

# orizzonte **Cina**



grafica e impaginazione: www.wgiamlab.it

## Sviluppo e sostenibilità a confronto lungo le Nuove Vie della Seta

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*

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).

不知  
知之

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

# 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*.<sup>1,2</sup> 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<sup>3</sup> e della conoscenza scientifica accurata delle interazioni fra esseri umani e sistemi naturali.<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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.<sup>6</sup> 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.<sup>7</sup>

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Maite Cabeza Gutiérrez, "The concept of weak sustainability", *Ecological Economics* 17 (1995): 147-156.

<sup>3</sup> 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.

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

<sup>5</sup> Rachel Carson, *The sense of wonder* (New York: Harper and Row Publishers, 1965).

<sup>6</sup> Ciò si accompagna alla consapevolezza che la tecnologia talvolta accresce, anziché diminuirlo, la vulnerabilità degli esseri umani.

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

## **Gli impatti ambientali delle Nuove Vie della Seta**

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 complementarità, 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,<sup>8</sup> 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.

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.<sup>9,10</sup> 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.<sup>11</sup>

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-

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

<sup>9</sup> 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](http://siteresources.worldbank.org/INTOED/Resources/infrastructure_environment.pdf).

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

<sup>11</sup> 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.<sup>12,13</sup> 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.<sup>14,15</sup>

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.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup> 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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup> 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.

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

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

<sup>14</sup> 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.

<sup>15</sup> 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.

<sup>16</sup> 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.

<sup>17</sup> 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>.

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

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

<sup>20</sup> 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**<sup>20</sup>

Infrastrutture	Impatti stimati			
	Atmosfera	Idrosfera	Litosfera	Biosfera
<b>Strade</b>	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
<b>Ferrovie</b>	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
<b>Porti</b>	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
<b>Aeroporti</b>	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
<b>Impianti idroelettrici</b>	Emissioni climalteranti per impiego massiccio di cemento, prodotto ad alta intensità di CO <sub>2</sub>	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
<b>Reti trasmissione energia</b>	Inquinamento elettromagnetico	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.<sup>21,22</sup> 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.<sup>23</sup> 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)<sup>24</sup> per singolo progetto – già presenti in quasi tutti i paesi toccati dall'iniziativa – e di Valutazione d'impatto strategico (Vis)<sup>25</sup> 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<sup>26</sup> 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.<sup>27</sup> 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.<sup>28</sup> 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

<sup>24</sup> Nelle fonti in lingua inglese, *Environmental Impact Assessment*, EIA.

<sup>25</sup> Nelle fonti in lingua inglese, *Strategic Impact Assessment*, SIA.

<sup>26</sup> 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/>.

<sup>27</sup> 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.

<sup>28</sup> 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.

<sup>21</sup> 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](http://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml).

<sup>22</sup> 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](http://english.mee.gov.cn/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416864.shtml).

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

quadri di riferimento comuni, peraltro già disponibili nell'ambito delle convenzioni UNECE<sup>29</sup> 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"<sup>30</sup> per lo sviluppo sostenibile nella regione BRI. La conferenza è espressione di un più ampio progetto<sup>31</sup> 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<sup>32</sup> 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

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

<sup>30</sup> Sito ufficiale della 4th Digital Belt and Road Conference disponibile all'Url <http://dbar2019.csp.science.cn/dct/page/1>.

<sup>31</sup> 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](http://english.cas.cn/bcas/2018_3/201810/P020181031693772926910.pdf).

<sup>32</sup> 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.

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-sistemiche 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 sviluppatisti 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 NVdS.<sup>33</sup> 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.<sup>34</sup> 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,<sup>35</sup> il ritiro in foresta ha permesso a ciascuno di abbandonare gli automatismi cognitivi tipici della lettura dominante su sostenibilità e BRI, emancipando i partecipanti

<sup>33</sup> Il ritiro è stato finanziato dal Marco Polo Centre for Global Europe-Asia Connections.

<sup>34</sup> 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.

<sup>35</sup> Il metodo impiegato è quello proposto dalle ricercatrici 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*. SUPPLACE 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.<sup>36</sup>

Questi scenari possono essere condensati per il 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,<sup>37</sup> 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 perse-

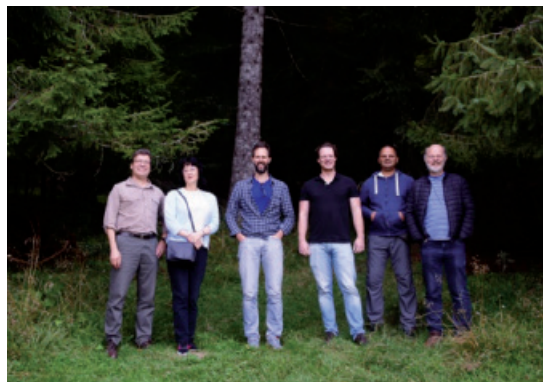
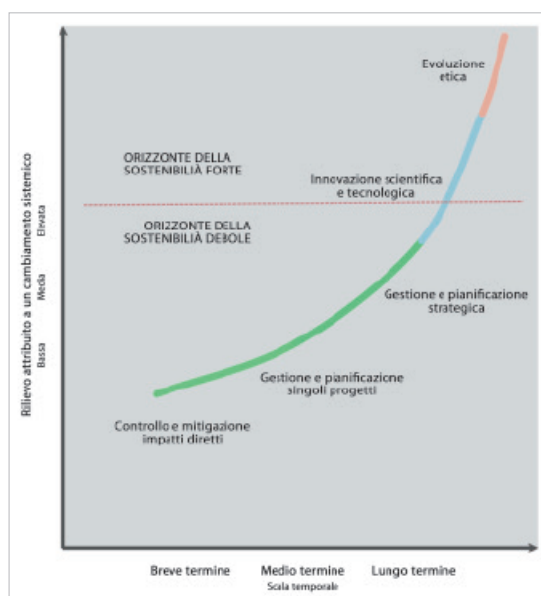


Foto di gruppo dei partecipanti al ritiro di studio internazionale coordinato dall'autore e sostenuto dal Marco Polo Centre for Global Europe Asia Connections. Nella foto, da sinistra, Marc Foggin, Yun Gao, Daniele Brombal, Stephan Gruber, Shekhar Kolipaka e Nicholas Temple.

## ■ Figura 2

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



Fonte: Elaborazione grafica dell'autore.

quire 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 sviluppatista alla base dell'attuale BRI, quantomeno su scala locale.

<sup>36</sup> 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).

<sup>37</sup> Il concetto richiama quello di cosmopolitismo proposto da Beck. Vedi: Ulrich Beck, "Cosmopolitanism as imagined communities of global risk", *American 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 sviluppatista 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,<sup>38</sup> segnata da un impatto umano senza precedenti 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. ●

<sup>38</sup> 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.<sup>1</sup> I progetti di sviluppo infrastrutturale su larga scala<sup>2</sup> 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.

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

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