



Autori Vari

Eurasia e jihadismo
Guerre ibride sulla
Nuova Via della Seta

Carocci Editore
2016,
Pagg. 191,
Euro 18,00

In un recente incontro con i vertici della NATO, il generale in pensione dei *Marines* James N. Mattis, neo-segretario alla Difesa statunitense e già combattente in Afghanistan e in Iraq, nonché coautore insieme al generale Petraeus del noto *Counterinsurgency Field Manual*, ha delineato un inquietante «nuovo arco di instabilità»

che va dall'Est Europa al Mediterraneo, passando per il Medio Oriente fino all'Asia. Un arco di instabilità dove occupano una posizione centrale il terrorismo transnazionale, il crimine organizzato e i fenomeni migratori, specialmente lungo la frontiera mediterranea che, pericolosamente, rimane «una valvola sempre aperta». E per meglio capire la realtà che ci circonda e le minacce che, pericolosamente, vi incombono, può risultare utile al lettore l'opera collettanea che abbiamo occasione di recensire che, in ben tredici contributi di spessore di autori diversi e la curatela editoriale di quattro di essi (*ergo* Matteo Bressan, Stefano Felician Beccari, Alessandro Politi e Domitilla Savignoni), ne analizza i contesti e le principali sfide, con le loro diverse matrici e componenti, in un mondo sempre più caotico. Un'analisi che, dopo gli articoli introduttivi sull'ISIS e i nuovi fenomeni del radicalismo armato e il rapporto sempre pericoloso e inquietante tra media e terrorismo, non si limita agli abituali scenari di Siraq e Afpak, tanto per intenderci, ma allarga lo spettro della propria indagine ad aree geografiche lontane, principalmente lungo gli itinerari della Nuova Via della Seta e le sue aree viciniori. Dalla Cina stessa quindi (nel caso di specie dello Xinjiang, la regione autonoma «uigura» situata nella parte nord-occidentale del Paese — con una superficie che equivale a quelle di Italia, Francia e Germania messe insieme — le cui velleità indipendentiste hanno finito assumere metodi e toni terroristici) al complesso *puzzle* del cosiddetto «Grande Caucaso», che comprende sia le regioni della Federazione russa che gli Stati sovrani che con la Russia confinano, sino a spingersi *extra ordinem* all'esame dei movimenti jihadisti del sistema Asia-Pacifico, dove agiscono ben quaranta gruppi terroristici che vengono puntualmente censiti, principalmente dal Bangladesh alle Filippine, dall'Indonesia alla Thailandia, da Myanmar alla Malesia. Un quadro non certo rassicurante dunque tra radicalismo islamico, rotte dell'eroina, ricchezze illegali, contrabbando e contraffazione, sul cui sfondo si staglia il grande progetto lanciato da Beijing nel 2103 di OBOR (*One Belt, One Road*), ovvero BRI (*Belt & Road Initiative*), cioè la tanto declamata Nuova Via della Seta, con il suo doppio corridoio continentale e marittimo diretto dall'Impero di Mezzo verso l'Europa, con le sue migliaia di miliardi di dollari previsti in investimenti

strutturali e il suo forte impatto in tema di comunicazioni, costituito sia dalle nuove reti ferroviarie destinate a connettere la Cina all'Europa che dal rafforzamento dei porti, specialmente nel sud del continente europeo. Una vera e propria sfida geoeconomica che la Cina lancia all'Occidente e su cui s'incanta la disamina critica nei contributi di Alberto Negri, che pone in risalto il suo significato per il «triangolo Mosca-Pechino-Teheran» e di Romeo Orlandi che ne evidenzia le opportunità strategiche e i rischi, mentre Manuel Moreno Minuto, a sua volta, concentra la sua attenzione sulle molteplici sfide alla sicurezza marittima (dalle possibili minacce che incombono sul transito mercantile, dagli affollatissimi *choke-point* interessati alla moderna pirateria lungo la rete marittima, certo ora più contenuta rispetto al passato grazie agli interventi di contrasto posti in essere negli ultimi anni, ma non del tutto debellata, come ci mostrano, da ultimo, i dati 2016 e dei primi mesi del 2017, <https://icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/live-piracy-report>). In particolare grandi sono le aspettative suscitate in Italia dai progetti della Nuova Via della Seta, specialmente a Venezia, sulle orme di Marco Polo all'uopo rivisitate e nel sistema portuale NAPA (*North Adriatic Port Association*) che, come auspicati terminali del corridoio marittimo mediterraneo, vorrebbero così «riequilibrare la predominanza portuale del Mare del Nord» nei collegamenti Est-Ovest, proponendo i propri scali come *hub* internazionali alternativi da collegarsi al resto dell'Europa attraverso i corridoi ferroviari paneuropei. Tanto più che il presidente cinese Xi Jinping, incontrando recentemente a Pechino il Capo dello Stato Sergio Mattarella, ricordiamo, ha proprio invitato l'Italia, che dal 2015 ha aderito all'*Asian Infrastructure Investment Bank* (<https://www.ft.com/content/671d8ac4-e18a-11e6-8405-9e5580d6e5fb>), a diventare un partner-chiave della stessa BRI. Il tutto sperando che, nel pur complesso palinsesto che il presente volume ci rappresenta dalle sue molteplici angolature critiche, arricchito da un utilissimo corredo di mappe esplicative, dalle parole si passi in tempi ragionevoli ai fatti, atteso peraltro che molti degli investimenti infrastrutturali, già sbandierati a gran voce, non solo devono essere ancora effettuati, ma addirittura in gran parte progettati.

Ezio Ferrante