

Dall'antica alle nuove vie della Seta

Tavola Rotonda

**Zeno D'Agostino dialoga con Guido Abbattista e Romeo Danielis
Modera Diego D'Amelio**

Martedì 27 novembre 2018, ore 18
Sala Conferenze, ex Ospedale Militare

Il progetto strategico cosiddetto “Belt and Road Initiative” (BRI, detta anche “One Belt One Road”) è una delle più massicce impegnative e ambiziose imprese lanciate dalla Cina contemporanea e dal suo presidente, Xi Jinping, con implicazioni continentali e globali di enorme portata a livello sia economico sia geopolitico. Con BRI ci troviamo di fronte alla mobilitazione di straordinarie risorse economiche e finanziarie cinesi finalizzate alla creazione di reti infrastrutturali e al sostegno di progetti d’investimento in una costellazione di Stati partner attraverso l’Asia centrale, per arrivare al Vicino Oriente e ai Balcani, ma anche attraverso le vie marittime che dal Mar Cinese meridionale portano al mare Arabico e il Mediterraneo. Mai si è assistito alla messa in atto di una simile iniziativa di penetrazione economica dalle possibili conseguenze ben diverse rispetto a ciò che nei primi secoli dell’età cristiana fu la rete di rapporti commerciali terrestri nota come “Via della Seta”, con le sue ramificazioni continentali. Assistiamo oggi a un’epocale inversione delle più profonde e radicate tendenze storiche e geopolitiche che hanno caratterizzato la storia cinese, in epoca dinastica, repubblicana e comunista, ossia la tradizionale concentrazione su priorità interne e l’astensione da politiche espansionistiche via mare e (almeno parzialmente) via terra. Se da un lato ciò sta producendo una ridefinizione della natura e del significato dell’antica Via della Seta, riappropriata in senso decisamente nazionalistico, assistiamo dall’altro al dispiegarsi di strategie di vera espansione economica che possiamo definire senza esagerazione di segno “imperiale”. Oggi il nazionalismo cinese si proietta fuori dai confini del paese e tende ad assumere un ruolo globale, non limitato al continente eurasiatico, ma esteso anche all’area del Pacifico, con ambizioni di pieno recupero della condizione di grande potenza terrestre e navale capace di determinare le condizioni dell’equilibrio globale, quale per certi aspetti la Cina imperiale aveva conosciuto per secoli all’interno del continente asiatico, fino al cosiddetto “secolo dell’umiliazione” (1840-1949). Oggi tale progetto investe direttamente la realtà del Mediterraneo e dei Balcani e fa sentire la propria influenza nei centri nevralgici della navigazione, del commercio, dei trasporti in Europa, dal Pireo all’Adriatico, fino a Trieste. Che significato tutto ciò assume per il futuro del porto di Trieste? Ma soprattutto, che conseguenze si prospettano per l’economia e la politica europee? Una grande sfida all’ordine economico e politico del mondo occidentale si profila negli anni a venire, chiamando le autorità europee e quelle dei singoli Stati a elaborare risposte adeguate.

Al momento attuale e in occasioni anche molto recenti tali risposte si presentano di segno contraddittorio, con aperte prese di posizione improntate al sospetto e alla critica verso la nuova Via della Seta e qualche timida apertura politicamente caratterizzata in senso sovranista e anti-europeo. Non solo per la

politica dell'Unione Europea e per i governi dei singoli Stati, ma anche per le classi dirigenti, l'opinione pubblica, le agenzie della formazione, i mezzi di comunicazione, è impossibile non impegnarsi per sviluppare una piena consapevolezza del significato di ciò che sta producendosi su scala globale.