V., Lipina, S. A., & Chistobaev, A. I. (2019). Scenarios for the development of the Arctic region (2020-2035). *Arctic and North*, 35(5), 4-19.
- Zhang, Z., Huising, D., & Song, M. (2019). Exploitation of trans-Arctic maritime transportation. *Journal of Cleaner Production*, 212, 960-973.