POLITECNICO DI TORINO
Repository ISTITUZIONALE

La dimensione energetica delle Nuove Vie della Seta

Original
La dimensione energetica delle Nuove Vie della Seta / Bompard, E.F., Crespi, G.. - In: ORIZZONTECINA. - ISSN 2280-8035. - ELETTRONICO. - OrizzonteCina:vol.10 n.3(2020), pp. 15-20.

Availability:
This version is available at: 11583/2799952 since: 2020-03-03T11:16:37Z

Publisher:
Torino World Affairs Intitute

Published
DOI:

Terms of use:

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

Publisher copyright

(Article begins on next page)

06 November 2026

orizzonte Cina

grafica e impaginazione: www.glamlab.it

Sviluppo e sostenibilità a confronto lungo le Nuove Vie della Seta

Arrivata a coinvolgere più di 130 paesi, la Belt and Road Initiative (BRI) comincia a sollevare importanti questioni inerenti alla sostenibilità dei progetti infrastrutturali che essa promuove. Come conciliare la visione del presidente Xi Jinping per la costruzione di una "civiltà ecologica" con la sete di crescita economica di quei paesi in via di sviluppo entrati a far parte dell'iniziativa? E come armonizzare i disparati quadri normativi per la protezione dell'ambiente e degli ecosistemi che si trovano lungo la BRI? (immagine: Xu Congjun VCG via Getty Images).

Orizzonti di sostenibilità lungo le Nuove Vie della Seta | *Daniele Brombal*

Sviluppo delle infrastrutture su larga scala: impatti ambientali a livello locale e globale | *Fernando Ascensão*

La dimensione energetica delle Nuove Vie della Seta | *Ettore Bompard e Giulia Crespi*

La Belt and Road Initiative nella regione UNECE: effetti sugli ecosistemi acquatici e sulla gestione delle risorse idriche | *Eugene Simonov*

Osservatorio STIP: *Science, Technology, and Innovation Policy*
Il meccanismo di co-finanziamento UE-Cina per ricerca e innovazione: stato attuale, criticità e possibili sviluppi | *Alessio Petino*

CinesItaliani
Scontro di civiltà per un ordine del giorno municipale a Prato | *Daniele Brigadoi Cologna*

Recensione
Luigi Barzini, *Nell'Estremo Oriente* (Milano: Luni Editrice, 2018) | *Giuseppe Gabusi*

Registrato con il n.56 del 07/08/2018 presso il Tribunale di Torino - ISSN 2280-8035

twai TORINO WORLD AFFAIRS INSTITUTE
2009–2019, 10th ANNIVERSARY

TO CHINA HUB

Rivista trimestrale di politica, relazioni internazionali e dinamiche socio-economiche della Cina contemporanea

www.orizzontecina.it

orizzonteCina
2019 | VOL. 10, N. 3

DIRETTORE RESPONSABILE

Giovanni B. Andornino, Università di Torino, Torino World Affairs Institute (T.wai) e European Institute for Chinese Studies

COMITATO EDITORIALE

Daniele Brigadoi Cologna, Università degli Studi dell'Insubria e T.wai

Daniele Brombal, Università Ca' Foscari di Venezia e T.wai

Carlotta Clivio (coordinatrice di redazione), London School of Economics e T.wai

Simone Dossi, Università degli Studi di Milano e T.wai

Enrico Fardella, Peking University e TOChina Hub

Giuseppe Gabusi, Università di Torino e T.wai

Andrea Ghiselli, Fudan University e TOChina Hub

Emma Lupano, Università degli Studi di Milano

Giorgio Prodi, Università di Ferrara e T.wai

Flora Sapio, Università "L'Orientale" di Napoli e T.wai

AUTORI IN QUESTO NUMERO

Guest Editor **Daniele Brombal**, ricercatore, Università Ca' Foscari Venezia; Research Fellow, T.wai

Fernando Ascensão, ricercatore, Ce3C - Centre for Ecology, Evolution and Environmental Changes, Facoltà di Scienze, Università di Lisbona; Estación Biológica de Doñana, Consejo Superior de Investigaciones Scientificas, Siviglia

Ettore Bompard, docente e coordinatore scientifico dell'Energy Security Lab @Energy Center, Politecnico di Torino; Vice Direttore del China Center, Politecnico di Torino

Giulia Crespi, dottoranda, Dipartimento di Energia, Politecnico di Torino

Eugene Simonov, coordinatore internazionale, Rivers without Boundaries Coalition (RwB)

Alessio Petino, project expert, Research and Innovation Policy, Development Solutions Europe Ltd.

Daniele Brigadoi Cologna, ricercatore e docente di lingua e cultura cinese, Università degli Studi dell'Insubria; research fellow, T.wai; socio fondatore, agenzia di ricerca e intervento Codici

Giuseppe Gabusi, ricercatore e docente di International political economy e political economy dell'Asia orientale, Università di Torino; research fellow e responsabile del programma "Asia Prospects", T.wai

IL TORINO WORLD AFFAIRS INSTITUTE

Costituito nel 2009, il Torino World Affairs Institute (www.twai.it) conduce attività di ricerca, *policy analysis*, alta formazione e dialogo track-1.5 nell'ambito di tre programmi: Global China, Violence & Security, Asia Prospects. Pubblica i trimestrali *OrizzonteCina*, *RISE - Relazioni internazionali e International political economy del Sud-Est asiatico* e *Human Security*.

IL TOCHINA HUB

Operativo dal 2017, il TOChina Hub (www.tochina.it) è tra le principali piattaforme europee di ricerca, alta formazione e *policy dialogue* sulla Cina contemporanea in ambito politico-economico e di management cross-culturale. È costituito dalla sinergia tra Centro TOChina dell'Università di Torino, Torino World Affairs Institute ed ESCP business school.

OrizzonteCina è classificata come rivista scientifica dall'Agenzia nazionale di valutazione del sistema universitario e della ricerca per l'Area 14 (Scienze politiche e sociali).

Dal 2010 *OrizzonteCina* contribuisce al dibattito in lingua italiana sulla Cina contemporanea pubblicando saggi originali e rigorosi che rendano accessibile una più articolata conoscenza di istituzioni politiche, relazioni internazionali e dinamiche socio-economiche della Repubblica popolare cinese e della più ampia *koinè* sinofona. La rivista ospita contributi di ricercatori affermati ed emergenti con l'obiettivo di agevolare il dialogo tra diverse prospettive analitiche, anche favorendo la traduzione di articoli proposti da studiosi internazionali.

In linea con la programmazione tematica dei volumi di *OrizzonteCina*, il comitato editoriale accoglie manoscritti in lingua italiana, inglese e cinese coerenti con il profilo scientifico della rivista. Tutti i manoscritti vengono sottoposti a verifica redazionale (*desk review*) e successivamente a revisione tra pari a singolo cieco (*one-side blind*). Gli autori che desiderano sottoporre un manoscritto o comunicare con la redazione sono invitati a scrivere a orizzontecina@tochina.it.

OrizzonteCina, c/o Giovanni B. Andornino, Università di Torino, Campus Luigi Einaudi, Lungo Dora Siena 100/a, 10153 Torino (IT).

Orizzonti di sostenibilità lungo le Nuove Vie della Seta

di Daniele Brombal

Condividere una riflessione su sostenibilità e Nuove Vie della Seta richiede anzitutto di concordare sulla definizione di entrambe. Iniziamo con la prima: nonostante se ne dia per scontata una comune interpretazione, sarebbe più accurato parlarne al plurale (*le* sostenibilità), tanto diverse sono le sue declinazioni. Per semplicità, ridurremo questa eterogeneità a due categorie: sostenibilità *debole* e sostenibilità *forte*.[1,2] La prima considera la natura quale serbatoio di risorse funzionale all'esistenza del genere umano. Le pratiche ispirate alla sostenibilità debole delegano all'innovazione tecnologica il compito di porre rimedio ai danni arrecati alla natura dagli esseri umani. L'efficienza gioca un ruolo chiave nella sua narrazione, secondo la quale un uso migliore delle limitate risorse naturali permetterebbe alla civilizzazione umana di continuare a perseguire crescenti livelli di benessere. Questa visione soggiace a una logica di compromesso, ovvero l'accettazione di sacrifici ambientali ed ecologici – pur se limitati – per sostenere la crescita materiale. Le pratiche riconducibili a questa declinazione sono quantificabili nel loro impatto e replicabili in contesti diversi. Ne sono esempi l'economia e la crescita verde, le città "eco" e "smart". Nel dibattito pubblico, i proponenti della sostenibilità debole sono generalmente percepiti come concreti e affidabili. Il loro ottimismo è motivato dalla fiducia nell'evoluzione scientifico-tecnologica quale condizione sufficiente affinché il cambiamento per la sostenibilità abbia luogo.

D'altro canto, la sostenibilità forte considera la natura quale portatrice di un valore intrinseco, rigettandone una visione strumentale. Questo valore è interpretato secondo diverse lenti: biologica, estetica, etica, spirituale, femminista. La sostenibilità forte mira a riallineare le dimensioni epistemologica, etica e istituzionale. Sostiene la necessità di una trasformazione radicale di norme e regole sociali, sulla base di un'etica condivisa della cura[3] e della conoscenza scientifica accurata delle interazioni fra esseri umani e sistemi naturali.[4] La sfera emotiva sorregge questo processo: educando all'osservazione della natura è possibile generare trasformazioni durature sul piano valoriale, ponendo le basi per un cambiamento radicale di pratiche e strutture sociali.[5] Anziché fare leva sul concetto di efficienza, la narrazione della sostenibilità forte sottolinea i limiti sistemici del pianeta Terra e l'impossibilità di estendere in modo indefinito il progresso materiale. Questo approccio è sovente dipinto – specie dai nostri media – come fondato su di un pauperismo idealista. Di certo, un certo disincanto è ravvisabile nella consapevolezza – propria di quanti si riconoscono nell'approccio della sostenibilità forte – che il progresso scientifico e tecnico è una condizione *necessaria ma non sufficiente* a risolvere la crisi socio-ecologica.[6] Tale progresso dovrebbe accompagnarsi a un'evoluzione di valori e desideri alla base dell'agire umano. L'inazione di fronte al cambiamento climatico è uno degli esempi più spesso portati in tal senso: nonostante proiezioni accurate e tecnologie per la mitigazione siano disponibili da decenni, poco è stato realizzato nella pratica.[7]

[1] Daniele Brombal. "Is fighting with data enough? Prospects for transformative citizen science in the Chinese Anthropocene", *Journal of Environmental Planning and Management* 63 (2019) 1: 32-48.

[2] Maite Cabeza Gutés, "The concept of weak sustainability", *Ecological Economics* 17 (1995): 147-156.

[3] Angela Moriggi, Katriina Soini, Alex Franklin e Dirk Roep,"Why care matters to sustainability transformations: the importance of ethically-informed practices, relational responsibility and emotional awareness". Poster presentato alla conferenza *Leverage Points 2019. International Conference on Sustainability Research and Transformation*. Università di Luneburg, Germania, 6 febbraio 2019.

[4] Fritjof Capra e Ugo Mattei, *The ecology of law: toward a legal system in tune with nature and community* (New York: Barnes & Noble, 2016).

[5] Rachel Carson, *The sense of wonder* (New York: Harper and Row Publishers, 1965).

[6] Ciò si accompagna alla consapevolezza che la tecnologia talvolta accresce, anziché diminuirla, la vulnerabilità degli esseri umani.

[7] Kathleen Dean Moore, *Great tide rising: towards clarity and moral courage in a time of planetary change* (Berkeley: Counterpoint, 2016).

I due approcci non si escludono necessariamente a vicenda. Entrambi contribuiscono alla dialettica alla sostenibilità: il primo – quello debole, oggi egemone – è latore di un approccio incrementale al cambiamento, cauto sul piano politico. Il secondo – quello forte – immagina alternative più radicali, ampliando così lo spettro del cambiamento possibile, ivi inclusa la trasformazione delle istituzioni umane: valori, norme, regole. Fatta salva questa complementarietà, posizioni così ben delineate si prestano a caratterizzare progetti, piani e iniziative destinati ad avere un forte impatto sulle relazioni socio-ecologiche. Questo articolo si propone di comprendere in quale misura le Nuove Vie della Seta (d'ora innanzi NVdS) possano esprimere il potenziale di entrambi questi approcci alla sostenibilità. Con l'espressione NVdS – scelta in virtù del suo largo impiego nel dibattito pubblico italiano – faremo riferimento alla *Belt and Road Initiative* (d'ora innanzi BRI) avviata da Pechino nel 2013 e sposata da un numero crescente di paesi euroasiatici e dell'Africa orientale. Ci soffermeremo in particolare sulla componente direttamente identificabile con la BRI, ovvero quella degli investimenti infrastrutturali nel settore dei trasporti e in quello dell'energia. Oltre a permettere una chiara identificazione con la BRI, la componente infrastrutturale ha evidentemente una forte rilevanza sia sul fronte delle ricadute ambientali sia su quello della cultura della sostenibilità, proponendo una narrazione ben definita dello sviluppo. Oltre alle fonti consuete (letteratura scientifica e grigia), questo contributo impiega i risultati di un recente ritiro di studio internazionale coordinato dall'autore e sostenuto dal Marco Polo Centre for Global Europe Asia Connections,[8] mirato a definire scenari ideali di lungo termine per Nuove Vie della Seta sostenibili. L'articolo muove da una panoramica degli impatti ambientali delle NVdS, per analizzarne poi le potenzialità sul fronte della sostenibilità. Nella sezione conclusiva sono proposte alcune sintetiche implicazioni culturali e politiche per il futuro delle comunità viventi lungo le Nuove Vie della Seta.

Gli impatti ambientali delle Nuove Vie della Seta

La relazione fra grandi infrastrutture, sviluppo socioeconomico e sostenibilità ambientale è controversa. In termini economici e sociali, le grandi infrastrutture hanno portato benefici, anche se spesso mal distribuiti. In ambito ambientale ciò è accaduto di rado, specie da quando gli esseri umani hanno avuto a disposizione tecnologie capaci di trasformare radicalmente e rapidamente l'ambiente naturale, mettendo così fuori gioco la resilienza degli ecosistemi.[9,10] Quello cinese è in tal senso uno degli esempi più emblematici: l'espansione urbana e infrastrutturale nel paese ha certamente posto le basi per l'espansione economica della Cina. Al contempo, è largamente responsabile della catastrofica perdita di biodiversità e dei fenomeni di inquinamento ambientale registrati da fine anni Ottanta.[11]

Quale maggiore iniziativa infrastrutturale del XXI secolo – almeno a oggi – le Nuove Vie della Seta non fanno eccezione. Come illustrato nel contributo a questo numero di *OrizzonteCina* a firma dell'ecologo Fernando Ascensão, gli impatti diretti includono anzitutto i danni eco-sistemici e la perdita di biodiversità. I corridoi infrastrutturali delle NVdS insistono su aree di forte valenza ecologica e/o su habitat estremamente vulnerabili. Ciò vale in particolare per la costruzione di vie di comunicazione terrestre e di grandi *hub* logistici che determinano disboscamento, erosione del suolo, perdita di habitat, frammentazione ambientale a causa dell'effetto barriera (le "strade" degli animali vengono interrotte), morta-

[8] Maggiori informazioni sul centro, ospitato dall'Università Ca' Foscari Venezia, sono accessibili all'Url https://www.unive.it/pag/36676/.

[9] World Bank, "The nexus between infrastructure and environment. From the Evaluation Cooperation Group on the international financial institutions", 2007, disponibile all'Url http://siteresources.worldbank.org/INTOED/Resources/infrastructure_environment.pdf.

[10] J.R. McNeill e Peter Engelke, *La grande accelerazione. Una storia ambientale dell'Antropocene dopo il 1945* (Torino: Einaudi, 2018).

[11] Jinxing He *et al.*, "Quantifying the effects of climate and anthropogenic change on regional species loss in China", *PLoS ONE* 13 (2018) 7.

lità degli animali dovuta all'impatto con veicoli.[12,13] Inoltre, come già accaduto moltissime volte nella storia, più connettività significa anche maggiore facilità per specie animali e vegetali alloctone di colonizzare nuovi habitat, con potenziali danni sulla biodiversità.[14,15]

Sul fronte delle infrastrutture energetiche, gli impatti più intensi sono associabili alla creazione di bacini artificiali per la produzione idroelettrica, fonte relativamente "pulita" sul fronte delle emissioni climalteranti, ma assai dannosa su quello eco-sistemico.[16] L'impatto della BRI sul cambiamento climatico è divenuto del resto un tema assai discusso, anche se di complessa quantificazione. Secondo un rapporto recente – firmato fra gli altri da Ma Jun, decano dell'attivismo ambientale cinese – l'iniziativa contribuirebbe considerevolmente alla generazione di gas climalteranti. Ciò sia a causa delle emissioni dirette – la costruzione di infrastrutture è fra le attività umane maggiormente *carbon intensive* – sia per via dell'uso delle NVdS come volano per lo sviluppo industriale in aree del mondo dove la produzione di energia è ancora largamente basata su fonti ad alta intensità di emissioni climalteranti.[17] Secondo il rapporto, in assenza di azioni di mitigazione coordinate, ciò porterebbe a 2,7°C l'innalzamento della temperatura media globale al 2050, quasi un grado oltre la soglia stabilita nell'accordo di Parigi.

Il rafforzamento delle reti di trasporto ed energetiche è anche alla base delle preoccupazioni per i possibili impatti indiretti dell'iniziativa. La maggiore connettività fornita dalla BRI potrebbe permettere a iniziative economiche di insediarsi in aree sino ad oggi non interessate da presenza antropica significativa. Una volta insediatesi, queste attività farebbero crescere in modo esponenziale la richiesta per nuove infrastrutture, generando impatti in grado di amplificare quelli già prodotti direttamente dall'iniziativa, secondo una trama ben consolidata nel corso della storia.[18] Secondo alcuni osservatori, gli impatti dell'iniziativa potrebbero essere amplificati anche dalla crescente competizione nella cooperazione internazionale a sostegno degli investimenti per grandi infrastrutture nell'area della BRI.

Impatti più complessi da stimare, ma non per questo meno rilevanti, riguardano la perdita di diversità culturale rintracciabile nei valori e nelle pratiche tradizionali di gestione ambientale. Garantire maggiore accesso ad aree remote è un corso d'azione caratterizzato da una grande ambivalenza: da un lato permette a chi disponga dei capitali necessari di accedere direttamente a mercati lontani, fornendo nuove opportunità di reddito per attività tradizionali.[19] D'altro canto, se posti in comunicazione diretta con la città moderna, il mercato e le loro attrattive materiali, i modi di vita tradizionali perdono di attrattività, mentre il loro significato sociale ed ecologico viene svilito. Ciò accade specie in contesti in rapida transizione economica e sociale, molto numerosi nella vasta geografia dei paesi interessati dalla BRI.

---

[12] Fernando Ascensão *et al.*, "Environmental challenges for the Belt and Road Initiative", *Nature Sustainability* 1 (2018): 206–209.

[13] Hoong Chen Teo *et al.*, "Environmental impacts of infrastructure development under the Belt and Road Initiative", *Environments* 6 (2019) 72.

[14] Basti pensare agli scoiattoli grigi nelle nostre città, originari del Nord America e responsabili in diverse aree d'Europa della diminuzione nella presenza dello scoiattolo rosso.

[15] Marc Foggin, Matthew Emslier-Smith, Alex Marc Lechner, e Alice Hughes, "Conservation geopolitics: envisioning the future of the «Belt & Road Initiative» in the Mountains of Central Asia", *University of Central Asia MSRI Brief*, ottobre 2018.

[16] È di particolare interesse, anche per se sue più ampie ripercussioni politiche, la querelle sullo sfruttamento idroelettrico del bacino del Selenge, fra Mongolia e Russia. Si veda: Eugene Simonov, "China-backed hydropower project could disturb a sensitive siberian ecosystem", in *Silk road bottom-up: Regional perspectives on the «Belt and Road Initiative»*, a cura di China-Programme/Stiftung Asienhaus (Cologna: Stiftung Asienhaus, 2017): 45-57.

[17] Ma Jun, Simon Zadek *et al.*, "Decarbonizing the Belt and Road: a green finance roadmap", Tsinghua University Center for Finance and Development, Vivid Economics, Climateworks Foundation (2019), disponibile all'Url https://www.vivideconomics.com/wp-content/uploads/2019/09/Decarbonizing-the-Belt-and-Road--Final-Report-English.pdf.

[18] Hoong Chen Teo *et al.*, "Environmental impacts of infrastructure development under the Belt and Road Initiative", *Environments* 6 (2019) 72.

[19] Si veda a titolo esemplificativo questo video dell'ADB sui pastori mongoli: https://www.adb.org/news/videos/adb-mongolia.

[20] Adattato da Hoong Chen Teo *et al.*, "Environmental impacts of infrastructure development under the Belt and Road Initiative", *Environments* 6 (2019) 72.

Figura 1

Maggiori impatti ambientali diretti delle NVdS, suddivisi per tipologia di infrastrutture[20]

	Impatti stimati			
Infrastrutture	**Atmosfera**	**Idrosfera**	**Litosfera**	**Biosfera**
Strade	Inquinamento dell'aria, inquinamento acustico, emissioni climalteranti	Inquinanti in acque reflue, impatti su drenaggio	Erosione del suolo, dissesto idrogeologico	Perdita di habitat, frammentazione ambientale, effetto barriera, morte animali per collisione con veicoli, diffusione di specie alloctone invasive, maggiore presenza antropica
Ferrovie	Inquinamento aria presso stazioni produzione energia (ferrovie elettriche), inquinamento acustico, emissioni climalteranti	Inquinanti in acque reflue	Erosione del suolo, dissesto idrogeologico, inquinamento del suolo	Simile a quello da strade, ma minore in termini di intensità e areale
Porti	Inquinamento aria da navi, emissioni climalteranti	Scarico inquinanti in mare	Recupero di terre dal mare (dragaggio e bonifica)	Invasione specie alloctone causata da scarico zavorre, eutrofizzazione, mortalità animali per collisione con imbarcazioni e aumento rifiuti in acqua
Aeroporti	Inquinamento aria, piogge acide, inquinamento acustico, emissioni climalteranti	Impatti su drenaggio, inquinanti in acque reflue, rifiuti pericolosi	Inquinamento del suolo, rifiuti pericolosi	Impatti su morfologia e habitat golene, zone di acquitrino, coste, molto importanti per la biodiversità. Mortalità animali da collisione con apparecchi. Disturbi a causa del rumore e della luce
Impianti idroelettrici	Emissioni climalteranti per impiego massiccio di cemento, prodotto ad alta intensità di CO_2	Alterazione del corso fluviale e del trasporto dei sedimenti	Erosione suolo, dissesto idrogeologico	Forti impatti su ecosistemi acquatici per cambiamento idrologico e distruzione ecosistemi aree sommerse
Reti trasmissione energia	Inquinamento elettromagnitico	Contaminazione acque reflue (durante costruzione)	Inquinamento suolo (durante costruzione)	Perdita habitat, effetto barriera, frammentazione ambientale, mortalità di uccelli

Pratica e potenzialità della sostenibilità debole

La dimensione ambientale è da tempo un elemento rilevante nel dibattito cinese e internazionale sulle Nuove Vie della Seta.[21,22] La discussione si concentra attorno a tre dimensioni che ben descrivono le potenzialità di cambiamento incrementale insite nell'iniziativa: operativa, istituzionale e scientifica. La prima di queste dimensioni riguarda il controllo e la mitigazione degli impatti ambientali diretti dei singoli progetti BRI. Questa è un'esigenza comprensibile sia alla luce dell'interesse più generale – vale a dire la prevenzione di rischi ambientali, ecologici e climatici cagionati dall'iniziativa – sia a livello delle organizzazioni direttamente coinvolte nei progetti, preoccupate di limitare rischi reputazionali derivanti da eventuali incidenti e danni arrecati all'ambiente. Ciò può avvenire attraverso l'adozione nelle fasi di appalto e di messa in opera di standard ambientali e di responsabilità sociale stringenti. Un'altra pratica di rilievo è la consultazione con esperti e comunità locali, al fine di individuare soluzioni ottimali sul piano tecnico e sociale e mitigare gli impatti locali dell'opera. In ambito BRI, un esempio in questo senso è rappresentato dalla mitigazione della frammentazione ambientale lungo la ferrovia Mombasa-Nairobi.[23] L'adozione di nuove tecnologie è parte integrante di questi processi, sia a livello locale che, come illustrato nel contributo a firma di Ettore Bompard e Giulia Crespi, su scala più ampia, per rendere più efficiente l'uso delle risorse.

Sul piano istituzionale, il potenziale della BRI risiede nell'armonizzare gli strumenti di gestione e pianificazione ambientale e sociale. Si è creato un crescente consenso circa la necessità di coordinare sviluppo e adozione delle pratiche di Valutazione di impatto ambientale (Via)[24] per singolo progetto – già presenti in quasi tutti i paesi toccati dall'iniziativa – e di Valutazione d'impatto strategico (Vis)[25] per piani o programmi che prevedano una serie di progetti su uno spazio vasto. Come illustrato nel contributo a firma di Eugene Simonov – fra i maggiori attivisti[26] ed esperti di gestione sostenibile dell'acqua nella regione siberiana e mongola – la dimensione transfrontaliera della pianificazione ambientale è d'importanza rilevantissima per le risorse idriche. L'introduzione di una logica transfrontaliera infatti permette sia di mitigare i rischi ambientali ed ecologici, sia di scardinare modalità obsolete di gestione. Essa richiede infatti il superamento di un paradigma basato su confini amministrativi e politici del tutto irrilevanti per il ciclo naturale dell'acqua. Proprio la Cina, epicentro delle NVdS, rappresenta un esempio di recente adozione della gestione e pianificazione dell'acqua a livello di bacino, sul modello di quanto fatto in Europa.[27] Ciò detto, la questione rimane spinosa, come dimostrato dal conflitto fra Russia e Mongolia sulla gestione del bacino del fiume Selenge, tributario del lago Bajkal.[28] Le potenzialità delle NVdS quale fattore di armonizzazione per la gestione e pianificazione ambientale si inserisce in un quadro consolidato più ampio, laddove istanze simili sono già state promosse dalle agenzie delle Nazioni Unite, dalla Banca Asiatica di Sviluppo e, più di recente, dalla Banca Asiatica per gli Investimenti in Infrastrutture (*Asian Infrastructural Investment Bank*, AIIB). In altri termini, la BRI rende se possibile ancor più evidente la necessità di adottare

[21] Ministry of Ecology and Environment, "Plan for cooperation in ecological and environmental protection for the Belt and Road Initiative", disponibile all'Url http://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml.

[22] Ministry of Ecology and Environment, "Guidance on promoting green Belt and Road", disponibile all'Url http://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml.

[23] Hoong Chen Teo *et al.*, "Environmental impacts of infrastructure development under the Belt and Road Initiative", *Environments* 6 (2019) 72.

[24] Nelle fonti in lingua inglese, *Environmental Impact Assessent*, EIA.

[25] Nelle fonti in lingua inglese, *Strategic Impact Assessment*, SIA.

[26] In merito si veda il video realizzato in occasione del conferimento del premio Whitley, conferito all'autore per il suo impegno in difesa dei fiumi: https://whitleyaward.org/winners/keeping-rivers-wild-and-free/.

[27] Yixiang Deng, Daniele Brombal, Paolo Farah, Angela Moriggi, Andrea Critto, Yun Zhou e Antonio Marcomini, "China's water environmental management towards institutional integration. A review of current progress and constraints vis-a-vis the European experience", *Journal of Cleaner Production* 113 (2016): 285–298.

[28] Eugene Simonov, "China-backed hydropower project could disturb a sensitive siberian ecosystem", in *Silk road bottom-up: Regional perspectives on the «Belt and Road Initiative»*, a cura di China-Programme/Stiftung Asienhaus (Cologna: Stiftung Asienhaus, 2017): 45-57.

quadri di riferimento comuni, peraltro già disponibili nell'ambito delle convenzioni UNECE[29] per la pianificazione ambientale e la gestione transfrontaliera delle risorse idriche.

Un contributo possibile sul piano dell'armonizzazione viene dalla terza dimensione, quella della ricerca scientifica congiunta per la sostenibilità. Nei giorni in cui la stesura di questo articolo viene ultimata (dicembre 2019), si svolge nella città di Shenzhen la quarta conferenza sulla "Via della Seta digitale"[30] per lo sviluppo sostenibile nella regione BRI. La conferenza è espressione di un più ampio progetto[31] coordinato dall'Accademia cinese delle scienze (*Chinese Academy of Sciences*, CAS), per migliorare l'applicazione delle tecnologie satellitari e digitali, realizzando un monitoraggio più accurato e affidabile dei corsi d'acqua asiatici. Al suo interno, si svolge ricerca empirica e applicativa congiunta fra i paesi coinvolti nelle Nuove Vie della Seta, inclusa la formazione di giovani ricercatori/trici. Non sono del resto solo le grandi organizzazioni a sfruttare la finestra di opportunità della BRI. Anche centri minori – ma strategici per posizione e competenze – sia accademici che nell'ambito della cooperazione allo sviluppo, si adoperano quali portatori d'interesse[32] nelle NVdS, generando e condividendo conoscenze funzionali a una loro più sostenibile messa in opera.

Ampliare l'orizzonte del cambiamento

Se sul piano della sostenibilità debole sono dunque presenti potenzialità – del resto ancora tutte da verificare nella pratica – è d'altro canto molto difficile identificare il potenziale dell'iniziativa in termini di sostenibilità forte. Ciò è dovuto a diversi elementi. Pesa innanzitutto la centralità attribuita alle grandi infrastrutture, un aspetto mal conciliabile con l'idea di temperanza e limiti eco-sistemici propria della sostenibilità forte. A ciò si accompagna la grande attenzione riservata sul piano politico, economico e accademico alle ripercussioni economico-industriali, a scapito di quelle ambientali. Sul piano della narrazione, questi elementi trovano riscontro nei termini marcatamente sviluppisti e tecnocentrici con cui l'iniziativa viene presentata nel discorso *mainstream*, in Cina come altrove. Il combinato di questi fattori rende difficile estendere il dibattito sulle NVdS a declinazioni di sostenibilità più trasformative, aperte al ruolo dell'evoluzione valoriale nel promuovere un migliore equilibrio socio-ecologico.

È con l'obiettivo di esplorare questa terra incognita che lo scorso autunno l'autore di questo articolo ha chiamato a raccolta un gruppo di studiosi e professionisti, invitandoli a un ritiro di studio sulle relazioni fra esseri umani e natura lungo le NdVS.[33] Per quanto numericamente contenuto, il gruppo di studio ha potuto contare su una composizione fortemente multidisciplinare, comprendendo un biologo conservazionista canadese, un antropologo indiano specializzato nella convivenza fra esseri umani e animali selvatici, un giurista ambientale tedesco, uno storico dell'architettura australiano, un'architetta cinese e un sinologo italiano.[34] Il ritiro si è svolto nella foresta del Cansiglio, luogo ricco di biodiversità, archetipo della cura di un bene comune. Attraverso l'uso di tecniche co-creative,[35] il ritiro in foresta ha permesso a ciascuno di abbandonare gli automatismi cognitivi tipici della lettura dominante su sostenibilità e BRI, emancipando i partecipanti

[29] Sito ufficiale UNECE disponibile all'Url https://www.unece.org/info/ece-homepage.html.

[30] Sito ufficiale della 4th Digital Belt and Road Conference disponibile all'Url http://dbar2019.csp.escience.cn/dct/page/1.

[31] Guo Huadong, Zeeshan Shirazi, Liang Dong e Liu Jie, "DBAR – an integrated science program for a digital Belt and Road", *Bulletin of the Chinese Academy of Sciences* 32 (2018) 3: 173-182, disponibile all'Url http://english.cas.cn/bcas/2018_3/201810/P020181031693772926910.pdf.

[32] A volte responsabili, a volte un po' meno: è comune la tentazione di apporre l'etichetta BRI quale strumento di marketing per attrarre fondi. Anche nella stessa Cina.

[33] Il ritiro è stato finanziato dal Marco Polo Centre for Global Europe-Asia Connections.

[34] Avrebbero dovuto originariamente unirsi al gruppo anche una sociologa rurale, una economista, una scienziata politica e una filosofa esperta di questioni di genere, le quali hanno purtroppo dovuto declinare a causa della mancanza di fonti o problemi di salute.

[35] Il metodo impiegato è quello proposto dalle ricercatorici del progetto europeo Marie Curie ITN SUSPLACE, si veda: Kelly R. Pearson, Malin Backman, Sara Grenni, Angela Moriggi, Siri Pisters, Anke de Vrieze. *Arts- Based Methods for Transformative Engagement: A Toolkit*. SUPLACE Project, 2018.

dai suoi tratti più marcatamente antropocentrici. I risultati del processo sono stati dirompenti: giunti portando con sé una prospettiva centrata sull'idea di mitigazione – secondo cui nel migliore degli scenari gli umani riuscirebbero a evitare gli impatti negativi della BRI sulla natura, in un gioco costi-benefici a somma zero – una volta venuto il momento di scendere a valle i partecipanti avevano sposato, proiettandoli in un futuro a lungo termine, scenari profondamente trasformativi basati su valori quali conoscenza, coesistenza e compassione.[36]

Questi scenari possono essere condensati per il/la lettore/trice attorno a tre parole chiave: responsabilità, riflessione e rigenerazione. La prima, responsabilità, deriva dalla potenzialità delle NVdS nel generare un comune senso di appartenenza fra le comunità interessate dall'iniziativa. Data la scala della BRI, questo senso di responsabilità è accostabile a quello della maturazione di una cittadinanza globale,[37] consapevole dei rischi legati agli impatti umani sull'ambiente, nonché delle iniquità con cui incidono su diverse comunità umane, animali e vegetali. Nessun disegno di sviluppo è stato tanto ampio da permettere a comunità viventi in tutto il continente Euroasiatico di considerarsi tutte e nello stesso tempo portatrici d'interesse riguardo a una medesima iniziativa. La consapevolezza di una comune responsabilità è alla base della potenzialità delle NVdS di stimolare una riflessione sull'evoluzione della civilizzazione umana, intesa in primo luogo come definita dall'interazione fra esseri umani e ambiente naturale. Tale riflessione dovrebbe combinare la consapevolezza dei fattori alla base della crisi ambientale e climatica – evidente negli impatti delle NVdS in uno scenario di *business as usual* – con la tensione etica per il loro radicale superamento. Quest'ultimo dovrebbe essere orientato alla rigenerazione delle relazioni socio-ecologiche, da perseguire come obiettivo integrante delle NVdS. In uno scenario di sostenibilità forte, l'iniziativa verrebbe impiegata quale strumento per il miglioramento delle condizioni ecologiche e ambientali. Ciò richiederebbe di modificare la logica sviluppista alla base dell'attuale BRI, quantomeno su scala locale.

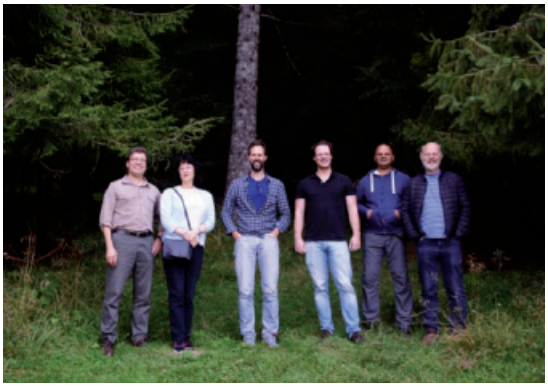
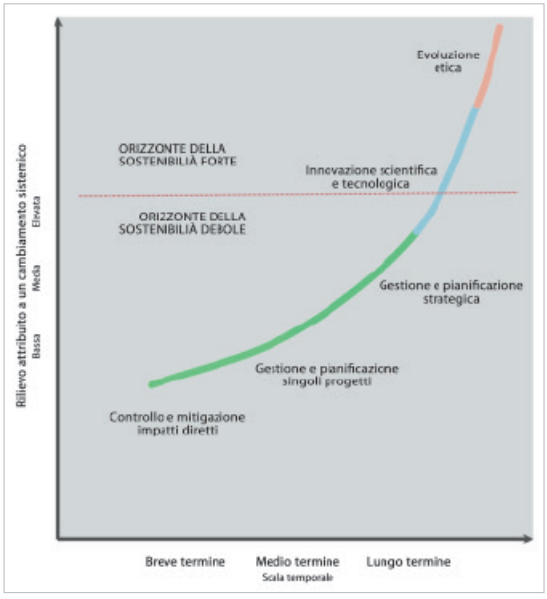


Foto di gruppo dei partecipanti al ritiro di studio internazionale coordinato dall'autore e sostenuto dal Marco Polo Centre for Global Europe Asia Connections. Nella foto, da sinistra, Marc Foggin, Yun Gao, Daniele Brombal, Stephan Gruber, Shekhar Kolipaka e Nicholas Temple.

Figura 2

Aree di riflessione e azione per la sostenibilità lungo le Nuove Vie della Seta



Fonte: Elaborazione grafica dell'autore.

[36] Daniele Brombal, Mark, Foggin, Stefan Gruber, Shekhar Kolipaka, Nicholas Temple, Gao Yun, "The Cansiglio Declaration. Advancing a common «Charter of Values» for the mutual benefit and well-being of living communities along the New Silk Roads" (2019).

[37] Il concetto richiama quello di cosmopolitismo proposto da Beck. Vedi: Ulrich Beck, "Cosmopolitanism as imagined communities of global risk", *Americal Behavioral Scientist* 55 (2011) 10: 1346-1361.

In termini istituzionali, questo comporterebbe l'abbandono di valori, norme e pratiche centrate su di una crescita indefinita del benessere materiale, promuovendo obiettivi di benessere più olistici per le comunità viventi lungo le NVdS, ivi inclusi gli esseri viventi non umani (animali e vegetali).

Considerazioni conclusive

Le NVdS offrono una finestra di opportunità per l'adozione di pratiche ispirate alla sostenibilità debole. Il discorso ufficiale sulle NVdS evidenzia la consapevolezza dei possibili impatti negativi dell'iniziativa, accompagnata dalla fiducia nel poterli mitigare grazie a tecnologie adeguate e all'armonizzazione di gestione e pianificazione ambientale. Tali capacità rimangono comunque ancora tutte da dimostrare. Ciò rende se possibile ancora più importante un monitoraggio puntuale della messa in opera della BRI negli anni a venire.

Le NVdS presentano anche un potenziale per la sostenibilità forte. Paradossalmente, è rintracciabile proprio in quella stessa idea di "comunità di destino" spesso associata alla retorica sviluppista dell'iniziativa. In alcune comunità interessate dalle NVdS – ivi inclusa quella accademica – è in corso un processo di auto-identificazione quali portatori/trici d'interesse nell'iniziativa. Questa tendenza è destinata ad ampliarsi e approfondirsi, generando una crescente differenziazione nell'idea di ciascuno/a circa la propria responsabilità rispetto alle NVdS. Nell'epoca dell'Antropocene,[38] segnata da un impatto umano senza procedenti sui sistemi naturali, tale responsabilità sarà interpretata da molti/e come integrale all'obiettivo di rigenerare le relazioni socio-ecologiche, anziché perseguire un crescente benessere materiale. Non è possibile prevedere in che misura ciò inciderà sulle NVdS. Di certo, sarà parte integrante della sua costruzione concreta e simbolica. ●

[38] Paul J. Crutzen. "Geology of Mankind," *Nature* 415 (2002): 23.

Sviluppo delle infrastrutture su larga scala: impatti ambientali a livello locale e globale

di Fernando Ascensão
Traduzione dall'inglese a cura di Carlotta Clivio

Principali iniziative a supporto dello sviluppo infrastrutturale

La maggior parte delle regioni del mondo sta investendo massicciamente nella costruzione di nuove o rinnovate reti infrastrutturali dell'energia e dei trasporti – a partire da linee elettriche, oleodotti, gasdotti, strade e ferrovie. Diverse fonti stimano che per la realizzazione di infrastrutture dell'energia, dei trasporti, idrauliche e delle telecomunicazioni, progetti il cui sviluppo giocherebbe un ruolo chiave nel consentire il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile (*Sustainable Development Goals*, SDGs) delle Nazioni Unite, sia necessario investire una cifra compresa tra i 49 e i 96 mila miliardi di dollari USA (circa 3-6 mila miliardi l'anno) per i prossimi 10-20 anni.[1] I progetti di sviluppo infrastrutturale su larga scala[2] sono realizzati soprattutto nei paesi in via di sviluppo e ben si prestano ad agevolare il raggiungimento degli SDGs. Questi progetti sono generalmente co-finanziati da multilaterali di sviluppo, banche private e pubbliche.

[1] Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, "OECD Business and Finance Outlook 2018" (Parigi: OECD Publishing, 2018), 63-64.

[2] Centre for Strategic & International Studies, "Initiatives", *Reconnecting Asia*, disponibile all'Url https://reconnectingasia.csis.org/database/initiatives/?page=1.

La *Belt and Road Initiative* (BRI) cinese è, ad oggi, il più grande piano di sviluppo infrastrutturale della storia. Essa vede la partecipazione di oltre 100 paesi[3] che insieme comprendono il 48% della popolazione mondiale[4] e che producono il 23% del Pil globale.[5] Lo sviluppo di infrastrutture dell'energia e dei trasporti gioca un ruolo centrale nella messa in opera della BRI, soprattutto se analizzato alla luce dei cinque obiettivi fondamentali dell'iniziativa: il coordinamento politico, la connettività strutturale, un commercio senza impedimenti, l'integrazione finanziaria e i legami tra le varie popolazioni lungo l'iniziativa. Tuttavia, molti hanno già espresso preoccupazioni sul fatto che simili piani di sviluppo infrastrutturale siano troppo onerosi non solo a causa delle "trappole del debito" che potrebbero creare, ma anche per i danni ambientali che un'espansione incontrollata delle infrastrutture dell'energia e dei trasporti provocherebbe nel breve termine. Impatti di questo genere possono avere ripercussioni a diversi livelli, da quello locale (aree, ecosistemi e villaggi in prossimità di zone in cui sorgono progetti di sviluppo infrastrutturale) a quello globale, determinando perciò un impatto sull'umanità e sulla biodiversità nel loro complesso. Questo contributo ricostruisce una serie di questi effetti negativi ed esamina quali impatti possano avere a diversi livelli. In termini più ampi, i meccanismi e le dinamiche relative alla BRI ricostruiti in questo articolo possono essere considerati rappresentativi di altre iniziative simili che potrebbero produrre impatti analoghi sull'ambiente.

Impatti locali, impatti globali

Le infrastrutture dell'energia e dei trasporti hanno un impatto più o meno diretto sulla biodiversità circostante a livello locale. Il loro più visibile – e, forse, più pericoloso – effetto è legato agli incrementi nei tassi di mortalità animale dovuti alla collisione degli esemplari delle specie più varie con veicoli o cavi, annegamento, o elettrocuzione. Tale incremento nella mortalità di invertebrati, anfibi, rettili, volatili, mammiferi è stato confermato da diversi studi. Nonostante non vi siano ancora analisi su come e quanto il fenomeno sia diffuso nei paesi lungo le Nuove Vie della Seta (NVdS), si presume che questo abbia colpito altre regioni in maniera analoga. Ad esempio, si stima che negli Stati Uniti la collisione con cavi elettrici porti alla morte di un numero compreso tra i 12 e i 64 milioni di volatili l'anno,[6] mentre lungo le strade asfaltate del solo Brasile muoiono oltre due milioni di mammiferi l'anno.[7] Altri impatti a livello locale legati allo sviluppo delle infrastrutture dei trasporti includono la distruzione degli habitat, se non addirittura la loro perdita, l'inquinamento (atmosferico, acustico, luminoso), disturbi fisici (ad es. cambiamenti temporanei di suolo e idrologia, capaci di generare perturbazio-

Una guardia forestale di Atewa, Ghana, davanti ad un poster volto a promuovere la conservazione dei primati nelle riserve forestali. Gli ambientalisti in Ghana hanno più volte richiesto che il Presidente Nana Akufo-Addo e il suo governo abbandonassero piani per l'estrazione della bauxite nella Riserva Forestale di Atewa, a difesa dell'habitat di piante rare e animali. Akufo-Addo ha nondimeno siglato un accordo multimiliardario con la Cina per forniture di bauxite in cambio della realizzazione di progetti infrastrutturali (immagine: Cristina Aldehuela/AFP via Getty Images).

[3] Belt and Road Portal, "Profiles", disponibile all'Url https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076.

[4] World Bank Open Data, "Population, total", disponibile all'Url https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?end=2014&most_recent_value_desc=true&start=1960&type=shaded&view=chart&year=2014.

[5] Dati della Banca Mondiale aggiornati al 2018, calcolati in termini di parità di potere d'acquisto https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?end=2014&most_recent_value_desc=true&start=1960&type=shaded&view=chart&year=2014.

[6] Scott R. Loss, Tom Will e Peter P. Marra, *"Estimates of bird collision mortality at wind facilities in the contiguous United States", Biological Conservation* 168 (2013): 201–209.

[7] Manuela González-Suárez, Flávio Zanchetta Ferreira e Clara Grilo, "Spatial and species-level predictions of road mortality risk using trait data", *Global Ecology and Biogeography* 27 (2018) 9: 1093-1105.

ni di lungo termine nell'ecosistema) e la diffusione di specie alloctone.[8] Impatti di questo tipo possono contribuire a ridurre le dimensioni delle popolazioni della fauna, talvolta portando all'estinzione di determinate specie a livello locale. Ad esempio, la copertura geografica della grande scimmia leonina (*Leontopithecus rosalia*) è, ad oggi, equivalente a meno di 150.000 ettari, lo 0,4% della sua area geografica originaria, dato il massiccio sviluppo di strade asfaltate entro il suo habitat. Le morti stradali e altri impatti negativi possono creare effetti a cascata in grado di vanificare le trentennali pratiche di conservazione di questa specie.[9] Un altro esempio dell'impatto negativo che lo sviluppo può avere sulla biodiversità riguarda l'orango di Tapanuli,[10] una delle specie più a rischio al mondo della quale si contano solo 800 esemplari che sopravvivono in un tratto ridotto della foresta della parte settentrionale di Sumatra, in Indonesia. Il progetto per la generazione di energia idroelettrica finanziato da fondi cinesi Batang Toru costituisce una grave minaccia[11] per l'orango di Tapanuli: oltre a provocare l'inondazione di determinate aree del suo habitat, porterà alla costruzione di nuove strade, linee elettriche e infrastrutture in altre.

Il massiccio sviluppo delle infrastrutture dei trasporti rischia inoltre di favorire pratiche quali il taglio ed il trasporto illegali di legname, la caccia di frodo e l'estrazione illegale di risorse minerarie: attività rese possibili dall'improvvisa accessibilità di aree un tempo remote.[12] Si pensi ad esempio a come circa il 5% della deforestazione dell'Amazzonia abbia luogo entro i 5 km di qualsiasi strada, o entro 1 km dalle sponde di un corso navigabile.[13] Strade nuove o migliorate possono infatti favorire la caccia di frodo e il commercio illegale.[14] Anche l'estrazione illegale di risorse minerarie prolifera lungo le nuove strade dell'Africa Sub-sahariana,[15] alla luce dei suoi vasti depositi di petrolio, gas naturale, uranio, minerali di ferro, alluminio, carbone, manganese (utilizzato nella produzione dell'acciaio), cobalto, coltan (utilizzato nella produzione di cellulari e tablet), rame, fosfati, oro e diamanti.[16] Ad oggi è stata estratta solo una minima parte di queste risorse, dato che intere regioni del continente restano inesplorate a livello geologico. Le nuove infrastrutture dei trasporti costruite per effetto delle NVdS potrebbero tuttavia rendere nuovi depositi di risorse minerarie direttamente accessibili. La loro esplorazione rischia di minacciare l'ambiente, la biodiversità, e le comunità locali. Si registrano ad esempio livelli allarmanti di violenza ed estrazione illegale d'oro in Ghana da parte di soggetti

[8] Si vedano: Richard T. T. Forman e Lauren E. Alexander, "Roads and their major ecological effects", *Annual Review of Ecology and Systematics* 29 (1998): 207-231; Rodney Van der Ree, Daniel J. Smith e Clara Grilo, *Handbook of road ecology: a practitioner's guide to impacts and mitigation* (Chichester: John Wiley & Sons, 2015); Luís Borda-de-Água, Rafael Barrientos, Pedro Beja, Henrique Miguel Pereira (a cura di), *Railway ecology* (Cham: Springer International Publishing, 2017).

[9] Per ulteriori dettagli, si veda: Fernando Ascensão *et al.*, "End of the line for the golden lion tamarin? A single road threatens 30 years of conservation efforts", *Conservation Science and Practice* 1 (2019) 9, disponibile all'Url https://conbio.onlinelibrary.wiley.com/doi/pdf/10.1111/csp2.89.

[10] Jason G. Goldman, "New species of orangutan is rarest great ape on Earth", *National Geographic*, 2 novembre 2017, disponibile all'Url https://www.nationalgeographic.com/news/2017/11/new-orangutan-species-sumatra-borneo-indonesia-animals/.

[11] Dyna Rochmyaningsih, "A dam threatens the world's rarest ape. Why are some conservationists suddenly on board?", *Science Magazine*, 10 settembre 2019, disponibile all'Url https://www.sciencemag.org/news/2019/09/dam-threatens-world-s-rarest-ape-why-are-some-conservationists-suddenly-board.

[12] Si vedano: David Wilkie *et al.*, "Roads, development, and conservation in the Congo basin", *Conservation Biology* 14 (2000) 6: 1614–1622; William F. Laurance *et al.*, "Impacts of roads, hunting, and habitat alteration on nocturnal mammals in African rainforests", *Conservation Biology* 22 (2008) 3: 721–732; William F. Laurence, Miriam Goosem e Susan G.W. Laurance, "Impacts of roads and linear clearings on tropical forests", *Trends in Ecology and Evolution* 24 (2009) 12: 659–669; Rubaba Ali *et al.*, *Highways to success or byways to waste: estimating the economic benefits of roads in Africa* (Washington DC: the World Bank, 2015); Anthony J. Bebbington *et al.*, "Resource extraction and infrastructure threaten forest cover and community rights", *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America* 115 (2018) 52: 13164-13173.

[13] Christopher P. Barber *et al.*, "Roads, deforestation, and the mitigating effect of protected areas in the Amazon", *Biological Conservation* 177 (2014): 203–209.

[14] William F. Laurance *et al.*, "Impacts of roads and hunting on Central African rainforest mammals", *Conservation Biology* 20 (2006): 1251–1261.

[15] David P. Edwards *et al.*, "Mining and the African environment", *Conservation Letters* 7 (2014) 3: 302–311.

[16] Si vedano: Cliff D. Taylor *et al.*, "Geology and nonfuel mineral deposits of Africa and the Middle East", *U.S. Geological Survey Open-File Report 2005–1294E* (2009); African Natural Resources Center, "Catalyzing growth and development through effective natural resources management", *African Development Bank* (2016), disponibile all'Url https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/anrc/AfDB_ANRC_BROCHURE_en.pdf.

cinesi.[17] Più di recente, invece, il Ghana ha siglato con la Cina un accordo per la costruzione di strade e ponti in cambio di bauxite proveniente della foresta pluviale superiore ghanese del valore di 2 miliardi di dollari USA. Certi conservazionisti invece sostengono che le estrazioni distruggeranno l'ecosistema della foresta di Atewa nel Ghana sudorientale, regione dalla quale partono tre grandi bacini fluviali che garantiscono l'apporto idrico a 5 milioni di persone.[18]

A livello globale, la BRI potrebbe essere pericolosamente associata a un gigantesco incremento delle emissioni dei gas serra, con impatti significativi sul clima. Nuove infrastrutture, in particolare strade, ferrovie o dighe richiedono ingenti quantità di cemento, materiale da cui deriva l'8% delle emissioni globali di anidride carbonica (CO_2).[19] La Cina è il principale produttore al mondo di cemento nonché responsabile della maggior quantità di emissioni di anidride carbonica al mondo – è possibile che una situazione del genere peggiori ulteriormente lungo i corridoi della BRI. D'altra parte, investimenti nelle infrastrutture degli oleodotti e dei gasdotti incrementeranno il tasso di sfruttamento delle riserve di gas e petrolio, e ancora una volta avranno come effetto quello di rafforzare la dipendenza del mondo dagli idrocarburi. Se è pur vero che l'utilizzo di gas naturale potrebbe ridurre le emissioni di gas serra dovute al carbone che ogni anno provocano morti per inquinamento in Cina, India e in altri paesi, l'accelerato sfruttamento di gas e petrolio va in direzione contraria a quella tracciata dagli impegni di riduzione delle emissioni di CO_2 dei prossimi 20 anni, presi dai firmatari della convenzione quadro sui cambiamenti climatici delle Nazioni Unite alla Conferenza di Parigi del 2015. Inoltre, l'incremento dei traffici marittimi legati alla BRI contribuirà ad acuire la severità di questi fenomeni, incrementando così i rischi posti alla salute umana, specialmente in termini di morti premature annuali.[20]

Pur avvenendo a livelli diversi, fenomeni di questo tipo sono generalmente connessi gli uni agli altri. Un fenomeno locale quale la riduzione della popolazione animale dovuta a morti sulle strade, ad esempio, potrebbe influenzare il funzionamento dell'ecosistema globale nel lungo termine. Ancora, l'incremento a livello locale dell'utilizzo del suolo per fini agricoli sta riducendo la superficie di terreni disponibili a diverse specie animali, e si prevede che il cambiamento climatico alteri ulteriormente le condizioni ecologiche attuali. In generale, la qualità e la disponibilità dell'habitat sta diminuendo, mentre l'*optimum* climatico che si sta spostando verso i poli costringe le specie a cercare condizioni ambientali favorevoli negli estremi più freddi delle loro normali distribuzioni geografiche. Nei tratti più temperati, invece, diverse specie stanno scomparendo per via del raggiungimento di temperature annuali non più tollerabili.[21] Questo significa inoltre che in diverse regioni del mondo le specie si muoveranno in contesti che presentano un numero sempre maggiore di strade e autostrade e che offrono sempre meno spazi per habitat isolati.

Visioni di una "Civiltà Ecologica"

Quale visione di sviluppo infrastrutturale si nasconde dietro la BRI? Come saranno finanziati i suoi progetti, e come si può meglio garantire la loro sostenibilità? Queste sono le domande fondamentali dalla cui risposta dipende l'impatto della BRI sull'ambiente. Il presidente cinese Xi Jinping ha posto enfasi sul concetto di "sviluppo verde" in diverse occasioni, ad

[17] Cecilia Jamasmie, "Illegal Chinese gold miners blamed for pollution, violence in Ghana", *Mining*, 2 maggio 2017, disponibile all'Url http://www.mining.com/illegal-chinese-gold-miners-blamed-pollution-violence-ghana/.

[18] Jevans Nyabiage, "Ghana goes ahead with US$2 billion Chinese bauxite barter deal that has conservationists up in arms", *South China Morning Post*, 17 novembre 2019, disponibile all'Url https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/3037993/ghana-goes-ahead-us2-billion-chinese-bauxite-barter-deal-has.

[19] Johanna Lehne e Felix Preston, "Making concrete change: innovation in low-carbon cement and concrete", *Chatham House Report*, disponibile all'Url https://reader.chathamhouse.org/making-concrete-change-innovation-low-carbon-cement-and-concrete.

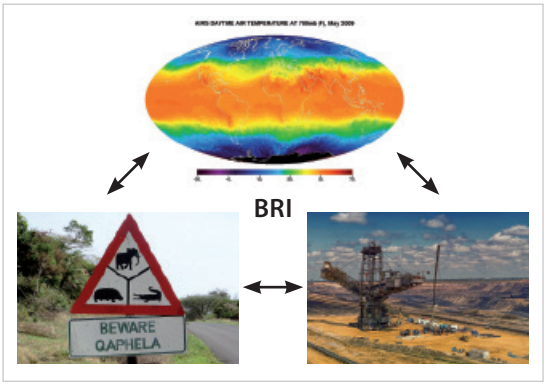
[20] Si vedano: Huan Liu *et al.*, "Health and climate impacts of ocean-going vessels in East Asia", Nature Climate Change 6 (2016) 11: 1037–1041; Huan Liu *et al.*, "Emissions and health impacts from global shipping embodied in US–China bilateral trade", *Nature Sustainability* (2019) 2, 1027-1033.

[21] Gretta T. Pecl *et al.*, "Biodiversity redistribution under climate change: impacts on ecosystems and human well-being", *Science* 355 (2017) 6332.

esempio nel discorso tenuto in apertura al primo Belt and Road Forum del 2017.[22] Negli sforzi congiunti per la costruzione di una BRI "verde" che favorisca la cooperazione negli ambiti della conservazione della biodiversità, la Cina si fa promotrice di una cooperazione significativa nel campo della protezione ecologica e ambientale. Facendo riferimento ai principi del Piano di cooperazione ambientale ed ecologica della BRI,[23] Xi ha inoltre affermato che la Cina istituirà un sistema di cooperazione e protezione ecologico-ambientale pragmatico ed efficiente, fornendo sostegno a piattaforme di cooperazione industriale e tecnologica e mettendo in campo una serie di politiche e di misure per la prevenzione del rischio ecologico e ambientale. La promozione di uno sviluppo sostenibile si configura quindi come parte integrante della BRI – iniziativa che dovrebbe logicamente includere valutazioni rigorose e indipendenti di impatto ambientale per tutte le opere infrastrutturali dell'energia e dei trasporti costruite in varie regioni. Tali valutazioni dovrebbero seguire parametri molto stringenti e, qualora gli standard in vigore in altri paesi interessati dalla BRI fossero inferiori, basarsi sugli standard cinesi.

Per garantire la sostenibilità ambientale della BRI ci si dovrà concentrare in particolare su due aspetti. Il primo riguarda le valutazioni ambientali strategiche e sociali lungo i principali corridoi economici, assicurandosi che politiche, piani e programmi tengano in considerazione tutti i possibili impatti ambientali e sociali.[24] Nuove strade e ferrovie dovrebbero essere costruite ove maggiormente richieste per garantire l'accesso della popolazione a servizi, scuole, ospedali, mercati attraverso aree a bassa sensibilità ambientale[25] e adatte ai movimenti della fauna. Il secondo riguarda gli investimenti in impianti di energia e trasporto rinnovabili. Ad esempio, la regione eurasiatica della BRI ha il potenziale di fornire energia solare,[26] in un quadro globale caratterizzato dalla rapida crescita della domanda per impianti di energia solare ed eolica. Stando ad un rapporto di REN21,[27] nel 2018 la capacità globale dell'energia rinnovabile ha raggiunto i 2.378 GW e per il quarto anno consecutivo l'incremento di capacità di generazione dell'energia rinnovabile ha superato quello riconducibile alle installazioni nette di impianti ad idrocarburi e nucleari, insieme. Stando ad un rapporto di Greenpeace,[28] anche gli investimenti a capitale cinese per la realizzazione di progetti di energia solare ed eolica sono cresciuti considerevolmente, totalizzando 12.622 megawatt in nuovi progetti. Assicurare investimenti ingenti e regolari sulle energie

Figura 1



Gli impatti ambientali derivanti dallo sviluppo della BRI su diverse scale dello spazio – da locali a globali – potrebbero diventare ricorrenti se non tenuti in considerazione fin dall'inizio delle fasi di pianificazione di diverse strutture. Tra gli impatti locali si annoverano le morti da collisione con veicoli e l'"effetto barriera" che queste creano per il movimento degli animali; tra gli impatti regionali si contano la frammentazione ambientale e il degrado del suolo; infine, gli impatti globali comprendono l'aumento di emissioni di gas serra.
Fonte: Elaborazione grafica dell'autore.

[22] "President Xi's speech at opening of Belt and Road Forum, May 14, 2017", *USC US-China Institute*, disponibile all'Url https://china.usc.edu/president-xis-speech-opening-belt-and-road-forum-may-14-2017.

[23] Belt and Road Portal, "The Belt and Road ecological and environmental cooperation plan", maggio 2017, disponibile all'Url https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/13392.htm.

[24] Fernando Ascensão *et al.*, "Environmental challenges for the Belt and Road Initiative", *Nature Sustainability* 1 (2018): 206-209.

[25] William F. Laurance e Andrew Balmford, "A global map for road building", *Nature* 495 (2013): 308–309.

[26] Shi Chen *et al.*, "The potential of photovoltaics to power the Belt and Road Initiative", *Joule* 3 (2019) 8: 1895–1912.

[27] REN21, "Renewables 2019 Global Status Report" (Parigi: REN Secretariat, 2019), disponibile all'Url https://www.ren21.net/wp-content/uploads/2019/05/gsr_2019_full_report_en.pdf.

[28] Greenpeace International, "Chinese equity investments in energy reshape South and Southeast Asia – Greenpeace analysis", 29 luglio 2019, disponibile all'Url https://www.greenpeace.org/international/press-release/23446/chinese-equity-investments-in-energy-reshape-south-and-southeast-asia-greenpeace-analysis/.

rinnovabili porterà ad un'ulteriore diminuzione dei costi di produzione, trasformando l'energia pulita in un'opzione praticabile per i paesi in via di sviluppo. Allo stesso tempo, uno sforzo significativo volto alla costruzione di reti per il trasporto energetico garantirà un utilizzo più bilanciato dell'energia rinnovabile. Questi investimenti sulle energie rinnovabili, oggi, potranno soddisfare la domanda energetica della futura BRI in linea con gli standard internazionali di sostenibilità.

In generale, la BRI potrebbe migliorare il tenore di vita delle popolazioni dei paesi in via di sviluppo attraverso la promozione di maggiore connettività umana e dei commerci sulla base di principi di pace, cooperazione, reciproci vantaggi e mutuo rispetto. Insite nell'espansione sregolata delle infrastrutture dell'energia e dei trasporti vi sono tuttavia le minacce poste all'ambiente che potrebbero minare la realizzazione dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e il raggiungimento dei relativi SDGs. In ogni caso, qualora dovesse adempiere alla sua visione di una società ecologica, la BRI cinese potrebbe trasformarsi in un'opportunità per lo sviluppo umano nel rispetto dell'ambiente e in armonia con esso. ●

La dimensione energetica delle Nuove Vie della Seta

di Ettore Bompard e Giulia Crespi

La *Belt and Road Initiative* (BRI) si presenta come un progetto a lungo termine del governo cinese che coinvolgerà un numero sempre crescente di paesi in Europa, Asia e Africa, con l'obiettivo di facilitare lo scambio di prodotti e servizi all'interno della regione. L'iniziativa, legata idealmente all'antica Via della Seta che connetteva Asia ed Europa, nasce dall'esigenza cinese di trovare nuovi sbocchi commerciali ad un'economia nazionale in crescita e, non ultimo, dall'esigenza di un'interconnessione infrastrutturale globale, in termini sia di reti di telecomunicazioni che energetiche, funzionali a questa esigenza. Nel marzo 2015, il governo cinese ha rilasciato un piano dettagliato per la realizzazione della BRI, denominato "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road", nel quale si descrive la BRI come un'iniziativa strategica per la promozione della prosperità economica, la cooperazione regionale e la pace e lo sviluppo del mondo.[1] Inoltre, il documento riporta i cinque obiettivi che sono stati identificati per il raggiungimento del vantaggio reciproco e della strategia *win-win* per tutti i paesi potenzialmente coinvolti nel progetto: il coordinamento politico, la connettività infrastrutturale, un commercio senza

Impianti eolici a Yancheng, provincia del Jiangsu. Dati IRENA confermano che nel 2018, metà degli investimenti mondiali in impianti eolici off-shore *(pari a 11,4 miliardi di dollari USA) sono stati sviluppati dalla sola Cina. All'inizio del 2019 il governo cinese ha invece avviato 24 progetti (con un investimento complessivo di 18 miliardi di dollari USA) per la realizzazione di impianti* off-shore *di una capacità complessiva di 6.7 GW. Questi saranno operativi già quest'anno (immagine: Feature China/Barcroft Media via Getty Images).*

[1] Belt and Road Portal, "Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road," 30 marzo 2015, disponibile all'Url https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/qwfb/1084.htm#gjsls.

impedimenti, l'integrazione finanziaria e i legami tra le varie popolazioni interessate dall'iniziativa.

Non esiste una lista ufficiale dei paesi coinvolti. Nel 2015, un report cinese aveva identificato 65 paesi, ma in questi ultimi anni il numero è cresciuto significativamente, permettendo all'iniziativa di assumere una scala sempre più globale, e allargandosi anche verso il Sud America e verso le vie navali artiche, con la creazione della *Polar Silk Road*,[2] che dovrebbe accorciare le distanze tra Asia ed Europa, oltre che rappresentare un'interessante alternativa allo stretto di Malacca, cruciale in termini di approvvigionamento energetico per la Cina. Focalizzando l'attenzione sull'Eurasia, e quindi escludendo i paesi africani e sud-americani coinvolti nell'iniziativa, l'area interessata dalla BRI include oggi 80 paesi, per una superficie complessiva di circa 51.000.000 km^2, e posizionati intorno ai principali corridoi commerciali della BRI. I paesi considerati rappresentano circa il 50% della popolazione mondiale e il 50% del prodotto interno lordo (Pil) globale.[3] Da sola, la Cina rappresenta il 20% della popolazione e il 12% del Pil mondiale.[4] Guardando la BRI dal punto di vista puramente energetico, invece, la regione rappresenta più della metà dei consumi mondiali, e la Cina consuma circa il 40% di questi.

L'energia e le risorse energetiche giocano un ruolo cruciale nella vita e per il benessere sociale ed economico delle nazioni e sono elemento fondante della sicurezza di ogni paese, anche nell'ambito BRI. Insieme a potenza finanziaria, forze militare e capacità tecnologica, l'energia è considerata una delle quattro dimensioni per identificare una superpotenza e, di conseguenza, un obiettivo di fondamentale importanza per le politiche di governo. Christie *et al.*[5] suggeriscono che "la sicurezza energetica coincide con la sicurezza nazionale", identificando le risorse energetiche come elementi strategici e cruciali per il funzionamento delle economie moderne. A causa della distribuzione non uniforme delle risorse, molti paesi sono caratterizzati da una forte dipendenza dall'estero nel soddisfare le proprie esigenze energetiche, e, quindi, altamente soggetti a dinamiche di tipo geopolitico e a dispute commerciali, oltre che a *disruption* infrastrutturali. Gli scambi energetici globali sono quindi cruciali per assicurare l'accesso e la sicurezza energetica a tutti i paesi. La crescita di questi scambi spinge quindi allo sviluppo e all'espansione di corridoi energetici, sia via mare sia via terra, oltre che alla diffusione di progetti nazionali ed internazionali nel settore dell'energia che, in questa fase storica, non possono prescindere dal considerare gli aspetti di sostenibilità ambientale.

La BRI si inserisce perfettamente in questo contesto. Dal punto di vista cinese, diverse motivazioni pongono la BRI in cima alle priorità del governo tra cui il rilancio della crescita economica della Cina, che sta vivendo un rallentamento negli ultimi anni, e l'ambizione di giocare un ruolo di rilievo nel contesto internazionale.[6] Inoltre, gli investimenti infrastrutturali, così come le nuove possibilità di cooperazione, sono in linea con le politiche energetiche cinesi, che hanno l'obiettivo di assicurare le risorse necessarie al paese.[7] Infatti, nonostante un rallentamento nella crescita della domanda energetica cinese (+1,24% nel periodo 2015-2016, rispetto al +15% all'anno dell'inizio degli anni 2000),[8] la Cina continuerà a rappresentare quasi un quarto dei consumi globali al 2040, e la sua dipendenza energetica da altri paesi crescerà, diventando uno dei principali problemi che il governo dovrà affrontare nel futuro. Oggi, infatti, le importazioni energetiche rappresentano già circa

[2] Consiglio per gli affari di Stato della Repubblica popolare cinese, "Full text: China's Arctic policy", 26 gennaio 2018, disponibile all'Url http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.

[3] Dati World Bank Open Data, disponibili all'Url https://data.worldbank.org/.

[4] Ibid.

[5] Edward H. Christie (a cura di), Joseph Francois, Waltraut Urban e Franz Wirl, "China's foreign oil policy: genesis, deployment and selected effects", *FIW Research Reports* 20 (2009) 3.

[6] Ibid.

[7] Frank Umbach, "China's Belt and Road Initiative and its energy-security dimensions", *RSIS Working Paper* (2019) 320, disponibile all'Url https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2019/01/WP320.pdf.

[8] British Petroleum, "BP Statistical Review of World Energy", giugno 2018, disponibile all'Url https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf.

il 19% del consumo di energia primaria del paese, e il dato è destinato a crescere nei prossimi anni.

La Cina possiede circa il 13% delle riserve globali di carbone, ma, a causa degli elevati tassi di produzione, si è stimato che riusciranno a coprire i consumi del paese per meno di 40 anni.[9] Per questa ragione, da grande paese esportatore, la Cina è diventata dal 2009 un paese importatore di carbone,[10] seppur con percentuali inferiori al 10% del fabbisogno nazionale. Per quanto riguarda il gas, le riserve cinesi sono molto limitate[11] e, sebbene storicamente il paese non fosse un grande consumatore di questa risorsa, oggi le importazioni di gas sono aumentate considerevolmente e la dipendenza della Cina dal gas ha raggiunto il 33% nel 2016 (2% nel 2008). Secondo le proiezioni dell'"Energy Outlook 2018" di BP, questa percentuale potrebbe aumentare fino al 43% nel 2040.[12] Infine, per quando concerne il greggio, la Cina ne è un importatore dal 1993. Oggi il greggio, oltre ad essere la seconda fonte più utilizzata per il soddisfacimento dei consumi cinesi, rappresenta quella più critica dal punto di vista della sicurezza energetica. Infatti, le riserve di petrolio in Cina sono estremamente limitate[13] e questo ha portato a livelli di dipendenza energetica pari a più del 65% dei consumi, destinati a crescere fino a oltre il 70% nel 2040, secondo le previsioni BP.[14] Inoltre, le esigenze di petrolio sono soddisfatte in larga parte da paesi politicamente instabili, e per la maggior parte l'importazione avviene lo stretto di Malacca, creando qualche preoccupazione da parte cinese. Questi dati spiegano come il consumo energetico futuro della Cina non potrà essere soddisfatto unicamente dalle fonti interne: le importazioni energetiche aumenteranno. La sicurezza energetica di un paese è legata alla disponibilità delle fonti (giacimenti gas e petrolio, etc.) e alla disponibilità dei corridoi (gasdotti, oleodotti, rotte marine per petroliere e navi metaniere) fino agli *entry-point* nazionali. Entrambi sono soggetti a problemi di instabilità geopolitica e richiedono, ai fini della sicurezza, una opportuna diversificazione. La cooperazione internazionale messa in atto dalla Cina risponde pienamente a queste esigenze; la dimensione energetica è quindi un *driver* importante dell'iniziativa BRI che coinvolge numerosi paesi che possono ricoprire ruoli strategici per la Cina, sia per assicurare le fonti necessarie, sia per mettere in sicurezza i nuovi e vecchi corridoi energetici.

La regione della BRI gioca un ruolo chiave negli scambi energetici; in particolare, se da un lato è caratterizzata dalla presenza di paesi tra i più grandi esportatori di fonti energetiche nel mondo, dall'altra nella stessa regione sono presenti paesi caratterizzati in genere da forte dipendenza energetica, come quelli dell'Unione Europea – alcuni dei quali con indicatori di dipendenza energetica superiori all'80% – e la Cina stessa.

Questa prospettiva ha guidato gli investimenti cinesi nel periodo 2000-2017: in particolare, le banche pubbliche di sviluppo cinesi hanno investito oltre 140 miliardi di euro sponsorizzando progetti energetici dalle fasi di esplorazione ed estrazione alle infrastrutture di trasmissione e distribuzione, alla generazione elettrica,[15] un ammontare che evidenzia chiaramente il ruolo fondamentale che l'energia gioca nel contesto della BRI. Analizzando questi investimenti emerge come la prevalenza delle fonti fossili sia ancora massiccia: oltre il 60% degli investimenti cinesi nell'ambito della produzione

[9] Ibid.

[10] International Energy Agency, "Statistics & Data", disponibile all'Url https://www.iea.org/statistics/.

[11] British Petroleum, "BP Statistical Review of World Energy", giugno 2018, disponibile all'Url https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf.

[12] British Petroleum, "BP Energy Outlook" (2018), disponibile all'Url https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/energy-outlook/bp-energy-outlook-2018.pdf.

[13] British Petroleum, "BP Statistical Review of World Energy", giugno 2018, disponibile all'Url https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf.

[14] British Petroleum, "BP Energy Outlook" (2018), disponibile all'Url https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/energy-outlook/bp-energy-outlook-2018.pdf.

[15] Kevin P. Gallagher, "China's Global Energy Finance: a new interactive database", *Global Economic Governance Initiative (GEGI) Policy Brief* (2017) 2, disponibile all'Url https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2017/03/China-Global-Energy.-Gallagher.Finaldraft-1.pdf.

elettrica lungo la BRI è relativo a centrali elettriche a carbone.[16] Questo dato appare preoccupante, da un punto di vista ambientale, anche considerando che la regione della BRI, caratterizzata dalla presenza di paesi sviluppati e paesi in via di sviluppo, causa circa il 57% delle emissioni mondiali di CO_2 (18,3 miliardi di tonnellate di emissioni di anidride carbonica nel 2016),[17] metà delle quali prodotte dalla sola Cina, paese in cui il carbone impatta ancora per più dell'80% sulla totalità delle emissioni.

Per queste ragioni, la sostenibilità dell'iniziativa potrebbe rappresentare la principale criticità nell'attuale fase della BRI, che porta a sollevare questioni riguardo la strategia cinese di spostare la generazione elettrica fossile al di fuori dei confini del paese, muovendo con lei anche le relative emissioni di gas serra e di inquinanti. Nonostante le politiche interne cinesi vadano nella direzione di ridurre il consumo di carbone, proprio per risolvere i problemi di inquinamento, specialmente nei contesti urbani, oggi la Cina è ancora il principale finanziatore di progetti di centrali a carbone. Questo porta a delle conseguenze sia politiche sia sociali; infatti, da un punto di vista politico, a livello mondiale, l'accettabilità del progetto può essere inficiata dalla mancanza di sostenibilità ambientale, mentre dal punto di vista sociale, in ognuno dei paesi coinvolti, potrebbe venire meno il sostegno a questo tipo di interventi.

In aggiunta agli investimenti *black* su fonti fossili, la Cina sta facendo investimenti significativi anche nell'ambito delle fonti rinnovabili. Secondo i dati recenti, la Cina è l'attore internazionale con il maggior numero di brevetti nell'ambito delle energie rinnovabili, seguito a ruota da Stati Uniti, Giappone ed Unione Europea. Secondo un recente rapporto pubblicato da IRENA, "non esiste un paese che si

Figura 1

Distribuzione degli investimenti Cinesi nel settore energetico nei paesi coinvolti nell'iniziativa BRI tra il 2000 e il 2017. Quadro di sintesi[18]

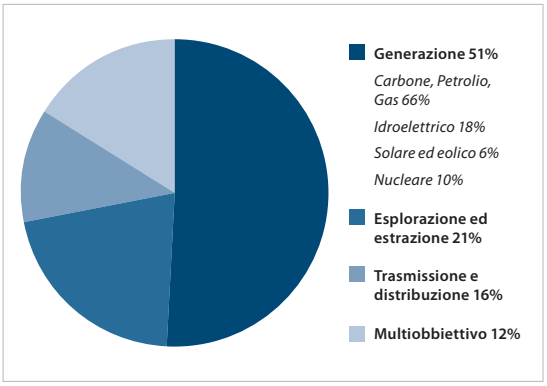


Figura 2

Distribuzione degli investimenti cinesi nel settore energetico nei paesi della BRI tra il 2000 e il 2017[19]

Settore energetico	*Quantità (M$)*	*% Totale*
Esplorazione ed estrazione	**26.348**	**20,5%**
Gas/GPL	8.300	31,5%
Petrolio	18.048	68,5%
Multiobiettivo	**15.954**	**12,4%**
Carbone	3.260	20,4%
Gas/GPL	12.000	75,2%
Petrolio	694	4,4%
Generazione elettrica	**65.121**	**50,7%**
Carbone	40.861	62,7%
Gas	378	0,6%
Idroelettrico	11.766	18,1%
Nucleare	6.692	10,3%
Petrolio	1.590	2,4%
Solare	1.626	2,5%
Solare termico	515	0,8%
Eolico	1.693	2,6%
Trasmissione e distribuzione	**20.929**	**16,3%**
Gas/GPL	6.818	32,6%
Idroelettrico	750	3,6%
Petrolio	10.509	50,2%
Fonte non specificata	2.852	13,6%
Totale	**128.352**	**100,0%**

[16] Ibid.

[17] International Energy Agency, "Statistics & Data", disponibile all'Url https://www.iea.org/statistics/.

[18] Kevin P. Gallagher, "China's Global Energy Finance: a new interactive database", *Global Economic Governance Initiative (GEGI) Policy Brief* (2017) 2, disponibile all'Url https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2017/03/China-Global-Energy.-Gallagher.Finaldraft-1.pdf.

[19] Ibid.

sia spinto in una posizione migliore della Cina nella competizione per diventare una superpotenza mondiale in campo di energia rinnovabile".[20] In questo senso, infatti, la Cina non è solo il principale produttore di tecnologie rinnovabili (pannelli solari, turbine eoliche, batterie, veicoli elettrici, etc.), ma negli ultimi anni è sempre stato il principale finanziatore di energia pulita. La spinta verso tecnologie *green* da parte del governo cinese trova diverse ragioni, dalla conservazione delle risorse fossili a disposizione nel paese, alla necessità di mitigare le emissioni di gas serra per ridurre il problema del riscaldamento globale, alla riduzione dell'inquinamento delle città cinesi, alla volontà di assicurare la sicurezza energetica del paese, riducendo la dipendenza dalle fonti fossili estere. Questa visione è anche rafforzata dai progetti di State Grid Corporation of China di creare un'infrastruttura elettrica globale (*Global Energy Interconnection*) che permetta di sfruttare le potenzialità di alcune zone remote del mondo, in termini di fonti rinnovabili (energia solare all'Equatore ed energia eolica nella regione artica) e di trasferire l'energia *green* ai principali centri di consumo tramite sistemi di trasmissione *Ultra-High Voltage* (UHV), utilizzando l'energia elettrica come vettore energetico in alternativa a gasdotti e oleodotti.[21] Questa visione spinge da una parte verso una produzione elettrica significativamente basata su fonti rinnovabili, e dall'altra, verso una maggiore elettrificazione degli usi finali, come possibile strumento per una transizione energetica, che sta diventando sempre più necessaria, ma non ancora realizzata. Sul versante della produzione, dal punto di vista globale, la prospettiva cinese si basa sull'installazione di nuovi impianti di solare fotovoltaico nelle zone equatoriali o di impianti eolici, *on-shore* e *off-shore*, nella zona artica, per sfruttare il grande potenziale energetico globali, che teoricamente è in grado di soddisfare pienamente i fabbisogni energetici mondiali. Infatti, è stato stimato che il potenziale teorico del pianeta di generare energia solare ammonta approssimativamente a circa 890.000 TWh. Considerando che il consumo globale di energia nel 2017 è stato di circa 130.000 TWh, si può osservare come il flusso solare di due ore sia in grado di garantire il soddisfacimento dei consumi energetici annuali mondiali.[22] A livello locale, di singole nazioni, invece, la visione spinge allo sfruttamento delle fonti rinnovabili ancora potenzialmente disponibili in ogni paese, dall'idroelettrico all'eolico, dal solare al geotermico.

Il tema dell'infrastruttura energetica globale ha suscitato grande dibattito ed interesse intorno ai possibili benefici ambientali, economici e sociali che potrebbero conseguire dalla sua realizzazione. Dal punto di vista ambientale, l'utilizzo di energia pulita in alternativa alle fonti fossili può garantire numerosi benefici, in particolare in termini di riduzione di emissione di gas serra, inquinanti, oltre che di riduzione del consumo di acqua e del danno all'ecosistema dovuto all'estrazione di fonti fossili. In questo modo, la soluzione potrebbe rappresentare una risposta globale alle problematiche del cambiamento climatico. Tra gli aspetti economici, lo sviluppo e l'utilizzo di energia rinnovabile in zone con grandi potenzialità può garantire un approvvigionamento energetico stabile e a lungo termine, riducendo contemporaneamente i costi energetici. Una struttura globale è in grado di sfruttare le differenze orarie tra i diversi stati e quelle stagionali tra i due emisferi per garantire una fornitura energetica pressoché costante durante le 24 ore. Questo aspetto può avere degli impatti positivi in termini di migliore allocazione e consumo di risorse energetiche *green*, minori costi produttivi ed operativi, e maggiore condivisione di risorse energetiche.

Un altro tema fondamentale quando si parla di *driver* per la transizione energetica è quello relativo alla sicurezza energetica. In relazione alla *Global Energy Interconnection*, lo sviluppo di questa struttura di scambio energetico permetterebbe di ridurre la dipendenza dalle fonti fossili, aiutando ad implemen-

[20] International Renewable Energy Agency, "A new world: the geopolitics of the energy transformation", gennaio 2019, disponibile all'Url https://www.irena.org/publications/2019/Jan/A-New-World-The-Geopolitics-of-the-Energy-Transformation.

[21] Liu Zhenya, *Global energy interconnections* (Londra, San Diego, Waltham, Oxford: Elsevier, 2015).

[22] Ettore Bompard *et al.*, "World decarbonization through global electricity interconnections", *Energies* 11 (2018) 1746.

tare in modo globale la transizione energetica (che localmente può essere realizzata attraverso *smart grid* e la generazione da fonti rinnovabili distribuite e di piccola taglia). La dipendenza da un'infrastruttura globale può subordinare l'approvvigionamento e il trasferimento delle risorse energetiche ad una molteplicità di attori nazionali e questo crea perplessità con riferimento a limiti geopolitici di stabilità e sicurezza. Dal punto di vista più strettamente tecnologico, una soluzione infrastrutturale globale richiede investimenti significativi (oltre 20.000 miliardi di dollari USA tra il 2015 e il 2030),[23] nel campo della produzione, trasmissione, distribuzione e accumulo elettrico. D'altro canto, un simile investimento porterebbe anche alla creazione di nuovi posti di lavoro nell'industria *green* (50 milioni di posti di lavoro stimati)[24] e a nuove possibilità di sviluppo tecnologico. Infine, con riferimento alle ricadute sociali, la visione di *Global Energy Interconnection* consente di stimolare la crescita economica globale e locale, oltre a facilitare la crescita dei paesi in via di sviluppo, riducendo il problema della povertà energetica di questi paesi. Infatti, lo sviluppo di una rete di trasmissione a larga scala per lo scambio di energia pulita consente di garantire l'accesso all'energia e nuove opportunità di *capacity building* e occupazione.

Ovviamente una visione tanto ambiziosa apre numerose questioni che devono essere fronteggiate, come la definizione degli schemi di mercato, o questioni geopolitiche legate alle interazioni tra *stakeholders* e nazioni con interessi differenti. Per quanto riguarda il tema della sicurezza energetica, una soluzione centralizzata come questa infrastruttura globale deve indurre a considerare attentamente questioni di *cyber security* o di attacchi fisici. Infine, il sistema gestionale e di controllo di questa infrastruttura rimangono ancora non ben delineati, allo stesso modo di un sistema di allocazione di costi e benefici, tra tutti i paesi potenzialmente coinvolti. La realizzazione e lo sviluppo di un sistema di interconnessione di questo tipo necessitano di uno sforzo politico di coordinazione e di cooperazione globale significativo.

Nell'era dell'Antropocene in cui l'uomo influisce pesantemente sull'ecosistema, che lo circonda e di cui fa parte, fino a produrre impatti tali che possono nel lungo termine comprometterne la sopravvivenza, l'attenzione alla sostenibilità ambientale diventa fondamentale. Il settore dell'energia è responsabile di più di due terzi delle emissioni di gas serra e circa il 90% delle emissioni inquinanti è ascrivibile ai combustibili fossili. Nel mondo circa un miliardo di persone non hanno accesso all'energia elettrica o non possono permettersela. La competitività economica dei paesi è legata ai costi energetici che rappresentano spesso una parte importante dei costi di produzione. La tematica energetica è quindi profondamente collegata con aspetti ambientali, economici e sociali. Non è quindi un problema solo e tanto di tecnologie, pur utili e necessarie, ma di modello di sviluppo, di rapporto con l'ambiente e di accettazione e visione sociale dell'energia, in astratto e con riferimento ai comportamenti individuali. Le interazioni sono complesse e una possibile soluzione alla sostenibilità passa per un'analisi e una strategia *multilayer* (fisico-infrastrutturale, IT, socio-economica, geopolitica ed ambientale) con un'integrazione, a livello culturale, delle competenze relative. La BRI coinvolge una fetta importante di umanità, sia in termini di Pil, che di consumi energetici e di popolazione e da questo punto di vista, in termini di sostenibilità ambientale e di sopravvivenza, la partita che si gioca intorno alla sua dimensione energetica risulta cruciale per il futuro dell'uomo. ●

[23] Liu Zhenya, "Accelerate global energy interconnection for the world's sustainable development", discorso tenuto all'UN High-level Luncheon, 1 novembre 2017. Testo integrale disponibile all'Url https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/171212ScriptofMr.LiusKeynoteSpeechattheUNHighlevelLuncheon.pdf.

[24] Ibid.

La Belt and Road Initiative nella regione UNECE: effetti sugli ecosistemi acquatici e sulla gestione delle risorse idriche

di Eugene Simonov
Traduzione dall'inglese a cura di Carlotta Clivio

Diverse politiche e molti aspetti della cooperazione transfrontaliera che legano la Cina ad altri paesi del mondo subiscono l'influenza della *Belt and Road Initiative* (BRI). I suoi obiettivi di promozione del commercio, sostegno agli investimenti internazionali in infrastrutture, ed esportazione dell'eccesso di capacità industriale cinese interessano oltre 100 paesi. La BRI è pertanto considerata un progetto d'integrazione economica di portata continentale, in grado d'influire sulla gestione delle risorse naturali e sulle prassi di protezione ambientale dell'intera Eurasia.

La continua espansione della BRI richiede alla Cina di rivedere i suoi piani e le sue politiche sulle acque transfrontaliere. Tradizionalmente interessata ad assicurare la propria sicurezza idrica, la Cina si trova infatti oggi a dover prestare attenzione ai bacini idrografici dei paesi partner della BRI per assicurare adeguate risorse idriche alla pianificazione e alla realizzazione di progetti d'investimento lungo le Nuove Vie della Seta (NVdS). Deve inoltre assicurare che l'utilizzo di tali risorse non sia complicato da controversie o dispute territoriali.[1] Questo vale non solo per i bacini fluviali transfrontalieri e i laghi che la Cina condivide con i paesi suoi confinanti, ma anche per i bacini idrografici dei paesi partner della BRI i quali, ormai, rientrano negli interessi economici e geopolitici della Cina (si pensi ad esempio al Mare d'Aral, ai bacini dell'Indo e dell'Irrawaddy, ecc.).[2]

La salute degli ecosistemi fluviali e dei servizi ecosistemici dei bacini transfrontalieri è oggetto di attenzioni crescenti. Ciò è dovuto alle misure tese a una maggiore responsabilità ambientale entrate in vigore in Cina a livello nazionale. Queste sono a loro volta inserite nel contesto più ampio delle politiche per l'edificazione di una "civiltà ecologica" (2017)[3] che orientano una dettagliata serie di riforme mirate a indirizzare il sistema di *governance* cinese verso pratiche più sostenibili di utilizzo delle risorse naturali e per la conservazione ambientale.

*L'ottava sessione dell'incontro delle Parti (*Meeting of the Parties, *MOP8) della Convenzione Acque si è tenuta il 10-12 ottobre 2018 a Nur-Sultan, in Kazakistan. Nel corso della sessione, 15 paesi situati al di fuori della regione paneuropea dell'UNECE hanno espresso il loro interesse a ratificare la Convenzione Acque. Le Parti hanno inoltre adottato il Programma di Lavoro 2019-2021, che presta particolare attenzione alla "facilitazione dei finanziamenti della cooperazione lungo bacini transfrontalieri" (immagine: UNECE Water Convention).*

Metà dell'Eurasia appartiene allo spazio paneuropeo per cui è competente la Commissione economica

[1] Eugene Simonov e Eugene Egidare, "Intergovernmental cooperation on the Amur River basin management in the twenty-first century", *International Journal of Water Resources Development* 34 (2018) 5: 771-791.

[2] Hongzhou Zhang e Mingjiang Li (a cura di), *China and transboundary water politics in Asia* (Abingdon: Routledge, 2018).

[3] Comitato centrale del Partito comunista cinese e Consiglio per gli affari di Stato, "Integrated reform plan for promoting ecological progress", *Xinhua News*, 21 settembre 2015, disponibile all'Url http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-09/21/content_36644574.htm.

per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE). Nonostante almeno 40 paesi membri UNECE siano diventati partner della BRI, ad oggi i tentativi di utilizzo delle convenzioni ambientali e dei suoi strumenti per la salvaguardia delle pratiche di sviluppo sostenibile nel contesto offerto dalla BRI sono stati minimi. Il processo di formazione di prassi e politiche a livello della BRI si potrebbe invece armonizzare proprio attraverso l'utilizzo dei già consolidati strumenti UNECE – prima tra tutti la Convenzione sulla protezione e l'utilizzo dei corsi d'acqua transfrontalieri e dei laghi internazionali (Convenzione Acque, o Convenzione di Helsinki).

Problemi legati alla conservazione dei corsi d'acqua transfrontalieri

1. La gestione insostenibile dei bacini idrografici transfrontalieri

Queste problematiche sono evidenti in diversi approcci di gestione a livello di bacino testati dalla Cina. Uno degli esempi più chiari è costituito dagli approcci applicati al meccanismo di cooperazione Lancang-Mekong (*Lancang-Mekong Cooperation Mechanism*, LMCM). La Cina ha infatti sviluppato 10 mega dighe nel bacino del Mekong per il controllo del flusso delle acque e dei sedimenti provenienti dalle sorgenti. Ha inoltre predisposto il dragaggio – anche con cariche esplosive – della corrente principale del fiume al fine di migliorare la navigazione e incoraggiato lo sviluppo di ulteriori dighe nel Basso Mekong. L'LMCM nasce così come il facoltoso concorrente della malridotta (perché dipendente dai suoi donatori) Commissione del Fiume Mekong.[4] Da qui, la Cina è diventata una forza dominante nella gestione del bacino del Mekong. Sfortunatamente, sembra aver chiuso un occhio sui danni provocati dalle infrastrutture idriche all'unicità della biodiversità acquatica e ai bacini idrografici un tempo pescosi.

Anche nel bacino dell'Indo si è portata avanti una strategia di aggressiva analoga a quella sopracitata. Qui, il corridoio economico Cina-Pakistan (*China-Pakistan Economic Corridor*, CPEC)[5] comprende progetti di miglioramento dell'irrigazione, delle forniture d'acqua in contesti urbani, di pianificazione della gestione a livello di bacino idrografico e della costruzione di diverse mega dighe, incluse quelle edificate in aree sensibili, oggetto di dispute tra India e Pakistan. Ad essere minacciate da iniziative di questo tipo sono però la biodiversità e la varietà di pesci presenti nel bacino dell'Indo.

Per preservare gli ecosistemi acquatici nei paesi partner della BRI c'è dunque urgente bisogno di garantire il rispetto delle norme del flusso ecologico sui corsi d'acqua transfrontalieri, specialmente nelle ragioni aride dell'Asia interna. Questo è ormai evidente nei dibattiti sui trasferimenti idrici dei bacini fluviali del Selenge (Selenga), Argun (Hailaer) e Kherlen (Kelulun).[6] Il fatto che il 13° piano quinquennale varato da Pechino consideri la conservazione delle terre paludose e della biodiversità lungo bacini fluviali trasfrontalieri e laghi internazionali come un tema d'importanza primaria potrebbe influenzare positivamente la definizione delle necessità ambientali ed ecologiche nella gestione delle acque transfrontaliere.

2. Gli enormi impatti della "Condivisione della capacità industriale" nell'ambito dell'ingegneria idraulica

In altri paesi, la Cina promuove aggressivamente l'utilizzo dell'ingegneria idraulica e di altre tecnologie di gestione delle risorse idriche. Le aziende pubbliche cinesi sono coinvolte nel 70%[7] dei progetti per l'energia idroelettrica al mondo e le banche nazionali cinesi forniscono almeno il 75% dei

[4] Jessica M. Williams, "Emerging costs of China's Belt and Road strategy for transboundary water in South and Southwast Asia", *International Journal of Energy and Water Resources* 3 (2019) 2: 81.

[5] China-Pakistan Economic Corridor, "CPEC's Long Term Plan (LTP) 2017-2030", 24 dicembre 2017, disponibile all'Url http://www.cpecinfo.com/news/cpec-long-term-plan-(ltp)-2017-2030/NDYwNw==.

[6] Eugene Simonov e Eugene Egidarev, "Transboundary cooperation on the Amur River Basin in recent decades", in *China and Transboundary Water Politics in Asia*, a cura di Hongzhou Zhang e Mingjiang Li (Abingdon: Routledge, 2018).

[7] People's Daily Online, "Chinese enterprises represent 70 percent of global hydropower market", 22 gennaio 2019, disponibile all'Url http://en.people.cn/n3/2019/0122/c90000-9540389.html.

finanziamenti allo sviluppo del settore. La maggior parte della capacità dell'energia idroelettrica del XXI secolo è stata installata in Cina o all'estero da aziende cinesi, non di rado creando minacce alla biodiversità e ai siti del patrimonio mondiale UNESCO (come la riserva naturale e parco nazionale dei Tre Fiumi Paralleli dello Yunnan in Cina, la riserva Selous Game in Tanzania, ecc.).

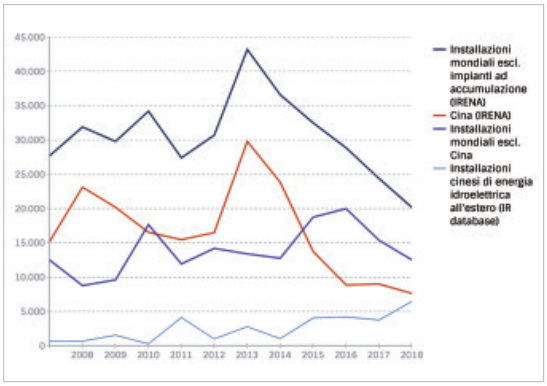
D'altro canto, la realizzazione di nuovi progetti per l'energia idroelettrica in Cina ha dimostrato segni di rallentamento dal 2013. Allo stesso tempo si assiste alla demolizione delle dighe più piccole e foriere di maggiori problematiche ambientali, incluse in taluni casi impianti responsabili di danni a siti del patrimonio mondiale UNESCO (come l'antico sistema di irrigazione del Dujiangyan) e ad altre riserve naturali chiave.[8] A causa dei rischi di carattere transfrontaliero, aziende cinesi hanno in un'occasione cancellato un progetto per la generazione di energia elettrica in Mongolia a fronte di minacce transfrontaliere ad un sito russo patrimonio mondiale.[9]

3. Mancanza di politiche e prassi per la conservazione dei bacini fluviali transfrontalieri lungo la BRI

Nell'aprile del 2017, a riconoscimento dei nuovi rischi ambientali legati alla crescita della BRI, il Consiglio per gli affari di Stato cinese ha pubblicato la "Guida per la promozione di una Belt and Road Initiative verde".[10] Il testo propone metodi attraverso cui rafforzare le garanzie ambientali nell'ambito degli investimenti esteri, sviluppare congiuntamente schemi di pianificazione territoriale, promuovere un'economia verde e strumenti di *green finance*, ridurre l'inquinamento transfrontaliero, ecc. Il documento tuttavia è lacunoso sul fronte della gestione dell'acqua. Mancano infatti misure di salvaguardia ambientali e meccanismi di sviluppo verde inerenti la gestione di bacini fluviali trasfrontalieri, flussi ambientali e protezione della biodiversità e degli ecosistemi acquatici.

Figura 1

Installazioni annuali di energia idroelettrica nell'ultimo decennio



Fonte: Rivers without Boundaries (RwB)

Altrettanto evidente è la mancanza di queste considerazioni nel documento che delinea la strategia sul settore dell'acqua della Banca Asiatica per gli Investimenti in Infrastrutture (*Asian Infrastructure Investment Bank*, AIIB) del 2019.[11] La strategia propone di "proteggere i servizi ecosistemi delle acque dolci" attraverso il trattamento delle acque reflue e di scarico, ma ignora altri fattori chiave che provocano il degrado degli ecosistemi quali alterazione dei flussi, degrado degli habitat, eccessivo sfruttamento di alcune specie, diffusione di specie alloctone invasive e perdita di connettività tra gli habitat

[8] Eugene Simonov e Stephan Doempke (a cura di), "Heritage dammed. Water infrastructure impacts on World Heritage Sites and Free Flowing Rivers" (2019), disponibile all'Url http://www.transrivers.org/pdf/2019HeritageDammedFinal.pdf.

[9] Si vedano: Wang Jiamei, "BRI water projects need coordination, understanding", *Global Times*, 23 aprile 2019, disponibile all'Url http://www.globaltimes.cn/content/1147073.shtml; Eugene Simonov, "Silk Road project upended over threats to Lake Baikal", *China Dialogue*, 24 giugno 2016, disponibile all'Url https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/9040-Silk-Road-project-suspended%20over-threats-to-Lake-Baikal.

[10] Ministry of Ecology and Environment of the People's Republic of China, "Guidance on promoting green Belt and Road", 28 giugno 2017, disponibile all'Url http://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml.

[11] Asian Infrastructure Investment Bank, "Asian Infrastructure Investment Bank draft water sector strategy", settembre 2019, disponibile all'Url https://www.aiib.org/en/policies-strategies/operational-policies/public-consultation-draft-water-sector-strategy/.content/_download/draft-water-strategy-Sep-2019.pdf.

acquatici.[12] È dunque necessario che gli investimenti nelle infrastrutture idriche e nella loro gestione si concentri sul rovesciamento di questi effetti negativi o quantomeno sulla riduzione dei loro impatti.

Da parte sua, la Commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme cinese ha varato nel 2017 le "Misure per la gestione degli investimenti esteri delle imprese", dove l'utilizzo di acque transfrontaliere è annoverato tra i quattro maggiori rischi legati agli investimenti esteri.[13] A questo problema è quindi riconosciuto un ruolo di primaria importanza entro la BRI cinese. Tuttavia – come dimostrato dagli esempi succitati – faticano a prendere forma politiche ad esso interamente dedicate. In tal senso, i già citati strumenti della gestione delle acque transfrontaliere sviluppati entro la regione UNECE offrono l'opportunità di colmare questa lacuna.

La Convenzione Acque e la sua utilità nel contesto della BRI

La Convenzione Acque mira a proteggere e a garantire la quantità, la qualità, e l'utilizzo sostenibile di risorse idriche transfrontaliere facilitando la cooperazione internazionale.[14] La Convenzione stabilisce che "le Parti adottano ogni misura appropriata: a) per prevenire, controllare, e ridurre l'inquinamento delle acque avente o rischiante di avere un impatto transfrontaliero" e "d) per assicurare la conservazione e, se del caso, il ripristino degli ecosistemi" (Art. 2.2).

La Convenzione stabilisce inoltre che le Parti cosiddette rivierasche (Parti limitrofe delle stesse acque transfrontaliere, *ndt*) cooperino per mezzo di accordi specifici e attraverso la creazione di organi comuni. La Convenzione comprende ulteriori disposizioni sul monitoraggio e la valutazione, ricerca e sviluppo, scambio di informazioni, procedure di allerta e di allarme, assistenza reciproca, e sulla partecipazione pubblica.

Al momento, 41 paesi partner della BRI hanno ratificato la Convenzione Acque, mentre sono 59 i paesi a non averla ancora ratificata – Cina compresa. Dal 1° marzo 2016, la Convenzione Acque è aperta a tutti i paesi membri ONU, e il Ciad è diventato il primo paese non-UNECE ad accedervi.

Poiché diversi progetti lungo le NVdS sono legati allo sviluppo di infrastrutture (siano queste dighe, oleodotti, o gasdotti), è probabile che le risorse di acqua fresca saranno soggette all'inquinamento – anche transfrontaliero – e all'alterazione del loro flusso. La Convenzione Acque assume quindi importanza come strumento attraverso il quale ridurre i danni provocati dalla BRI alle risorse d'acqua fresca e ai laghi internazionali, allo stesso tempo risolvendo i conflitti transfrontalieri che ne conseguono.

Raccomandazioni sull'uso della Convenzione Acque nel contesto della BRI

Diversi semplici passi dell'UNECE potrebbero consentire alla Convenzione Acque di trovare efficacia nel contesto creato dalle Nuove Vie della Seta.

1. Favorire lo sviluppo di accordi (bilaterali, rivieraschi, regionali) e la creazione di organi comuni preposti alla gestione dei bacini idrografici

Sono diversi i paesi dell'Asia che hanno riscontrato difficoltà nel negoziare con la Cina disposizioni in merito alla gestione delle acque transfrontaliere. L'UNECE potrebbe assistere questi paesi ad avviare un processo di apprendimento reciproco e ad agire con maggiore coordinazione per ottenere risultati maggiormente sostenibili nei negoziati sui bacini idrografici. Se si creasse una simile piattaforma, la Cina potrebbe parteciparvi.

[12] La lista dei fattori chiave è stata presa dall'autorevole analisi di David Tickner *et al.*, "Bending the Curve of Global Freshwater Biodiversity Loss – An Emergency Recovery Plan", ottobre 2019.

[13] Governo centrale della Repubblica popolare cinese, "Qǐyè jìngwài tóuzī guǎnlǐ bànfǎ" [Misure per la gestione degli investimenti esteri delle imprese] disponibile all'Url http://www.gov.cn/gongbao/content/2018/content_5280579.htm (link in cinese).

[14] Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, "Water Convention", disponibile all'Url http://www.unece.org/env/water.html.

2. Promuovere norme sull'adattamento ai cambiamenti climatici in bacini transfrontalieri

Adattare e promuovere talune metodologie per sviluppare standard di flussi ambientali[15] nella regione UNECE potrebbe essere un progetto utile, sia come progetto singolo sia se inserito in un più ampio contesto di rafforzamento delle metodologie e delle capacità per la preservazione di servizi di ecosistemi acquatici, nonché dell'adattamento al cambiamento climatico. La necessità di concordare sui flussi ambientali è specialmente urgente in casi che coinvolgono lo sviluppo di grandi infrastrutture idrauliche. Guide dettagliate in merito sono state pubblicate di recente dal World Bank Group.

3. Promuovere la sostenibilità degli investimenti diretti al settore idrico

Diversi progetti per le infrastrutture dell'acqua realizzati da imprese cinesi in Nepal, Russia, Pakistan e Myanmar sono falliti a causa dell'insufficiente attenzione dedicata a considerazioni di carattere ambientale, sociale e geopolitico. Alla luce di questo, l'utilizzo e la gestione delle acque transfrontaliere è stato inserito dalla Cina tra i quattro maggiori rischi per i progetti d'investimento realizzati all'estero. L'assistenza fornita ai paesi partner della BRI nel condurre valutazioni strategiche (come ad esempio le valutazioni ambientali strategiche, Vas) sullo sviluppo legato alle risorse idriche dei bacini fluviali transfrontalieri e dei laghi internazionali potrebbe divenire un elemento chiave nella mitigazione dei rischi legati agli investimenti lungo le NVdS. D'altra parte, come primo passo si potrebbe formulare una guida – anche nella forma di una semplice check-list – per la valutazione dei rischi riconducibili agli investimenti nel settore delle risorse idriche, nell'ambito dei paesi appartenenti alla regione UNECE. Uno studio di simile portata sul tema dell'inquinamento e della ripartizione delle acque è stato ultimato cinque anni fa dalla HSBC con riferimento alla situazione interna cinese, con un notevole effetto sulle politiche degli investimenti che lo hanno seguito.

[15] Angela H. Arthington et al., "The Brisbane Declaration and Global Action Agenda on environmental flows", *Frontiers in Environmental Science* 6 (2018) 45.

4. Sostenere il monitoraggio, la valutazione, lo scambio di informazioni e dati sui bacini idrografici transfrontalieri

La futura gestione congiunta delle risorse d'acqua da parte della Cina e dei suoi vicini potrebbe favorire lo scambio d'informazioni e l'interconnessione tra sistemi nazionali di monitoraggio. A fronte di continue crisi economiche e esempi di *governance* inefficiente, Russia, Mongolia e le repubbliche centro-asiatiche hanno registrato un declino nella capacità dei rispettivi governi di rispondere in modo costruttivo alle iniziative della Cina nel campo del monitoraggio e della gestione delle risorse idriche. Si assisterà dunque ad una dipendenza sempre crescente dei comitati di gestione congiunta dei bacini fluviali dalle capacità cinesi di monitoraggio, analisi dati e modellistica, secondo quanto già avvenuto nel caso del bacino del Lancang-Mekong. Per questo motivo c'è bisogno di sostenere i membri UNECE nel migliorare le proprie capacità, così da essere al passo con la Cina senza compromettere la loro sovranità, assicurando una gestione e interpretazione dei dati la più oggettiva possibile. Allo stesso modo, le organizzazioni non governative locali e internazionali e gli esperti indipendenti potrebbero raccogliere informazioni sul campo e nelle comunità interessate dai progetti in modo autonomo. Sostenere la cooperazione tra gruppi della società civile che proteggono i fiumi nei paesi partner della BRI è una componente importante nello sforzo generale volto a rendere la BRI più "verde".

5. Favorire l'apprendimento reciproco

La politica della civiltà ecologica in Cina gioca un ruolo fondamentale nel dare forma a progetti e politiche della BRI relativi alle acque transfrontaliere. A livello interno, la Cina sta compiendo enormi sforzi per fermare la distruzione degli ecosistemi acquatici e per promuovere il recupero delle zone paludose soggette a degrado ambientale. Questo sforzo è sistemico e si basa su solidi meccanismi economici e politici, primi tra tutti quelli per la valutazione e preservazione dei servizi ecosistemici (come ad esempio i flussi ambientali, la purificazione delle acque, risorse idriche, ecc.). Al contempo la Cina sta definendo

delle "linee rosse" che delimitino aree e processi ecosistemici sensibili, da fare particolare oggetto di salvaguardia a livello nazionale. Questi sforzi guidano i processi di pianificazione spaziale, la cui responsabilità è stata affidata dal 2018 alle agenzie preposte alla protezione ambientale.

In questo contesto, il metodo più efficace per la tutela dei bacini idrici compresi entro lo spazio UNECE consiste nel rafforzare, accelerandolo, lo scambio tra Cina e paesi UNECE di esperienze sulla salvaguardia e la gestione dei servizi ecosistemici. Lo stesso vale per la condivisione delle più avanzate tecniche e tecnologie per la conservazione dell'acqua e degli ecosistemi acquatici. La Cina dedica ingenti risorse alla condivisione delle sue esperienze e tecnologie "verdi". È ragionevole ritenere che abbia l'interesse a finanziare sforzi in questo senso, come è già avvenuto entro la cornice fornita dalla Convenzione Contro la Desertificazione delle Nazioni Unite. ●

OSSERVATORIO STIP: *SCIENCE, TECHNOLOGY, AND INNOVATION POLICY*

ESCP BUSINESS SCHOOL
PARIS
LONDON
BERLIN
MADRID
TORINO

Il meccanismo di co-finanziamento UE-Cina per ricerca e innovazione: stato attuale, criticità e possibili sviluppi

di Alessio Petino

La Cina è il secondo paese non associato[1] più attivo in Horizon 2020, il programma quadro di ricerca e innovazione dell'Unione Europea giunto ormai alla sua fase conclusiva. Le organizzazioni cinesi partecipanti in progetti Horizon 2020, tuttavia, non possono ricevere contributi finanziari diretti dall'UE,[2] poiché questa considera la Cina un paese industrializzato[3] a tutti gli effetti.

Per superare questo ostacolo, e dunque rafforzare la partecipazione e allo stesso tempo promuovere

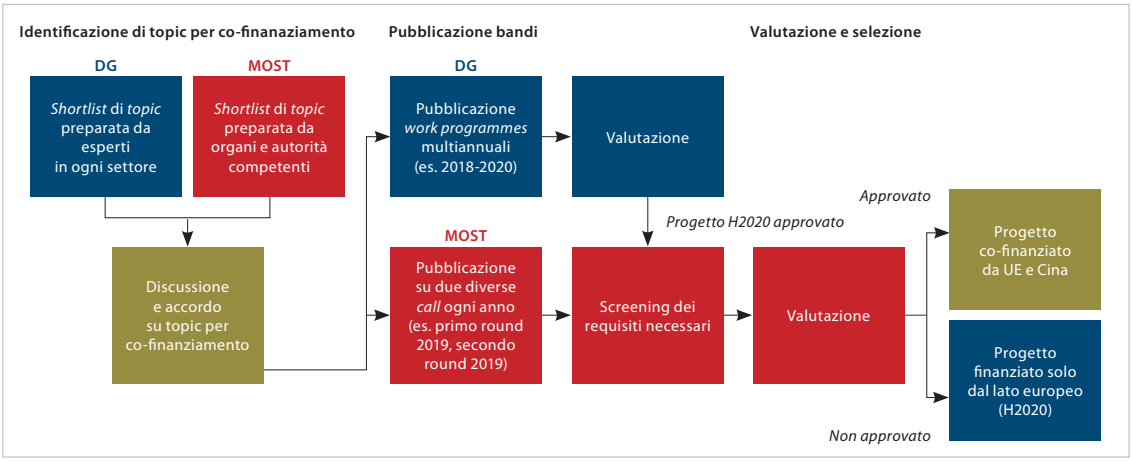
[1] Un paese associato è un paese extra-UE che ha sottoscritto con la Commissione Europea un accordo di associazione ad Horizon 2020, grazie al quale potrà concorrere e partecipare in progetti Horizon 2020 sulle stesse basi giuridiche di entità UE. Attualmente vi sono 16 paesi associati (tra cui Norvegia, Svizzera, Israele e Turchia). Tutti gli altri paesi sono considerati paesi non associati: solamente quelli considerati non industrializzati e in via di sviluppo potranno ricevere contributi finanziari diretti dalla UE. Per maggiori informazioni su paesi associati e su Horizon 2020 si veda l'Url https://ec.europa.eu/programmes/horizon2020/.

[2] Tra i paesi non associati, solo quelli classificati dalla UE come non industrializzati potranno ricevere contributi finanziari diretti. All'indirizzo di seguito è disponibile la lista completa: https://ec.europa.eu/research/participants/data/ref/h2020/other/wp/2018-2020/annexes/h2020-wp1820-annex-a-countries-rules_en.pdf.

[3] European Commission and HR/VP contribution to the European Council. "EU-China – A strategic outlook", 12 marzo 2019, disponibile all'Url https://ec.europa.eu/commission/sites/beta-political/files/communication-eu-china-a-strategic-outlook.pdf.

Figura 1

Funzionamento del CFM tra UE e MOST. Le celle in giallo rappresentano le fasi svolte congiuntamente tra UE e MOST; quelle in blu e in rosso rappresentano le fasi svolte unilateralmente da UE e MOST.



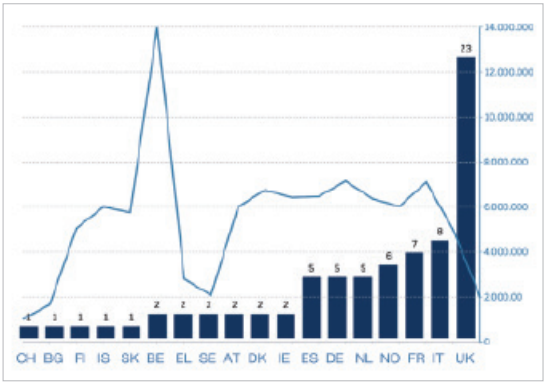
Fonte: Elaborazione grafica dell'autore

un maggior numero di progetti di cooperazione tra partner europei e cinesi, la Commissione Europea (tramite la Direzione Generale Ricerca e Innovazione, di seguito DG RTD) e il Ministero della Scienza e Tecnologia cinese (MOST) hanno lanciato nel 2015 un meccanismo di co-finanziamento (CFM, da *co-funding mechanism*), successivamente rinnovato ed esteso fino al 2020.

Tramite il CFM, il MOST finanzia i costi di partecipazione di organizzazioni cinesi in progetti Horizon 2020, in ambiti di interesse comune e strategico, principalmente in tre aree denominate *STI Flagship Initiatives*: (i) industria alimentare, agricoltura e biotecnologie; (ii) urbanizzazione sostenibile; (iii) trasporti di superficie. Il requisito chiave per iniziare l'iter di co-finanziamento del MOST è dunque la previa approvazione di un progetto Horizon 2020 in cui il partner cinese è incluso ufficialmente tra i partecipanti del consorzio. L'ottenimento del co-finanziamento, tuttavia, dipenderà anche da un'altra serie di criteri definiti unilateralmente dal MOST (come descritto di seguito). I processi di pubblicazione dei bandi e di presentazione e valutazione delle domande, tuttavia, seguono tempistiche e procedure differenti tra UE e Cina. Lo schema ricostruito nella Figura 1 illustra l'iter di approvazione di entrambe le parti.

Figura 2

Numero e budget medio progetti coordinati



Fonte: CORDIS; elaborazione grafica dell'autore

Altri programmi di co-finanziamento sono in essere con il Ministero dell'Industria e delle Tecnologie dell'Informazione (MIIT, in materia di aviazione) e la National Natural Science Foundation of China (NSFC, in materia di biotecnologie per l'ambiente e per la salute), ma con procedure e funzionamenti diversi. Altri due meccanismi di co-finanziamento esistono anche a livello bilaterale tra Italia e MOST e tra Italia e NSFC. Questo articolo tratterà esclusivamente del meccanismo di co-finanziamento tra DG RTD e MOST.

Il ruolo dell'Italia nel CFM

Dal 2015 al 2018, 76 progetti hanno ricevuto un co-finanziamento dal MOST. L'Italia è il secondo paese per numero di progetti coordinati (8 su 76, quattro dei quali dall'Università di Bologna), preceduta dal Regno Unito (23 su 76); il budget medio dei progetti a guida Italiana, tuttavia, è tra i più bassi (poco meno di 5 milioni di euro per progetto, contro i quasi 9 milioni della Germania e i 14 del Belgio). Sono 103, invece, le organizzazioni italiane (circa un terzo delle quali aziende) partecipanti in consorzio come partner.

Criticità attuali del CFM

Da questi dati, da una stretta analisi dei bandi dal lato UE e cinese, nonché da una serie di incontri effettuati con fonti all'interno della UE e del MOST e con imprese e centri di ricerca europei operanti in e con la Cina, sono emersi una serie di problemi che limitano l'efficienza del CFM, riducendone l'impatto. I punti principali sono:

- La percentuale media di progetti co-finanziati dal MOST rispetto al numero di progetti Horizon 2020 idonei è sensibilmente più bassa – in molti casi per via di errori o imprecisioni ancora molto frequenti durante la compilazione delle domande. Un'eccezione è rappresentata da progetti nell'ambito della *Flagship* "prodotti alimentari, agricoltura e biotecnologie", dove la percentuale di co-finanziamento è ampiamente al di sopra della media.
- Le procedure di pubblicazione dei bandi sono molto diverse tra loro. In primo luogo, il bando del MOST è spesso pubblicato molti mesi dopo quello di Horizon 2020 e dunque del DG RTD;[4] in secondo luogo, il MOST non si limita a co-finanziare progetti nelle tre *Flagship* di interesse comune e strategico, bensì anche in altre aree non necessariamente ritenute prioritarie dal DG RTD.[5]
- Vi è un disallineamento tra i criteri di valutazione delle domande dal lato europeo e dal lato cinese, un ostacolo ulteriormente amplificato dalla consuetudine del MOST di non rendere pubblici tali criteri).[6] Un risultato frequente è l'approvazione del progetto dal lato europeo e il respingimento dal lato cinese, ossia uno scenario che può potenzialmente implicare l'estinzione dell'intero progetto stesso per mancanza di fondi adeguati.
- Al contrario di quanto avviene in Horizon 2020, valutazioni negative dal lato cinese non vengono solitamente giustificate o supportate da analisi dei punti di forza o debolezza, precludendo di fatto al consorzio la possibilità di apprendere lezioni dal fallimento di una domanda e dunque di proporre un progetto più adeguato e competitivo in futuro.

Queste problematiche fanno sì che molti consorzi rinuncino in partenza a preparare domande per un co-finanziamento dal MOST, preferendo limitarsi al budget percepito tramite Horizon 2020 (comunque nettamente superiore rispetto a quello eventualemente co-finanziato dal MOST, in linea di massima non superiore a 3 milioni di RMB per progetto, ossia circa 400.000 euro). Ciò rappresenta un limite notevole del CFM nel promuovere ed espandere la cooperazione UE-Cina in ricerca e innovazione.

Possibili miglioramenti in vista di Horizon Europe

Il programma quadro Horizon 2020 terminerà ufficialmente il 31 dicembre 2020, per essere seguito dal 1 gennaio 2021 dal nuovo programma quadro "Ho-

[4] Per esempio, il primo bando del 2019 dal lato cinese è stato pubblicato a fine aprile 2019 riferendosi a topic Horizon 2020 aperti a Ottobre 2018 e con scadenza a inizio 2019 (per call "single-stage") e fine 2019 (per call "two-stage"). Questo significa che un consorzio deve attendere molti mesi prima di conoscere l'esito della propria domanda. Il bando del MOST è consultabile al seguente Url http://www.most.gov.cn/mostinfo/xinxifenlei/fgzc/gfxwj/gfxwj2019/201904/t20190423_146203.htm.

[5] Queste sono: ICT; smart e green manufacturing; energia pulita e moderna; tecnologie della salute; strumenti e apparecchiature per mari e oceani; pubblica sicurezza; spazio; grandi macchinari; nuovi materiali.

[6] Le uniche informazioni disponibili a riguardo risalgono ad un post del 2018 sulla piattaforma del MOST, disponibile all'Url http://service.most.gov.cn/u/cms/static/201806/26152711imll.pdf.

rizon Europe" (in vigore fino al 2027).[7] Con Horizon 2020, anche il CFM attuale tra DG RTD e MOST giungerà a termine. Nonostante sia ancora in fase di discussione, una percezione molto diffusa è che il CFM sarà probabilmente esteso almeno per i primi anni di Horizon Europe, ma riformato al fine di diventare più semplice, ambizioso e "automatico".

Questo è anche quanto emerso dal quarto EU-China Innovation Cooperation Dialogue tenutosi ad aprile 2019 ai margini dell'EU-China Summit. Alcune possibili modifiche che potrebbero essere introdotte a tal fine sono:

- Pubblicazione, dal lato cinese, di bandi multiannuali indicanti chiaramente *topic* e tempistiche di progetti da co-finanziare. Questo andrebbe a sostituire la pratica attuale di pubblicazione di due bandi ogni anno, e contribuirebbe ad introdurre una prospettiva di lungo termine nonchè maggiore trasparenza, prevedibilità e qualità di domande ricevute;
- Pubblicazione dei criteri di valutazione delle domande dal lato cinese, come appendici ai rispettivi bandi (annuali o multiannuali che siano); e comunicazione del punteggio ottenuto da ogni consorzio durante la valutazione delle loro domande;
- Maggior focus del co-finanziamento del MOST sulle *Flagship Initiatives* (le tre attualmente esistenti o alcune nuove potenziali *Flagship* future, in aree di comune interesse come energia pulita, economia circolare e spazio);
- Possibili valutazioni congiunte delle domande da panel di esperti europei e cinesi, presumibilmente pilotate, almeno inizialmente, in aree ben definite (per esempio la *Flagship* cibo, agricoltura e biotecnologie).

Considerazioni finali e raccomandazioni per i policy-maker

Indipendentemente dalle forme che il CFM assumerà durante l'esecuzione del prossimo programma quadro Horizon Europe, ci sono degli aspetti che meritano delle considerazioni finali, considerando, tuttavia, che vi è ancora un anno prima della scadenza del CFM corrente e che vi sono tuttora topic aperti per presentare domande:

- Maggiori attività di comunicazione, sensibilizzazione e promozione: una conoscenza profonda (e basata su esperienze concrete e casi studio) dei meccanismi, le opportunità e i vari ostacoli del CFM sembra ancora largamente limitata ad un numero ristretto di istituzioni ed imprese italiane. Lo sforzo di promozione delle opportunità di co-finanziamento dovrebbe essere indirizzato ai team di ricerca nelle università, ma anche e soprattutto a livello di sistema tramite iniziative promosse da enti o organizzazioni italiane su tutto il territorio nazionale.
- Maggiore partecipazione delle imprese: la Cina sta promuovendo sempre più insistentemente un modello di innovazione sistemico "industria-università-ricerca", con le imprese alla guida. Sarebbe dunque opportuno coinvolgere anche aziende italiane operanti in ricerca e sviluppo in Cina, per rafforzarne la posizione e la reputazione nel paese, e soprattutto per far nascere o consolidare partenariati nuovi o già esistenti: a detta di molti addetti ai lavori, questo è infatti il principale fattore chiave che spinge organizzazioni europee a presentare progetti con partner cinesi.[8] Per esprimere e cogliere al massimo il potenziale del CFM, è necessario comprendere le reali aspettative del governo cinese nel co-finanziare progetti sino-europei. Nello specifico, emerge con chiarezza la preferenza per l'assorbire o, ancor meglio, sviluppare innovazioni da introdurre direttamente in Cina. Per questo motivo, ogni progetto già nella sua formulazione dal lato europeo dovrebbe prevedere attività di ricerca e innovazione diret-

[7] Per maggiori informazioni su Horizon Europe, si rimanda all'Url https://ec.europa.eu/info/horizon-europe-next-research-and-innovation-framework-programme_en.

[8] Imprese italiane in Cina si qualificherebbero come persone giuridiche cinesi. Ci sono attualmente alcuni casi di imprese europee in Cina partecipanti a progetti Horizon 2020 come partner ufficiali e co-finanziati dal MOST. Un'altra pratica che sembra essere molto diffusa è quella di delegare le attività di amministrazione e gestione ordinaria del progetto dall'impresa in Europa alla sua società affiliata in Cina, senza che quest'ultima sia un partner ufficiale del progetto H2020 e co-finanziato dal MOST. O ancora, alcune aziende europee in Cina hanno apertamente dichiarato il loro impegno a supportare e sostenere startup cinesi con cui cooperano nel partecipare in progetti co-finanziati, malgrado loro stesse non siano direttamente coinvolte.

tamente in Cina (attività di dimostrazione o sperimentazione in un villaggio o laboratorio cinese, ricerca su speci endogene in Cina, ecc.), e/o innovazioni dove il partner cinese gioca un ruolo di primo piano. Ne consegue che progetti svolti interamente in (o con ricadute esclusivamente sul) territorio europeo avranno probabilità sensibilmente più ridotte di ottenere un co-finanziamento dal MOST.[9]

Il punto precedente implica una quache forma di condivisione o trasferimento della proprietà intellettuale sviluppata nell'ambito del progetto. Una "efficace e razionale ripartizione dei diritti di proprietà intellettuale tra i partner del consorzio" è, non a caso, uno dei criteri principali di valutazione delle domande per co-finanziamento del MOST. Nonostante le analisi di *due diligence* e le misure preventive che debbono essere sempre adottate, è bene notare che progetti co-finanziati non equivalgono necessariamente a trasferimenti forzati di proprietà intellettuale dall'Europa alla Cina: la normativa cinese viene applicata solamente alla proprietà intellettuale sviluppata nell'ambito del progetto (e non a quella preesistente). Sono inoltre numerosi i casi di gestione congiunta di brevetti (non solo interamente in Cina, ma anche, per esempio, dal partner europeo in Europa e dal partner cinese in Cina). Infine, tutta la proprietà intellettuale sviluppata nell'ambito del progetto apparterrà al consorzio e non al governo cinese come da molti, erroneamente, ritenuto.[10] ●

[9] Un esempio può essere tratto dal progetto H2020 NEURICE (grant agreement: 678168), di cui la Chinese Academy of Agricultural Sciences è partner ufficiale: il progetto ha l'obiettivo di identificare e introdurre nuove varietà europee di riso altamente produttive e stabili. Un altro esempio è il progetto URBAN Green UP (grant: 730426), partecipato dall'amministrazione della zona industriale e high-tech di Chengdu, il quale prevede attività di dimostrazione in cinque città europee per creare nuove opportunità di mercato per aziende europee. Entrambi i progetti non portano benefici diretti alla Cina e (presumibilmente) per questa ragione non hanno ricevuto co-finanziamento dal MOST.

[10] Secondo la Legge sul Progresso Scientifico e Tecnologico, la Cina si riserva il diritto di disporre e utilizzare proprietà intellettuale sviluppata con fondi statali in caso di crisi ed emergenze nazionali. Nessun episodio simile è stato tuttavia riscontrato dal 2003 durante la crisi della SARS, e a detta di molte aziende europee in Cina questo non rappresenta un ostacolo insormontabile alle loro attività di ricerca e sviluppo nel paese.

CINESITALIANI

Scontro di civiltà per un ordine del giorno municipale a Prato

di Daniele Brigadoi Cologna

Il peso crescente della Cina nelle relazioni internazionali e la sua capacità di influenzare il dibattito politico in diversi paesi sono oggetto di attenzione crescente – e talvolta di estrema apprensione[1] – in tutto il mondo. Il governo della Repubblica popolare cinese, dal canto suo, è determinato a far conoscere la propria versione della storia e la propria narrazione del presente, sviluppando un apparato di comunicazione mediatica sempre più articolato, linguisticamente duttile e orientato a influenzare il discorso pubblico sulla Cina in tutti i continenti. L'intento è quello di porre un argine a una *global narrative* eccessivamente influenzata dall'anglosfera a direzione USA, ma anche di generare consenso per le iniziative culturali, economiche e politiche della Cina nel mondo. Nei Paesi dove

[1] Si veda per esempio il caso dell'Australia, dove nel giugno del 2018 è stata varata una nuova legislazione contro l'interferenza politica di paesi stranieri nella politica interna nazionale che, secondo molti osservatori, appare orientata soprattutto a contrastare la presunta ingerenza politica della Rpc negli affari interni del paese, denunciata in svariate pubblicazioni di carattere sia accademico che divulgativo, come il volume di Clive Hamilton, *Silent Invasion. China's influence in Australia* (Melbourne: Hardie Grant Books, 2018).

sono presenti importanti collettività di cittadini di origine cinese o di cittadini cinesi emigrati/espatriati (la distinzione, per quanto normativamente spuria, esprime soprattutto livelli diversi di censo e di istruzione, ma anche soggettività e progetti divergenti), questo processo sta creando una sfera dialettica e semiotica nuova, plurilingue e dalle molte anime, in continua trasformazione e in grado di interagire sempre di più con la dimensione politica locale e internazionale delle relazioni tra quei paesi e la Cina stessa. Nel caso italiano, paese dove risiede la più numerosa collettività di cittadini della Rpc in Europa, ad animare questa dialettica sono persone che magari non esprimono ancora una capacità pervasiva di influenzare il dibattito politico o culturale nazionale, né tantomeno sono in grado di pesare in maniera determinante sul piano economico e sociale. Ma queste persone esistono, e le loro voci rappresentano un importante cambio di passo rispetto alla situazione di dieci o vent'anni fa, quando "i cinesi" erano ancora soltanto oggetto e non soggetto del discorso pubblico in Italia.

Il lento ma costante aumento della presenza di cittadini italiani di origine migrante o di cittadini stranieri nei partiti politici, nei consigli comunali, nelle associazioni datoriali e sindacali, nelle organizzazioni di terzo settore, nell'associazionismo culturale e religioso, nelle scuole e nelle università (tanto come studenti quanto come ricercatori e docenti), nelle imprese della comunicazione tradizionale e dei nuovi media, sta cominciando a "smuovere le acque" in un paese in cui chi governa, innova, studia e racconta il quotidiano è ancora soprattutto di nazionalità italiana, bianco, maschio e ultratrentenne. Dato che a generare questi piccoli tremiti sulla superficie piuttosto opaca della nostra contemporaneità sono – tra i tanti "nuovi arrivati" – anche persone in qualche modo connesse alla più eclatante *success story* dell'ultimo cinquantennio, la vertiginosa ascesa economica e politica della Cina, le reazioni che essi innescano sono spesso intense e forse perfino paradossali. Ciò che la Cina deciderà di fare e di essere nei prossimi anni condizionerà in modo determinante il futuro del pianeta, ben venga dunque qualunque sforzo di maggiore interazione e di maggiore comprensione reciproca. Sforzi che non potranno esimere chi tenta di fare da ponte dal sentirsi strattonare e calpestare a destra e a manca, quale che sia l'ambito in cui si trova a dispiegare il proprio impegno o a perorare le proprie cause. Un esempio istruttivo di quel che il futuro ci riserverà sempre più spesso è una vicenda che ha visto protagonista uno dei primi cinesi d'Italia a salire sui rostri della scena politica locale, Marco Wong, consigliere comunale a Prato e attivista sinoitaliano di lungo corso. I fatti dello scorso novembre, infatti, mostrano come una questione di rilevanza internazionale (ma che la Rpc considera una mera "questione interna", ed esclusivo appannaggio della propria sovranità nazionale) possa riverberare nell'aula consiliare di un municipio italiano, per poi finire in piazza e magari approdare anche alla polemica mediatica sul piano locale e nazionale.

A Hong Kong, nella primavera del 2019, un'impopolare proposta di emendamento della legge sull'estradizione che, se approvata dal Parlamento locale (il *Legislative Council*, o LegCo), avrebbe consentito di processare nella Cina continentale le persone accusate di aver commesso reati su cui il governo cinese rivendica la giurisdizione, innesca una spirale di protesta e repressione senza precedenti. Dopo sei mesi di manifestazioni e scontri di piazza nella regione ad amministrazione speciale, l'asprezza del confronto tra le opposte fazioni (manifestanti pro-HK, pro-Rpc, polizia e istituzioni politiche locali) provoca le prime vittime e sollecita anche le prime reazioni internazionali. Inevitabilmente, nei media occidentali la complessa situazione di Hong Kong tende a essere ricondotta semplicisticamente nell'alveo, scavato dalla pluridecennale esperienza della Guerra fredda, di una lotta manichea tra libertà e oppressione, dove i manifestanti sono visti come la speranza di una Cina libera e democratica, mentre i poliziotti incarnano il potere di un regime repressivo e castrante. Ma le cose non sono così semplici. Come spesso accade negli scontri di strada, nelle fila dei manifestanti serpeggiano provocatori, attorno a loro si spargono ipotesi di complotto, e gli slogan della piazza – che è anche e forse soprattutto una piazza digitale – reclamano una "rivo-

luzione del nostro tempo" che assume sempre più chiaramente i tratti di una richiesta di autodeterminazione politica. E sappiamo che questo è il più grande tabù della politica cinese contemporanea, che può accettare qualche misura di autonomia sotto l'egida del principio "un paese, due sistemi", ma non può in alcun modo contemplare rivendicazioni indipendentiste e separatiste. Anche se le richieste "formali" di un movimento politico che rivendica l'assenza di leader e di una struttura di comando come punto di forza puntano a cinque concessioni[2] di ordine sostanzialmente burocratico-amministrativo da parte delle autorità di Hong Kong, agli occhi di Pechino tale movimento appare palesemente sedizioso e potenzialmente incoraggiato da "forze ostili" straniere. Dunque, per paesi europei che hanno stretti legami politici ed economici con la Rpc, nonché per la stessa Unione Europea, prendere posizione rispetto alla situazione convulsa in cui versa il confronto politico ad Hong Kong è necessariamente materia delicata, perché tocca il "nervo scoperto" delle questioni inerenti alla sovranità territoriale cinese.

È in questo contesto che si profila la proposta, da parte del gruppo consiliare Lega-Salvini Premier in seno al consiglio comunale di Prato, di un ordine del giorno di solidarietà all'esponente del partito Demosisto Joshua Wong e ai liberi cittadini di Hong Kong. Una esplicita mozione di condanna dell'operato del governo cinese e delle istituzioni che esso sostiene a Hong Kong, in cui, come racconta lo stesso Marco Wong, "la Cina veniva descritta come il nuovo «impero del male», una dittatura comunista responsabile di trenta milioni di morti, responsabile della repressione delle giuste aspirazioni all'autodeterminazione dei cinesi di Hong Kong". Wong allora ha proposto al proprio gruppo consiliare di rispondere a questa mozione con una proposta volutamente un po' provocatoria. "Cioè", spiega Wong, "se la Cina è il nuovo impero del male, allora i «clandestini» cinesi presenti sul territorio pratese – argomento a cui la destra qui è chiaramente molto sensibile – sono tutti potenzialmente esuli e rifugiati politici, e come tali andrebbero informati del loro diritto alla richiesta di un permesso di soggiorno per motivi umanitari. Naturalmente non è dovuto passare molto tempo perché questa proposta fosse strumentalizzata con l'affermazione: «Marco Wong vuole regolarizzare i clandestini cinesi». Poi se la sono presa perché mi sono messo a correggere una serie di errori formali del loro OdG, come quello di sostenere che in Cina esiste un solo partito politico, mentre ve ne sono altri otto, oltre al Pcc. Cosa che certo non ne fa un paese democratico, ma formalmente neppure un regime a partito unico. Ma la cosa che ha scatenato la polemica maggiore è stato quando ho detto: «Cerchiamo di essere propositivi, perché una semplice mozione di condanna lascia un po' il tempo che trova. Figuriamoci se il governo cinese ascolta una mozione di condanna espressa dal Comune di Prato! Piuttosto, perché non attingere alle buone pratiche storicamente messe in atto dal governo italiano nei confronti delle proprie minoranze etniche e linguistiche, mettendo a disposizione del governo cinese l'esempio di un'esperienza come quella dell'autonomia sudtirolese». Magari nella foga del momento le mie parole possono essere state prese come particolarmente provocatorie, ma il succo della proposta era quello e mi pare che nel merito si tratti di una riflessione legittima". E invece proprio su quest'accostamento tra regione ad amministrazione speciale di Hong Kong e Sudtirolo si accenderà una polemica feroce, che culminerà nella richiesta delle dimissioni del consigliere Marco Wong.[3] Nei giorni successivi, Fratelli d'Italia organizzerà perfino una manifestazione di piazza per protestare[4] contro le sue dichiarazioni in consiglio comunale. E pensare che la proposta di adottare l'Alto Adige come modello di risoluzione dei

[2] Sonia Montrelli, "Le proteste di Hong Kong spiegate in 5 punti", *AGI Estero*, 1 settembre 2019, disponibile all'Url https://www.agi.it/estero/proteste_hong_kong_spiegate-6119110/news/2019-09-01/.

[3] Il Tirreno - Prato, "«L'Alto Adige come il Tibet»: Wong fa infuriare il centrodestra", 16 novembre 2019, disponibile all'Url https://iltirreno.gelocal.it/prato/cronaca/2019/11/16/news/l-alto-adige-come-il-tibet-wong-fa-infuriare-il-centrodestra-1.37910129.

[4] Notizie di Prato, "Consiglio comunale, Fratelli d'Italia organizza protesta pacifica contro le dichiarazioni di Marco Wong", 16 novembre 2019, disponibile all'Url http://www.notiziediprato.it/news/consiglio-comunale-fratelli-d-italia-organizza-protesta-pacifica-contro-le-dichiarazioni-di-marco-wong.

conflitti tra uno stato e le sue minoranze etniche era stata a suo tempo avanzata nientemeno che dal Dalai Lama,[5] persona di certo non sospettabile di simpatie filocinesi.

La giunta comunale di Prato ha invece approvato le due proposte inerenti ai fatti di Hong Kong presentate rispettivamente dal gruppo consiliare Biffoni Sindaco e dal gruppo consiliare del Partito Democratico. La prima proposta ("Solidarietà concreta ai cittadini di Hong Kong" - Atto n. 150 del 14/11/2019)[6] è quella avanzata da Marco Wong, ed impegna il sindaco e la giunta a: esprimere solidarietà ai cittadini di Hong Kong; invitare le associazioni del terzo settore, l'Ordine degli avvocati e professionisti esperti di diritto dell'immigrazione a rendere edotti eventuali cittadini cinesi e originari della Cina continentale o di Hong Kong, irregolarmente presenti sul territorio pratese, della possibilità ottenere un permesso di soggiorno per motivi umanitari; ad attivarsi presso le associazioni di categoria delle imprese italiane che lavorano nell'export verso la Cina e Hong Kong, per minimizzare i danni economici derivanti dalle proteste attualmente in atto; a invitare le autorità di Hong Kong e gli organi di pubblica sicurezza della HKSAR a confrontare i loro protocolli di sicurezza con quelli italiani; a esprimere l'auspicio che, attraverso il canale delle istituzioni cinesi sul territorio italiano, come l'Ambasciata della Repubblica popolare cinese in Italia e i suoi uffici consolari, le autorità delle regioni cinesi a statuto speciale possano venire in missione in Italia a studiare le pratiche amministrative delle regioni a statuto speciale italiane; infine, ad auspicare che l'Italia, come partner privilegiato della Repubblica popolare cinese in virtù degli accordi firmati dal precedente governo, contribuisca al processo democratico del paese e del territorio di Hong Kong. Con la seconda ("Solidarietà ai manifestanti pacifici di Hong Kong" - Atto n. 151/2019 del 14/11/2019), avanzata dal PD con il supporto dei consiglieri del gruppo consiliare cui appartiene Marco Wong, il Consiglio comunale condanna la violenza della polizia di Hong Kong nei confronti dei manifestanti politici ed esprime solidarietà a tutti i cittadini di Hong Kong che vedono minare la loro libertà da parte delle autorità. Inoltre, esprime solidarietà a Joshua Wong, storico leader di Occupy Central e del partito Demosisto, cui è stato negato l'espatrio per partecipare a Milano a una iniziativa promossa dalla Fondazione Feltrinelli, e al cittadino svedese Gui Minhai, detenuto in Cina senza giusto processo. Infine, impegna il Sindaco a farsi parte attiva presso il governo italiano affinché siano prese in carico le risoluzioni del Parlamento europeo circa i cittadini di Hong Kong soggetti a detenzione o a limitazione della propria libertà personale per motivi di carattere politico e affinché si chieda alle istituzioni di Hong Kong di far cessare le violenze della polizia nei confronti dei manifestanti.

Malgrado il tono misurato di entrambe le mozioni, la sostanza delle dichiarazioni del comune di Prato non si distanzia più di tanto da quella delle prese di posizioni ufficiali adottate in agosto da parte dell'Unione Europea[7] e, successivamente, da parte dell'Italia.[8] Negli attacchi diretti contro Marco Wong, dunque, si legge qualcosa di più viscerale: magari la tendenza da parte della politica italiana a fare di questioni di politica estera soprattutto un tema per polemiche politiche di carattere locale, ma anche la radicata propensione alla diffidenza nei confronti di chi è ancora percepito come "altro". Spiega Wong: "In tanti hanno visto in quello che ho proposto un segno di accondiscendenza nei confronti del Partito comunista cinese. Il messaggio che è passato è che questi cinesi qui, nonostante vivano in Italia, rimangono comunque in buona sostanza influenzabili dalla potenza culturale e politica cinese. Io cercavo di introdurre elementi di complessità

[5] Alto Adige, "Il Dalai Lama a Bolzano: «Modello Alto Adige per il Tibet»", 10 aprile 2013, disponibile all'Url https://www.altoadige.it/cronaca/bolzano/il-dalai-lama-a-bolzano-modello-alto-adige-per-il-tibet-1.352699.

[6] Consiglio del Comune di Prato, "Atto n. 150 del 14/11/2019", disponibile all'Url http://pubblicazioneatti.comune.prato.it/doc/prato/IM_2019_0000150_4.pdf.

[7] Council of the EU, "Declaration by the High Representative on behalf of the European Union on Hong Kong", 17 agosto 2019, disponibile all'Url https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2019/08/17/declaration-by-the-high-representative-on-behalf-of-the-eu-on-hong-kong/.

[8] Francesco Bechis, "Cosa ha deciso la Commissione Esteri su Hong Kong", *Formiche*, 3 dicembre 2019, disponibile all'Url https://formiche.net/2019/12/hong-kong-commissione-esteri/.

in una visione che a me pare troppo semplicistica, perché ridurre la Cina a una dittatura totalitaria mi sembra aiuti poco a coglierne le specificità e le contraddizioni. Invece i media di destra mi han semplicemente fatto passare come uno che interviene per difendere gli interessi della Cina. Quelli di sinistra mi hanno un po' preso come uno che, per motivi magari anche di ordine personale e famigliare, non può esporsi più di tanto su posizioni scomode per la Cina. Mentre io mi sono ormai fatto l'idea che più provo a spiegarmi su questi argomenti, più rischio di impantanarmi. Certo, sono stato volutamente provocatorio con quelli della Lega, perché so bene quanto siano in realtà «buoni amici della Cina», tanto che è stato un sottosegretario leghista (Michele Geraci) ad aver promosso la firma del memorandum d'intesa sulla *Belt and Road Initiative*".

L'imperativo di confrontarsi con la complessità della Cina implica disponibilità a un confronto inevitabilmente vessato da controversie, ma anche rispetto per la circospezione con cui – oggi più che mai – si esprimono opinioni e posizioni rispetto a vicende che, pur verificandosi a migliaia di chilometri dall'Europa, ci toccano da vicino, e istantaneamente. La Cina non è più un paese lontano, né i cinesi possono essere trasfigurati nell'eterno "altro" dell'Occidente. A pesare sulle modalità di questo "discorrere di Cina" non ci sono solo le pressioni generate dagli apparati di persuasione della Cina stessa, ma anche da quelli di casa nostra. Come spiega candidamente Wong: "Nei giorni successivi mi sono arrivati diversi inviti a partecipare a dibattiti mediatici, ma a un certo punto mi sono anche detto che a volte è meglio auto-censurarsi per non dover poi passare settimane a cercare di rettificare o chiarire la comunicazione del proprio pensiero. Questo mi sembra essere un problema di carattere generale ormai: è tutta la comunicazione mediatica e politica di oggi a essere esposta a questa mortificazione dialettica. Ti «trollano» sui *social media* per qualsiasi cosa, mentre i media tradizionali raramente praticano un *fact-checking* scrupoloso o pubblicano smentite in caso di errori. Mi sembra che i rischi di strumentalizzazione e di manipolazione del discorso siano oggi estremamente elevati per qualunque persona voglia prendere parola in pubblico su temi controversi". Come dimostrano le recenti polemiche innescatasi poche settimane dopo i fatti di Prato a proposito del "silenzio dei sinologi italiani"[9] sui fatti di Hong Kong e sul ruolo degli Istituti Confucio nell'accademia italiana[10] (temi su cui torneremo prossimamente), prendere parola su quanto avviene in Cina è difficile, ma più necessario che mai. Occorre discutere anche delle salvaguardie necessarie ad alimentare un dibattito genuino su questi temi, perché se da un lato è impegnativo criticare la Cina, dall'altro è facile che le proprie critiche vengano subito ricondotte a narrazioni predigerite, dove qualsiasi tentativo di superare la logora dialettica dello "scontro di civiltà" vien tacciato di piaggeria o addirittura di viltà. ●

[9] Si veda: Sinosfere, "La questione di Hong Kong e il ruolo dei sinologi", disponibile all'Url http://sinosfere.com/category/la-questione-di-hong-kong-e-il-ruolo-dei-sinologi/.

[10] Maurizio Scarpari, "La Cina e noi: fuori gli Istituti Confucio dalle università italiane", *Corriere della Sera - La Lettura n.419*, 8 dicembre 2019, disponibile all'Url https://www.corriere.it/la-lettura/19_dicembre_16/cina-noi-fuori-istituti-confucio-universita-italiane-461cd4ca-1f61-11ea-92c8-1d56c6e24126.shtml?refresh_ce-cp.

Luigi Barzini

Nell'Estremo Oriente

(Milano: Luni Editrice, 2018)

Nel giugno 1900 il quartiere delle Legazioni a Pechino è sotto assedio. I Boxer, che già dal 1899 avevano scatenato la propria violenza ribelle contro gli interessi europei e americani (principalmente legati alle missioni cristiane), sono a un passo dal cacciare i "diavoli occidentali" dalla loro *comfort zone*, nell'impotenza - e connivenza - delle forze regolari imperiali della corte Qing, ormai avviata al declino. Un misto di avversione alla modernità, di nazionalismo e di xenofobia li guida: gli Occidentali non solo si sono spartiti intere aree della Cina (sotto forma di concessioni), ma la loro civiltà – attraverso la diffusione della tecnologia industriale, resa manifesta dalla comparsa nel paesaggio contadino della ferrovia, del telegrafo, delle navi a vapore – scardina usanze, costumi, abitudini e identità millenarie. La misura è colma: Germania, Austria, Francia, Italia, Gran Bretagna, Russia, Stati Uniti e Giappone inviano i rinforzi per liberare gli assediati.

Al seguito delle truppe c'è un giornalista del Corriere della Sera, che diverrà uno dei più validi reporter italiani di inizio secolo. *Nell'Estremo Oriente* è il grande debutto sulla scena giornalistica internazionale di Luigi Barzini: il libro racconta in presa diretta gli avvenimenti di quei mesi, dalla partenza sul piroscafo (12 luglio 1900) all'addio a una vecchia Pechino ormai in mano delle Otto Potenze (19 marzo 1901). Fine osservatore, ci trasmette nei dettagli, con un'articolazione del linguaggio sconosciuta alla maggioranza dei media dei nostri giorni, non solamente gli eventi della battaglia di Pechino, ma anche ciò che li precede (il viaggio in nave, l'avanzata da Tianjin alla capitale) e l'atmosfera di strana quiete (e di ultimi, sporadici focolai di conflitto) successiva alla riconquista delle Legazioni. Benché le pagine centrali del libro – talora un po' noiose per chi non è esperto di tattiche militari – siano uno straordinario resoconto storico di quanto avvenne tra i vicoli di Pechino, è nella prima e nell'ultima parte che Barzini dà il meglio di sé, proiettando la sua voce oltre quello spazio, per farla risuonare, viva, attuale, moderna, nel nostro mondo del XXI secolo.

Certo, da un lato, il giornalista di Orvieto (che nel 1900 ha soli ventisei anni, e anche questo è significativo) è figlio del suo tempo. Orgoglioso della patria, nutre una fede assoluta nell'Occidente, e la certezza che "questa guerra senza precedenti che unisce tutti i popoli civili, questa specie di crociata, come l'altra, avrà conseguenze benefiche" (p. 31). Ed è una guerra "del progresso contro l'immobilità" (p. 33), in un'ottica a tratti insieme orientalista e razzista: "il decantato Oriente con il suo fascino e… la sua puzza. Oh! Questa puzza; (…) ma sopra [tutte] vi è la puzza umana […]" (p. 53). C'è l'Europa che guarda l'Asia dall'alto in basso nelle parole di Barzini: sublime in tal senso è la descrizione esotica di Hong Kong, vista dal mare, per concludere che "in questa superba città europea […] la poveraglia cinese ha portato il suo sudiciume" (p. 66), ovviamente rovinandola. A volte i cinesi sono dipinti come selvaggi, nel tipico approccio dell'ottocentesca Europa coloniale: "Il gridare è più necessario a un cinese del mangiare" (p. 135), oppure appaiono privi di razionalità strategica in battaglia: "I cinesi, per una di quelle inesplicabili lacune della loro mente, non ne avevano ancora profittato" (p. 156). E in ogni caso, "sono ciarlieri e maldicenti" (p. 246). Senza contare che "i soldati cinesi, salvo poche eccezioni, hanno mostrato tutti i segni della vigliaccheria più inveterata" (p. 255).

Eppure, in mezzo a tanti luoghi comuni e rigurgiti di superiorità razziale che oggi i direttori dei quotidiani non si sognerebbero di pubblicare, a poco a poco in Barzini subentra un dubbio atroce. Mano a mano che le truppe occidentali avanzano da Tianjin, lasciano dietro di sé una devastazione indegna della loro dichiarata missione civilizzatrice. Tra massacri della popolazione civile, furti, incendi, distruzioni, stupri, sanguinanti teste decapitate appesi ai portoni, il giornalista-testimone si chiede se la civiltà invece non stia

da un'altra parte, ad esempio negli straordinari giardini delle ville mandarinali descritte con sublime poesia pittorica. Rivede i suoi giudizi, invita a distinguere tra esercito e popolazione, a studiare il popolo nella sua quotidianità, perché allora si scoprirà l'essenza di una civiltà altrettanto degna di quella europea: "No; qui non c'è la lotta della civiltà contro la barbarie perché non c'è barbarie" (p. 266).

Non basta. Giunto a circa due terzi del libro, Barzini letteralmente vola oltre il suo tempo, come una mongolfiera che alla fine si libera dei pesanti ormeggi, e mostra una straordinaria lungimiranza, presagendo quello che la Cina sarebbe diventata nel XXI secolo. La presunta avversione cinese verso la tecnologia è in realtà un'opposizione alla tecnologia occidentale in quanto strumento di sottomissione alle potenze straniere, ma non un rifiuto della modernità: "Se i cinesi potessero fabbricare da loro le ferrovie, la Cina sarebbe coperta dai pennacchi di fumo delle locomotive" (p. 264). Potremmo cogliere nella reazione americana (a tratti violenta) alla vitalità commerciale dei cinesi d'Oltremare le origini, in fondo, dell'attuale guerra commerciale tra Pechino e Washington: "Gli americani presentono in questi cinesi (…) i disastrosi concorrenti di domani al dominio del Pacifico, e hanno cominciato una persecuzione feroce (…)" (p. 266). E gli europei sono in competizione per fare affari, "un cumulo incommensurabile di affari; affari già in corso, affari iniziati, ma più ancora affari di là da venire" perché "le sterminate ricchezze inerti della Cina stanno per essere messe in circolazione; una mostruosa guerra industriale e commerciale sta per scoppiare; gli avversari prendono posizione" (p. 270). Sembra un passaggio scritto oggi, e invece sono parole di centoventi anni fa. Barzini intuisce anche come la Cina, industriosa, vitale, modernizzata senza occidentalizzarsi, avrebbe inondato i mercati occidentali con le proprie merci, gettando i semi della tensione che ben conosciamo: "le nazioni avranno finito per aprire loro stesse le strade alla marcia trionfale dell'industria cinese" (p. 278). Con l'amara constatazione che i cinesi saranno ritenuti civili quando avranno imparato che il vero scopo della vita è "far quattrini" (p. 341).

Le premonizioni di Barzini non finiscono qui, e fanno di *Nell'Estremo Oriente* un testo di sorprendente contemporaneità. Ci sono osservazioni sull'inadeguatezza dell'equipaggiamento dei militari italiani, spesso tremanti di freddo (in un copione che si sarebbe ahimè ripetuto durante la Seconda guerra mondiale). Decenni prima del Concilio Vaticano Secondo, nelle pagine che descrivono le attività dei missionari, c'è l'esplicita critica ai missionari-soldati civilizzatori del mondo, e la difesa di un approccio rispettoso degli usi e dei costumi locali – ciò che oggi la Chiesa universale chiama "inculturazione". E c'è infine il lamento dolente contro il pressapochismo dei presunti imprenditori italiani, totalmente impreparati ad affrontare il mercato cinese, preso invece d'assalto con successo dai concorrenti europei: un invito a preparare generazioni future di operatori economici che conoscano la Cina e sappiano interagire con essa nel modo più proficuo, perché "non basta che una stoffa sia buona, forte, resistente e a buon mercato, perché venga comperata a Penang come è comperata a Milano" (p. 60). E' un monito di grande attualità, come si è visto negli anni scorsi con la gaffe pubblicitaria di famosi stilisti che anche *OrizzonteCina* ha commentato. Alla fine, il monito più importante, forse, Barzini lo riserva agli italiani del 1900 così come – ne sono convinto – agli italiani del 2020: "Ci compiacciamo troppo di guardare indietro, per poter veder bene avanti a noi. O forse l'essere stati grandi ci fa sopportare l'idea di essere piccoli?" (p. 68). ●

I libri recensiti in questa rubrica possono essere acquistati presso la Libreria Bodoni di via Carlo Alberto, 41, Torino.

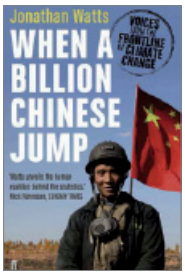
Le opinioni espresse dagli autori dei saggi pubblicati su questa rivista non riflettono necessariamente quelle del direttore e della redazione di *OrizzonteCina*, né quelle del Torino World Affairs Institute.

Dal 2010 a oggi hanno contribuito a *OrizzonteCina*, tra gli altri, **Edoardo Agamennone** (Edf e T.wai), **Marco Aliberti** (ESPI), **Giovanni B. Andornino** (Università di Torino e T.wai), **Eleonora Ardemagni** (analista indipendente), **Sabrina Ardizzoni** (Università di Bologna), **Alessandro Arduino** (Shanghai Academy of Social Sciences), **Gabriele Battaglia** (China Files), **Sara Beretta** (Università degli studi di Milano Bicocca), **Alberto Bradanini** (Ambasciata d'Italia presso la Rpc), **Daniele Brigadoi Cologna** (Università dell'Insubria, T.wai e Codici), **Martina Bristot** (University of Hong Kong), **Daniele Brombal** (Università Ca' Foscari di Venezia e T.wai), **Eugenio Buzzetti** (AGI e AGIChina24), **Anna Caffarena** (Università di Torino e T.wai), **Maria Adele Carrai** (Princeton-Harvard China and the World Program), **Nicola Casarini** (IAI), **Martina Caschera** (Università di Chieti-Pescara), **Larry Catá Backer** (Pennsylvania State University), **Francesca Celi** (TOChina Hub), **Epaminondas Christofilopoulos** (Praxi/Forth), **Vannarith Chheang** (Cambodian Institute for Cooperation and Peace), **Carlotta Clivio** (LSE e T.wai), **Roberto Coisson** (Università di Parma), **Andrea Critto** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Giuseppe Cucchi** (Nomisma), **Da Wei** (China Institutes of Contemporary International Relations), **Massimo Deandreis** (SRM), **Laura De Giorgi** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Lidia De Michelis** (Università degli Studi di Milano), **Simone Dossi** (Università degli Studi di Milano e T.wai), **Nicolas Douay** (Université Paris Diderot e UMR Géographie-Cités), **Ceren Ergenç** (Middle East Technical University), **Fang Kecheng** (Southern Weekly - 南方周末), **Paolo Farah** (Edge Hill University), **Enrico Fardella** (Peking University e T.wai), **Feng Zhongping** (CICIR), **Susan Finder** (University of Hong Kong), **Clarissa Forte** (Collegio Umberto I), **Ivan Franceschini** (Australian National University), **Fu Chenggang** (International Finance Forum), **Giuseppe Gabusi** (Università di Torino e T.wai), **Edoardo Gagliardi** (Università di Roma "La Sapienza"), **Gao Mobo** (University of Adelaide), **Michele Geraci** (Nottingham University Business School e Zhejiang University), **Andrea Ghiselli** (Fudan University e T.wai), **Gabriele Giovannini** (Northumbria University), **Elisa Giubilato** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Andrea Goldstein** (UNESCAP), **Simona Grano** (Università di Zurigo), **Ray Hervandi** (T.wai), **Huang Jing** (China Institutes of Contemporary International Relations), **Jean-François Huchet** (Inalco), **Massimo Iannucci** (Ministero degli Affari Esteri), **Joan Johnson-Freese** (US Naval War College), **Kairat Kelimbetov** (Banca centrale della Repubblica del Kazakistan), **Andrey Kortunov** (Russian International Affairs Council), **Fabio Lanza** (University of Arizona), **Yuan Li** (University of Duisburg-Essen), **Liang Zhiping** (Accademia nazionale cinese delle arti), **Liang Yabin** (Scuola centrale del Pcc), **Lin Zhongjie** (University of North Carolina), **Shahriman Lockman** (Institute of Strategic and International Studies, Malaysia), **Luo Hu** (China COSCO Shipping Group), **Emma Lupano** (Università degli Studi di Milano), **Giovanna Mapelli** (Università degli Studi di Milano), **Antonio Marcomini** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Maurizio Marinelli** (Goldsmiths University of London), **Daniele Massaccesi** (Università di Macerata), **Christopher A. McNally** (East-West Center e Chaminade University), **Silvia Menegazzi** (LUISS), **Marina Miranda** (Università di Roma "La Sapienza"), **Dragana Mitrović** (Università di Belgrado), **Lara Momesso** (University of Portsmouth), **Angela Moriggi** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Gianluigi Negro** (Università della Svizzera Italiana), **Elisa Nesossi** (Australian National University), **Giovanni Nicotera** (UNODC), **Niu Xinchun** (CICIR), **Paola Paderni** (Università di Napoli "L'Orientale"), **Raffaello Pantucci** (RUSI), **Dragan Pavlicevic** (Xi'An Jiaotong Liverpool University), **Roberto Pedretti** (Università degli Studi di Milano), **Peng Jingchao** (SIPRI), **Gaia Perini** (Università di Modena e Reggio Emilia, Bologna, Forlì), **Andrea Perugini** (Ministero degli Affari Esteri), **Luca Petroni** (Deloitte Financial Advisory), **Lisa Pizzol** (Università Ca' Foscari di Venezia), **Arianna Ponzini** (University of Oxford e T.wai), **Giorgio Prodi** (Università di Ferrara e T.wai), **Anna Paola Quaglia** (T.wai), **Ming-yeh T. Rawnsley** (University of Nottingham), **Xavier Richet** (University of the New Sorbonne), **Alessandro Rippa** (University of Aberdeen), **Giulia C. Romano** (IN-EAST Universität Duisburg-Essen e SciencesPo), **Stefano Ruzza** (Università di Torino e T.wai), **Marco Sanfilippo** (Robert Schuman Centre for Advanced Studies, EUI), **Flora Sapio** (Australian National University e T.wai), **Dini Sejko** (Chinese University of Hong Kong), **Francesco Silvestri** (TOChina Hub), **Alessandra Spalletta** (AGIChina 24), **Francesca Spigarelli** (Università di Macerata), **Jonathan Sullivan** (University of Nottingham), **Sun Hongzhe** (Peking University), **Justyna Szczudlik-Tatar** (Polish Institute of International Affairs), **Antonio Talia** (AGI e AGIChina24), **Matteo Tarantino** (Università di Ginevra), **Patricia Thornton** (University of Oxford), **Plamen Tonchev** (IIER), **Konstantinos Tsimonis** (King's College London), **Alexander Van de Putte** (IE Business School), **Anastas Vangeli** (Polish Academy of Sciences), **Alessandro Varaldo** (Intesa Sanpaolo e Penghua Fund Management), **Wang Jinyan** (Chinese Academy of Social Sciences), **Wang Ming** (Tsinghua University), **Wang Tao** (Beijing Energy Network), **Wang Zheng** (Seton Hall University), **Christopher Weidacher Hsiung** (Norwegian Institute for Defense Studies e University of Oslo), **Chloe Wong** (Foreign Service Institute of the Philippines), **Xu Xiaojie** (Chinese Academy of Social Sciences), **Yu Hongjun** (Dipartimento per gli Affari Internazionali del Pcc), **Zhang Jian** (Peking University), **Zhang Weiliang** (Hangzhou Normal University), **Zhang Zhan** (USI), **Zhang Zhenjun** (China Institute of Space Law), **Zhao Minghao** (China Center for Contemporary World Studies), **Zhou Tianyang** (University of Sussex), **Zhu Feng** (Peking University), **Zhu Shaoming** (Pennsylvania State University), **Zhu Zhongbo** (China Institute of International Studies), **Fabiano Zinzone** (Esercito Italiano).

** Le affiliazioni qui riportate sono riferite al momento in cui gli autori hanno contribuito a* OrizzonteCina.

DOCUMENTI DI *POLICY* IN PRIMO PIANO

- Belt and Road Portal, "The Belt and Road ecological and environmental cooperation plan", maggio 2017, disponibile all'Url https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/qwfb/13392.htm.
- Comitato centrale del Partito comunista cinese e Consiglio per gli affari di Stato, "Integrated reform plan for promoting ecological progress", *Xinhua News*, 21 settembre 2015, disponibile all'Url http://www.china.org.cn/china/Off_the_Wire/2015-09/21/content_36644574.htm.

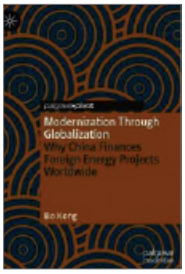


Jonathan Watts

When a billion Chinese jump: voices from the frontlines of climate change

(Londra: Faber and Faber, 2010)

Un viaggio in Cina per raccogliere le testimonianze di chi affronta gravi crisi ambientali ed è costretto a trovare soluzioni sempre nuove che possano contrastarne gli effetti. Jonathan Watts, redattore del *Guardian* per le notizie mondiali sul clima, guida il lettore in un viaggio che dall’Altopiano del Tibet porta fino alla Mongolia Interna. L’obiettivo è dimostrare come anche le azioni di singoli individui possano fare la differenza davanti a situazioni di degrado ambientale apparentemente irreversibile.

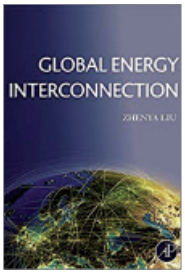


Bo Kong

Modernization through globalization: why China finances energy projects worldwide

(Singapore: Springer Nature, 2019)

La monografia di Bo Kong analizza come la Cina interagisce con il resto del mondo nel settore dell’energia. In particolare, il volume si concentra sull’impatto politico degli sforzi compiuti dalla Cina per l’implementazione della strategia “Going Out”, oltre che sulla realizzazione degli obiettivi della *Belt and Road Initiative*.



Liu Zhenya

Global Energy Interconnections

(Londra, San Diego, Waltham, Oxford: Elsevier, 2015)

Con rigore metodologico e lucidità di pensiero strategico Liu Zhenya, presidente della Global Energy Interconnection Development and Cooperation Organization (GEIDCO) fornisce un’analisi dei fattori che potrebbero consentire la realizzazione di un obiettivo ambizioso quanto la creazione di una rete energetica globale che sia sicura, pulita, ad alta efficienza e sostenibile.

Cai Fang e Peter Nolan (a cura di)

Routledge Handbook of the Belt and Road

(Abingdon: Routledge, 2019)

Oltre a fornire un’analisi più che esauriente dei molteplici aspetti che compongono la Belt and Road Initiative, di particolare interesse è la Parte X del volume. Questa tratta l’interazione e la complementarietà della Belt and Road Initiative con altri piani di sviluppo rilevanti, quali l’Agenda 2030 delle Nazioni Unite per lo sviluppo sostenibile e l’Addis Ababa Action Agenda per il finanziamento allo sviluppo.

OrizzonteCina è sostenuta da: Compagnia di San Paolo | International Affairs *Partner editoriale* f! formiche

地中海 China MEDiterranean
BUSINESS PROGRAM

The ChinaMed Business Program (CMBP) offers a uniquely intensive set of crash courses to graduate students and dynamic future managers pursuing an effective business career across China and the Euro-Mediterranean region.

The 8th edition of CMBP, hosted by Peking University over 6 weeks in July and August 2020, will take place across Beijing, Chongqing and Shenzhen (China).

Up to 50 outstanding candidates are admitted to the program to be equipped with a diverse set of strategic skills in the areas of business internationalization, cross-cultural management and creative entrepreneurship.

Seek new tools for the future. Take the right path TOChina.

chinamedbusiness.eu

APPLICATIONS OPEN NOW