

Alma Mater Studiorum – Università di Bologna

**DOTTORATO DI RICERCA IN
STUDI GLOBALI E INTERNAZIONALI**

Ciclo XXXI

Settore Concorsuale: 14/B2

Settore Scientifico Disciplinare: SPS/14

**Nella Rete di Pechino:
Ragioni e Implicazioni Strategiche dell'Ascesa Navale Cinese**

Presentata da: **Alessandro Albana**

Coordinatore Dottorato

Prof.ssa Daniela Giannetti

Supervisore

Prof. Antonio Fiori

Esame finale anno 2019

Abstract

L'impegno profuso dalle autorità cinesi nello sviluppo delle proprie forze navali è un fenomeno relativamente recente, affermatosi a seguito delle riforme economiche della fine degli anni Settanta, che ha raggiunto livelli di consolidamento significativi nell'ultimo decennio. L'affermazione della Cina come potenza navale è stata oggetto di attenzioni diffuse in quanto ha mostrato progressi sostanziali in un arco temporale relativamente breve. Con queste premesse, tale fenomeno si è configurato come la prima affermazione di una potenza navale nel dominio marittimo globale a egemonia statunitense dopo la fine della Guerra Fredda.

Questo studio intende contribuire alla comprensione dell'ascesa navale cinese attraverso l'analisi delle premesse storiche, delle caratteristiche, delle ragioni e degli obiettivi nazionali, e infine delle implicazioni strategiche legate alla proiezione della Cina sul dominio marittimo. In particolare, alla luce dell'analisi relativa alla visione strategica cinese, viene esaminata la condotta navale di Pechino sui teatri regionali dell'Asia orientale, con particolare attenzione al Mar Cinese Meridionale, e sui domini di mare aperto, sui quali la proiezione cinese ha iniziato a guadagnare un relativo consolidamento, soprattutto nella regione dell'Oceano Indiano. In questa prospettiva, l'analisi delle implicazioni strategiche ha rivelato come l'ascesa della potenza navale cinese abbia stimolato un processo di competizione con Giappone e India, mentre anche per l'egemonia marittima statunitense la potenza cinese si conferma un attore sempre più competitivo, in particolare in Asia orientale. Inoltre, il consolidamento cinese nella regione ha determinato una trasformazione strategica e territoriale del Mar Cinese Meridionale, mentre la competizione navale con l'India ha contribuito a una certa riconfigurazione strategica dell'Oceano Indiano.

Con queste premesse, la presente analisi ambisce a dimostrare come l'ascesa della potenza navale cinese non abbia innescato processi di forte destabilizzazione dell'ordine marittimo vigente, ma si sia piuttosto affermata in modo graduale e controllato. In questo quadro, l'impegno di Pechino a sostegno della stabilità marittima globale, attraverso esperienze di cooperazione navale e diplomazia militare, è stato enfatizzato in quanto dimensione integrante della visione strategica cinese nel suo insieme.

Indice

Abbreviazioni e acronimi	4
Illustrazioni	6
Introduzione	7
PARTE 1	
1. Il <i>seapower</i>.	
La prospettiva teorica su strategia navale e proiezione marittima	11
1.1 Una definizione di <i>seapower</i>	11
1.2 Il <i>command of the sea</i> in prospettiva teorica	21
1.3 Corbett e Mahan. Un'analisi comparativa della strategia navale	25
1.4 Il dibattito teorico più recente	34
1.5 Il valore strategico del commercio marittimo	40
1.6 Il <i>seapower</i> come strumento diplomatico	48
2. Evoluzione e caratteristiche della strategia navale.	
La prospettiva teorica cinese sul <i>seapower</i>	54
2.1 Premesse storiche dello sviluppo navale cinese	54
2.2 L'evoluzione del <i>seapower</i> cinese. Dalla "Riforma e Apertura" alla Via della Seta Marittima	60
2.3 Caratteristiche e obiettivi della visione marittima cinese	83

PARTE 2

3. La proiezione navale cinese: strategie, teatri e caratteristiche militari	91
3.1 L'assetto strategico cinese nel contesto regionale	91
3.2 I teatri marittimi regionali	97
3.3 La proiezione navale cinese nel dominio globale	113
3.4 La diplomazia navale cinese	126
4. Le implicazioni strategiche dell'ascesa marittima cinese	131
4.1 Un nuovo <i>status quo</i> nel Mar Cinese Meridionale	131
4.2 Il Giappone nella competizione navale regionale	138
4.3 La competizione con l'India e la ridefinizione strategica dell'Oceano Indiano	142
4.4 La coesistenza competitiva con la potenza navale statunitense	147
Conclusioni	155
Riferimenti bibliografici	166

Abbreviazioni e acronimi

A2/AD	Anti-access/Area-denial
ADIZ	Air Defense Identification Zone
AIIB	Asia Infrastructure Investment Bank
ASB	Air-Sea Battle
ASBM	Anti-ship Ballistic Missile
ASCEL	Active Strategic Counterattack on Exterior Lines
ASCM	Anti-ship Cruise Missile
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
BCIM-EP	Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor
BJP	Bharatiya Janata Party
BRI	Belt and Road Initiative
CBM	Confidence Building Measure
CMC	Commissione Militare Centrale
COC	Code of Conduct
CPA	Corte Permanente di Arbitrato
CPEC	China-Pakistan Economic Corridor
EPL	Esercito Popolare di Liberazione
FENC	Far Eastern Naval Command
FIPIC	Forum for India and Pacific Island Countries
FMI	Fondo Monetario Internazionale
FONOP	Freedom of Navigation Operation
FSM	Forza di Sorveglianza Marittima
GCC	Guardia Costiera Cinese
HA/DR	Humanitarian Assistance/Disaster Relief
JAM-GC	Joint Concept for Access and Maneuver in Global Commons
JMSDF	Japan Maritime Self-defense Force
MEPL	Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione
MM	Milizia Marittima
MOU	Memorandum of Understanding
NATO	North Atlantic Treaty Organization

NCS	Nuovo Concetto di Sicurezza
NDS	National Defense Strategy
NEO	Non-combatant Evacuation Operation
NSS	National Security Strategy
PCC	Partito Comunista Cinese
PIF	Pacific Islands Forum
PKO	Peace-keeping Operation
PPD	Porto Polivalente di Doraleh
RPC	Repubblica Popolare Cinese
SAIOR	South Asia Indian Ocean Region
SLBM	Submarine-launched Ballistic Missile
SLOC	Sea Lane of Communication
SSBN	Ballistic Missile Submarine
UNCLOS	UN Convention on the Law of the Sea
ZEE	Zona Economica Esclusiva
ZES	Zona Economica Speciale

Illustrazioni

Tabella 1. Caratteristiche naturali del <i>seapower</i> , secondo A.T. Mahan	19
Tabella 2. Il “lessico militare” della concentrazione, secondo J.S. Corbett	29
Tabella 3. Differenze tra difesa passiva e difesa attiva, secondo A.T. Mahan	32
Tabella 4. Tipi di controllo marittimo, secondo G. Till	37
Tabella 5. Classificazione delle flotte navali e loro caratteristiche, secondo E. Grove	38
Tabella 6. Classificazione del combattimento navale, secondo S. Kirchberger	39
Tabella 7. Primi partner cinesi nel campo della diplomazia militare, 2003-2016	153
Cartina 1. La Prima e la Seconda Catena di Isole	67
Cartina 2. Le zone di difesa nelle acque regionali della Cina	97
Cartina 3. Teatri marittimi regionali e principali unità navali	98
Cartina 4. La <i>nine-dash line</i> e le dispute in corso nel Mar Cinese Meridionale	100
Cartina 5. Installazioni cinesi nell’arcipelago delle Spratly	101
Cartina 6. Dispiegamento della portaerei Liaoning, 2013-2017	109
Cartina 7. Le isole Diaoyu/Senkaku e la sovrapposizione delle ZEE di Cina e Giappone nel Mar Cinese Orientale	111
Cartina 8. Basi navali presenti a Gibuti	119
Cartina 9. Porti e infrastrutture navali finanziati dalla Cina	124

Introduzione

Il ruolo dei teatri marittimi nel quadro delle relazioni internazionali, della strategia militare e dell'economia globale segnala un progressivo aumento del proprio peso specifico. Ciò risulta particolarmente vero in un contesto in cui gli scambi economici, le relazioni tra Paesi ed istituzioni internazionali, e l'emergere di minacce non tradizionali alla stabilità dell'ordine internazionale – in una parola: la globalizzazione – hanno trovato terreno fertile proprio nei domini marittimi globali. In questa prospettiva, il secolo corrente è stato efficacemente descritto come il “secolo marittimo”, anche in considerazione della crescente attenzione di cui godono i mari e gli oceani tanto tra le potenze internazionali già consolidate, quanto tra quelle emergenti (Benbow 2016, pp. 28-29). Tra queste, la Cina ha mostrato un impegno notevole rispetto allo sviluppo del proprio apparato marittimo, sia civile che militare, e si è inoltre distinta per il ritmo e la portata dei risultati raggiunti. Tradizionalmente guidata da una logica continentale, la visione strategica cinese è stata interessata da un riequilibrio in senso marittimo a seguito del processo di “Riforma e Apertura” lanciato da Deng Xiaoping alla fine degli anni Settanta.

Questo lavoro nasce dalla volontà di contribuire alla comprensione delle ragioni, delle caratteristiche e delle implicazioni strategiche relative al riequilibrio marittimo cinese. In questo processo, i cambiamenti interni al Paese e quelli occorsi sullo scenario internazionale si sono imposti come fattori determinanti. Lo studio qui proposto non intende dunque concentrarsi esclusivamente sulle caratteristiche militari del fenomeno, ma tenta piuttosto di abbracciare la dimensione strategica di quest'ultimo nella sua declinazione più ampia. In questo quadro, attenzione solo marginale è stata dedicata allo sviluppo commerciale e civile dell'apparato marittimo cinese; pur riconoscendone la grande rilevanza, si è infatti ritenuto che quest'ultima dimensione meriti un'analisi dedicata, il cui esercizio risulterebbe in parte estraneo ai metodi ed alle finalità di questo studio. Il lavoro che segue si articola su due parti distinte: la prima, composta dai primi due capitoli, approfondisce la dimensione teorica che costituisce il fondamento su cui si sviluppa, successivamente, l'analisi dell'ascesa navale cinese; la seconda, formata dai due capitoli successivi, prende invece in considerazione le caratteristiche e i progressi del *seapower* cinese, per poi vagliarne le implicazioni strategiche sui domini marittimi dell'Asia orientale e in quelli globali.

Il primo capitolo si concentra sull'approfondimento dei quadri teorici di riferimento per l'analisi della strategia navale nel suo complesso. In particolare, ampia attenzione è dedicata agli studi teorici classici, riferibili ad autori il cui contributo si è rivelato determinante per la definizione delle principali prospettive analitiche sull'argomento. Viene proposta un'analisi approfondita e il più possibile dettagliata dei contributi di Alfred Thayer Mahan, figura che alla fine del XIX secolo ha sviluppato una sistematizzazione teorica fondamentale per l'inquadramento delle più recenti analisi sulla proiezione marittima degli Stati. In questo quadro, si è tentato di fare ordine nella sterminata produzione accademica di una figura tanto emblematica da risultare spesso contraddittoria. A essere enfatizzato è stato soprattutto il ruolo che Mahan ha riconosciuto alla strategia navale in un'ottica ampia e riferibile ai più generali interessi nazionali; in altri termini, è stata messa in evidenza l'importanza di esercitare una proiezione marittima non soltanto in funzione di ragioni militari, ma alla luce di obiettivi nazionali più ampi. Il capitolo si è dedicato, inoltre, all'analisi dei contributi di Julian Corbett, che si discostano in parte dagli assunti del pensiero mahaniano, confermandone tuttavia degli altri. Infine, è stato analizzato il ruolo delle forze navali nella cooperazione per la sicurezza e a sostegno della pace e della stabilità dell'ordine marittimo; in questa cornice, è stata fatta luce sul valore delle forze navali come strumento di diplomazia militare, funzionale alla promozione dell'immagine internazionale dello Stato e delle sue forze armate. Tale analisi ha messo in evidenza come tale profilo abbia goduto di una certa attenzione anche negli studi classici sul potere marittimo, come testimoniano alcuni dei contributi di Mahan e Corbett.

Il secondo capitolo ripercorre gli avvenimenti e i processi – interni ed esterni alla Cina – che hanno costituito le premesse fondamentali per il progressivo riequilibrio della visione strategica di Pechino. L'evoluzione della strategia marittima è stata presa in esame in relazione ai cambiamenti che si sono registrati, contestualmente, all'interno della Cina e sul piano internazionale, mettendo in evidenza come la leadership politica cinese abbia segnalato una progressiva apertura alle istanze provenienti dai sostenitori del riorientamento marittimo. Grazie al protagonismo di tali figure ed alla loro affermazione alle più alte cariche del potere cinese, è emersa una elaborazione teorica autoctona che ha rappresentato un riferimento cardinale per lo sviluppo del *seapower* “con caratteristiche cinesi”. In questo contesto, è stato enfatizzato il ruolo che tale sviluppo gioca all'interno della visione strategica cinese nel suo insieme. Con l'ufficializzazione della “Belt and Road Initiative” e delle sue direttrici marittime, inoltre, la dottrina marittima cinese si è ulteriormente evoluta: il significato strategico della Via della Seta Marittima, quindi, è stato esaminato in quanto fattore rilevante per la comprensione degli obiettivi che Pechino persegue in ambito marittimo.

Il terzo capitolo analizza le caratteristiche del potere navale cinese sotto il profilo tattico-strategico e ne approfondisce metodi e assetti nei teatri regionali, oltre che nei domini di mare aperto. In riferimento ai primi, l'analisi si è concentrata sull'assetto tattico e le dotazioni militari che hanno permesso il consolidamento della proiezione navale cinese sui mari dell'Asia orientale. In questa cornice, è stata esaminata la condotta cinese nel Mar Cinese Orientale e, con maggiore attenzione, nel Mar Cinese Meridionale, dove Pechino è interessata da dispute territoriali e disaccordi legali e diplomatici rispetto alla demarcazione delle zone marittime con altri Paesi della regione. Al Mar Cinese Meridionale è stato inoltre riservato un interesse particolare in considerazione della sua importanza strategica globale e in virtù del ruolo cruciale che riveste per la proiezione navale cinese. Inoltre, il capitolo si è concentrato sulle crescenti capacità operative della marina militare cinese in contesti di mare aperto; l'Oceano Indiano ha a questo proposito rappresentato una dimensione fertile per la penetrazione cinese, che oggi può godere di un consistente numero di infrastrutture navali nella regione. Infine, è stato analizzato il contributo cinese nel campo della diplomazia navale internazionale e della cooperazione a sostegno della stabilità marittima, dimensioni assumono importanza crescente nella visione strategica di Pechino.

Il quarto e ultimo capitolo esamina le implicazioni strategiche che l'affermazione della potenza navale cinese ha determinato tanto sui domini marittimi quanto in relazione ad alcune potenze internazionali. Sul primo versante, sono state approfondite le dinamiche che hanno permesso l'instaurazione di un ordine sino-centrico nel Mar Cinese Meridionale pur in assenza di conflitti di grossa porta e di eventi fortemente destabilizzanti. Il capitolo si è inoltre occupato delle conseguenze che l'ascesa navale cinese ha determinato su potenze navali concorrenti quali Giappone e India, oltre che sulle ripercussioni in atto rispetto alla strategia navale di Washington.

In termini generali, questo studio ha tentato di analizzare le singole componenti che sostengono la proiezione navale cinese e che ne hanno favorito lo sviluppo a ritmi relativamente sostenuti. In questa cornice, l'obiettivo finale di questo lavoro è da collocarsi nella comprensione delle ragioni che hanno determinato il riequilibrio strategico cinese e delle implicazioni che quest'ultimo ha determinato. La speranza è che tale tentativo sia stato perseguito con metodi opportuni e attenzione scrupolosa.

PARTE 1

1. Il *seapower*.

La prospettiva teorica su strategia navale e proiezione marittima

Il primo capitolo di questo studio è dedicato all'analisi dei contributi che hanno provveduto a fornire la struttura teorica per l'analisi della strategia marittima. Particolare attenzione viene riservata al lavoro di Alfred Thayer Mahan, non a torto considerato figura centrale per l'elaborazione delle teorie classiche sul potere navale. L'analisi si concentra, successivamente, sui contributi teorici di Julian Corbett e cerca di approfondire i punti di contatto e le differenze tra le prospettive dei due teorici in un'ottica comparativa. Successivamente, vengono esaminati i quadri analitici più recenti e, infine, il ruolo fondamentale del commercio marittimo e della diplomazia navale quali elementi cardinali per una comprensione complessiva ed esaustiva del *seapower*.

1.1 Una definizione di *seapower*

Molti e variegati sono stati i tentativi di dare una definizione delle capacità di uno Stato di articolare la propria potenza sui mari. Tali contributi hanno, nella gran parte dei casi, utilizzato il termine *seapower* come espressione più adatta nella descrizione della potenza marittima. Vi è consenso nell'attribuire la paternità del termine all'ammiraglio statunitense Alfred Thayer Mahan (1840-1914), il cui apporto intellettuale e letterario, sostenuto da una notevole esperienza in ambito militare ed accademico, ha conferito alla sua figura il ruolo di "padre" del *seapower*. Ad essere precisi, un certo interesse teorico in tal senso si andò sviluppando già nei primi anni del XIX secolo, come dimostra la diffusione di una fiorente letteratura sugli studi navali in molti Paesi europei, tra cui Francia, Germania e Italia (Nohara 2017). Ciononostante, il lavoro di Mahan ha provveduto a fornire una certa sistematicità a tali studi, che per la prima volta venivano inquadrati entro un ambito disciplinare unitario, che assunse la denominazione di *seapower*. Il "potere" a cui il termine fa riferimento non dipende dal mero esercizio della forza *navale* (dunque militare), ma riguarda, piuttosto, il *potere marittimo* in una declinazione più ampia, la quale comprende le relazioni tra le dimensioni politiche, commerciali e militari del dominio marittimo. In tal senso, in questo capitolo si utilizzerà profusamente l'espressione "potere marittimo" in quanto formula ritenuta più adatta

ad identificare il significato strategico della proiezione sui mari alla luce dell'interrelazione tra le tre componenti sopra indicate. Il *seapower*, in altri termini, ha il merito di provvedere a una declinazione onnicomprensiva del potere derivante dall'articolazione della proiezione marittima, descrivendo una strategia che non si limita allo sfruttamento dei mari ai soli fini – e con soli mezzi – militari.

Secondo una formula particolarmente efficace, il *seapower* rappresenta “la capacità di influenzare la condotta di altri attori attraverso la propria azione dai, o sui, mari” (Till 2009, p. 21). Come Mahan ha più volte chiarito a tal proposito, “la questione non è ‘navale’, nel senso ristretto del termine. Essa ha piuttosto a che fare con la politica nazionale, la sicurezza nazionale e i doveri della nazione” (Mahan 1911b, p. 512). Una potenza marittima consolidata può godere, secondo questa interpretazione, non solo della forza coercitiva, ma della più generale capacità di influenzare gli eventi e la condotta degli altri attori; tale capacità può talvolta avvalersi di missioni di cooperazione per la gestione dell'ordine marittimo, nonché di attività diplomatiche e di *soft power*¹ al fine di garantire la stabilità della propria proiezione marittima.

L'apparente contrasto tra elementi quali la centralità della forza militare di matrice realista e concezioni di carattere più cooperativo e liberale, è stata ripetutamente sottolineata già in riferimento all'impianto teorico mahaniano. Se, per un verso, a Mahan è stata riconosciuta una visione essenzialmente liberale dell'ordine marittimo, altri studiosi hanno al contrario fatto notare come alla base della sua concezione, e nonostante il ruolo importante giocato dai fattori commerciali ed economici al suo interno, la posizione centrale occupata dalla componente navale descriva la teorizzazione mahaniana in senso essenzialmente realista. Gli studiosi che si sono concentrati sull'importanza del fattore commerciale, hanno sottolineato come l'indiscutibile importanza dello sviluppo di un apparato navale sia da intendersi in posizione subordinata rispetto alla priorità accordata allo sfruttamento dei mari in senso economico e commerciale; in altri termini, i “tre pilastri” – altrimenti definiti come “primo tridente” – su cui poggia il potere marittimo di Mahan, considerano il commercio marittimo internazionale come principale veicolo della proiezione marittima dello Stato (Yoshihara 2008; Yoshihara & Holmes 2010). Tale proiezione non deve necessariamente attenersi alle regole di un gioco a somma zero: in Mahan, la protezione del commercio internazionale determina effetti positivi per tutti gli attori coinvolti (Sumida 2011).

Secondo un'altra prospettiva d'analisi, il fulcro della teoria mahaniana va invece individuato nella potenza navale alla base della proiezione marittima dello Stato. Le

¹ Il paragrafo 1.6 provvederà ad un'analisi più dettagliata su questo punto.

prospettive analitiche sviluppatesi nel solco di tale prospettiva teorica hanno trascurato l'importanza riservata da Mahan alla difesa della stabilità marittima, prediligendone piuttosto gli assunti di stampo più marcatamente realista (Yoshihara & Holmes 2010). In queste analisi viene tratteggiata una relazione deterministica tra proiezione militare e potenza marittima, sulla base della constatazione che non vi è potenza marittima che non si regga su una capacità navale consolidata. Ciò implica necessariamente che lo sviluppo di una potenza marittima non possa configurarsi come un processo pacifico, tanto che alcuni studiosi si sono spinti a sostenere che il contributo più significativo delle teorie di Mahan prescriva lo sviluppo di una marina militare di orientamento offensivo (Ju 2015; Xu 2017b). Lo stesso Mahan, pur non avendo mancato di ribadire la centralità della componente economico-commerciale all'interno del *seapower*, ha più volte sostenuto la necessità di una flotta robusta, anche in assenza di un apparato marittimo commerciale da difendere:

Appare ragionevole sostenere che, laddove esiste il commercio marittimo, si tenda logicamente a sviluppare quella forma di protezione che è chiamata “navale”; ma è divenuto perfettamente evidente, come dimostrato da esempi concreti, che una marina militare possa essere necessaria laddove non vi è commercio marittimo [...] Appare sempre più chiaro che la funzione delle marine è distintamente militare (Mahan 1911a, pp. 446-447).

Secondo questa prospettiva, l'apparato navale non funge da mero strumento di protezione del commercio, ma diviene esso stesso obiettivo prioritario. Com'è stato a questo proposito notato, disporre di “una forza navale è indispensabile anche laddove non sia necessario per [la protezione del] commercio” (Erickson & Goldstein 2009, p. 417).

Sebbene una tale molteplicità di prospettive sia fisiologica, non ultimo in considerazione della mole di produzione letteraria di cui si è detto, vi è generale e motivato consenso attorno ad alcuni cardini teorici della formulazione di Mahan. Anzitutto, la declinazione del già citato “tridente” viene esplicitamente enunciata dall'ammiraglio statunitense, seppure in maniera non univoca. Secondo Mahan, la produzione, il trasporto e il controllo di territori d'oltremare costituiscono i tre fattori principali nella storia delle nazioni marittime (Mahan 2015). La “produzione” è da intendersi come la necessità di scambi economici con l'esterno, tendenza o orientamento politico di uno Stato a considerare il commercio internazionale quale fattore centrale nello sviluppo economico e politico

nazionale. Una tale caratteristica presuppone l'esistenza di mezzi e infrastrutture che rendano fluidi e frequenti gli scambi internazionali o, in altri termini, di una rete di trasporti efficiente e sostenuta da una robusta strategia di sviluppo. Infine, il vantaggio di possedere territori d'oltremare, ai quali Mahan si riferisce come "colonie", costituisce la dimensione di congiunzione tra la componente economica e quella militare, coniugando inoltre capacità di proiezione e necessità di difesa della potenza marittima (Ibid.). Godere del controllo delle colonie significa, secondo Mahan, poter usufruire di trasporti marittimi più snelli e sicuri. I possedimenti coloniali, in questo quadro, non si definiscono come avamposti militari; Mahan non fornisce una distinzione netta delle due tipologie, eppure non le accomuna, presentandole come entità territoriali distinte. Nella sua opera più celebre, Mahan sostiene:

Se non si è dunque in possesso di un territorio straniero, che sia coloniale o militare, le navi da guerra degli Stati Uniti in battaglia saranno come uccelli di terra, incapaci di spiccare il volo dalle loro stesse rive (Mahan ibid., p. 57).

Siano essi preposti ad uso militare o meno, i territori d'oltremare si rivelano dunque indispensabili per la proiezione marittima dello Stato. A chiarire come e perché il controllo di tali territori assuma rilevanza fondamentale è, ancora, Mahan:

Fornire luoghi di ristoro [...] dovrebbe essere uno dei principali doveri di un governo che si propone di sviluppare la potenza della nazione sul mare (Ibid.).

Il controllo di territori esterni rende maggiormente sostenibili le iniziative commerciali delle potenze marittime; inoltre, tale controllo permette di godere di punti di sostegno convertibili a scopo militare qualora ciò dovesse ritenersi necessario².

Nella declinazione mahaniana, dunque, la proiezione marittima di uno Stato dipende dalla capacità politica di proteggere e potenziare il commercio internazionale, attraverso il dispiegamento di un adeguato apparato navale (Mahan 1902; Yoshihara & Homes 2010). In questo senso, è possibile definire il *seapower* come la realizzazione di una strategia nazionale che contempla l'azione sui mari quale elemento imprescindibile per l'acquisizione dello status

² Non è un caso che lo stesso termine "logistica" sia inizialmente emerso in ambito militare, e solo in un secondo momento sia stato utilizzato in contesto economico e civile. Per un approfondimento, si veda Grappi (2016).

di potenza globale. La formulazione di una strategia marittima richiede dunque il coordinamento di elementi economici, politici e militari al fine di disporre della capacità marittima adeguata a sostenere gli obiettivi strategici nazionali. È stato a questo proposito notato come, in riferimento allo sviluppo marittimo statunitense, Mahan supportasse la creazione di una grande marina mercantile, che assicurasse al Paese l'accesso ai mercati globali; in seconda istanza, lo sviluppo di una marina militare si rende necessario al fine di proteggere le linee di comunicazione marittima (SLOC³) (Krauss & Bruns 2016). Infine, una rete di basi navali costituisce il miglior supporto logistico ed infrastrutturale all'azione della marina militare e allo sviluppo del commercio marittimo (Ibid.).

La priorità accordata da Mahan al fattore commerciale deriva in buona parte dalla rielaborazione delle teorie formulate oltre due secoli prima da Jean-Baptiste Colbert (1618-1684), politico francese che ha assunto numerose cariche di governo nella seconda metà del XVII secolo. Nel corso della sua carriera, Colbert ha occupato posizioni di punta all'interno dei ministeri francesi responsabili di guerra e finanze. Mahan ha sottolineato come l'azione di Colbert abbia determinato un forte sviluppo della flotta francese, passata in poco più di vent'anni (1661-1683) da una forza dotata di poche unità navali e scarsa capacità di fuoco alla potenza di 107 unità navali equipaggiate con un numero di cannoni compreso tra 24 e 120, “dodici delle quali trasportavano più di 76 cannoni, oltre a numerose imbarcazioni più piccole” (Mahan 2015, p. 45). Oltre al potenziamento della marina francese, uno dei grandi meriti di Colbert fu quello di formulare una teoria del potere marittimo strutturata sulla coabitazione di elementi ben identificati; tali elementi sono attinenti a fattori economici quali: una produzione economica sostenuta, un trasporto marittimo capace di sostenere ritmi e volumi del commercio internazionale e il controllo di territori esterni o colonie. A questi elementi fanno da naturale appendice quelli che Mahan definisce “mercati”, e che possono tradursi come la capacità di entrata commerciale di un dato Paese – e degli attori economici pubblici e privati al suo interno – nei mercati esteri (Ibid.). Mahan ha riservato enfasi particolare al ruolo degli attori governativi nel quadro della formulazione teorica di Colbert; se gli elementi economici sopra descritti rappresentano parti distinte e complementari nel contesto del *seapower* di matrice colbertiana, il fattore più determinante per la creazione di una potenza marittima è costituito dal governo di uno Stato e dagli orientamenti politici e strategici delle classi dirigenti (Ibid.). È il governo, in quanto organismo di direzione politica, a determinare il peso specifico della proiezione marittima nei più ampi calcoli strategici nazionali: una leadership priva delle capacità o della volontà di sviluppare il *seapower* è il

³ *Sea lane of communications.*

primo e più forte ostacolo alla costruzione di una potenza marittima. A proposito del ruolo delle istituzioni nazionali nel plasmare gli orientamenti marittimi della Gran Bretagna nei secoli XVIII e XIX, è stato sottolineato come Mahan considerasse cardinale il ruolo di:

Un parlamento [che] è stato dominato da un piccolo gruppo di uomini con stretti legami con il commercio marittimo. Tale oligarchia è stata predisposta a favorire massicci investimenti nella marina militare, fenomeno che ha dato vita a una flotta abbastanza forte da difendere la marina mercantile che portava avanti gran parte del commercio globale d'oltremare (Sumida 2011, p. 9).

Carnes Lord (2003; 2009) è d'accordo nel considerare la leadership nazionale come un fattore cruciale affinché si verifichi una trasformazione (o transizione) strategica in senso marittimo. Allo stesso modo, le resistenze interne al governo risultano ostacoli insuperabili per lo sviluppo di una proiezione strategica in senso marittimo. Analizzando l'avanzamento dell'Impero Persiano nel Mediterraneo, all'inizio del V secolo a.C., e la svolta navale emersa nell'Impero Romano a seguito delle guerre puniche (III-II secolo a.C.), Lord sostiene che tali sviluppi furono possibili grazie alla presenza di leadership imperiali inclini a considerare il dominio marittimo – e in questi casi specifici, soprattutto il Mar Mediterraneo – come dimensione funzionale alla propria strategia nazionale (Lord 2009). Parallelamente, tuttavia, il politologo ha sottolineato come:

Nel caso di Sparta, una leadership incoerente contribuisce a spiegare sia il temporaneo successo che il fallimento finale della sua trasformazione marittima. Individualità forti e leader non convenzionali [...] furono essenziali per il successo di Sparta nello sviluppo e nella proiezione del potere navale, ma il provincialismo e l'arroganza della [sua] élite danneggiarono la sua diplomazia bellica e segnarono il destino del suo impero marittimo (Ibid., p. 440).

L'influenza delle politiche governative nel definire le strategie marittime viene parzialmente ridimensionata da Mahan nelle pagine iniziali del suo "Influence of Sea Power upon History", in cui, nonostante venga confermata l'importanza del ruolo del governo nel determinare e orientare le strategie marittime, Mahan sottolinea come siano altri i fattori essenziali a questo

obiettivo. A tal proposito, l'ammiraglio statunitense ha descritto le "condizioni naturali" delle nazioni come caratteristiche cruciali per lo sviluppo di una potenza marittima; gli indirizzi politici governativi, seppur non marginali, si rivelano in questo quadro meno determinanti rispetto alle condizioni naturali (Mahan 2015). Va inoltre rilevato come i fattori a cui Mahan si riferisce come "condizioni naturali" comprendano più generalmente caratteristiche attinenti all'organizzazione sociale e politica di uno Stato. Si ritiene pertanto più opportuno considerarli quali fattori "strutturali" nella determinazione delle caratteristiche economiche, sociali e politiche di un dato Paese e della sua popolazione. In questo contesto, elementi geografici, territoriali e naturali rivestono un'importanza considerevole. Seguendo un approccio costruttivista, inoltre, la diffusione di una percezione positiva della proiezione marittima in seno alla società civile è stata considerata determinante nella metamorfosi dell'"identità strategica" di uno Stato da "potenza continentale" a "potenza marittima" (Nohara 2017).

Con dovizia di particolari, Mahan fornisce un elenco di condizioni favorevoli allo sviluppo delle potenze marittime ed al successo delle loro strategie. Tra queste, viene segnalata la rilevanza della posizione geografica, della conformazione fisica e dell'ampiezza territoriale degli Stati: la prossimità geografica a un territorio nemico, la presenza di porti opportunamente difesi, una linea costiera molto estesa e una popolazione numerosa contribuiscono allo sviluppo del profilo marittimo dello Stato (Mahan 2015). L'ampiezza delle zone costiere è ritenuta rilevante anche in relazione alla popolazione che risiede e partecipa alle attività produttive in prossimità della linea di costa: più ampia è tale fascia di popolazione, più pronunciato sarà il carattere marittimo nazionale. Inoltre, fruire di ampie zone costiere consente di realizzare un numero maggiore di porti, contribuendo ulteriormente alla proiezione di uno Stato verso i mari.

In secondo luogo, Mahan ha provveduto alla descrizione delle condizioni culturali, economiche e sociali che risultano rilevanti per la vocazione marittima degli Stati. Tale gruppo di caratteristiche comprende l'ampiezza della popolazione e il "carattere nazionale" del Paese. Per quanto concerne la popolazione, l'elemento quantitativo a cui in questo caso Mahan si riferisce è quello che comprende gli individui per i quali il dominio marittimo assume, in diverse forme, un valore fondamentale (Ibid.). Una popolazione numerosa per cui lo sviluppo marittimo non costituisce interesse diffuso poco o nessun contributo fornirebbe allo sviluppo del *seapower*; al contrario, popolazioni in cui ampie fasce sociali sono permeate da una cultura in cui il mare occupa un ruolo rilevante, tenderanno naturalmente a sostenere un'attitudine nazionale che guardi ai mari con interesse. In secondo luogo, il "carattere

nazionale” rappresenta quello che può essere considerato l’elemento più determinante per lo sviluppo di una potenza marittima. Tale caratteristica è tanto più rilevante nel caso in cui vi sia una pronunciata attitudine al commercio internazionale e sia al contempo marginale un approccio prudente verso le iniziative in ambito marittimo. Il carattere commerciale deve quindi essere inteso come l’attributo che esercita la maggiore e più positiva influenza sul *seapower*. In tale contesto, la presenza di colonie e la capacità di mantenerne il controllo costituisce un ulteriore vantaggio per la proiezione marittima.

Non viene trascurato, infine, il peso del governo nello stimolo della proiezione marittima. Mahan definisce la leadership politica nazionale come ultima delle “condizioni naturali” a favore del *seapower*, specificando come tale attore sia determinante nella sua relazione con la volontà popolare: è l’armonia tra governo e popolazione a sostenere lo sviluppo di una forza marittima (Ibid.). Con ciò Mahan non esprime il sostegno a un determinato regime politico, se non nel senso che le autarchie – per loro natura scarsamente inclini alle relazioni politiche ed economiche con altri Paesi – difficilmente possono nutrire interesse a sviluppare una potenza marittima. Il teorico ha a questo proposito sottolineato come i regimi autoritari siano in grado creare marine militari potenti e sviluppare un fiorente commercio marittimo, in alcuni casi anche più rapidamente dei Paesi a guida democratica. A differenza di questi ultimi, tuttavia, i regimi autoritari risultano meno capaci di stabilire una continuità politica con regimi di diversa natura; in altri termini, le conquiste dello sviluppo marittimo nei regimi democratici hanno maggiori possibilità di sopravvivenza nel lungo periodo e manifestano maggiore resilienza (Ibid.; Till 2009). Inoltre, è stato sottolineato come le potenze marittime vengano frequentemente considerate meno aggressive e più responsabili di quelle a vocazione continentale; in questo contesto, le prime risultano sovente associate ai regimi democratici, laddove le potenze continentali vengono più frequentemente identificate con Paesi a regime autoritario (Levy & Thompson 2010). Una sintesi soddisfacente del rapporto tra *seapower* e regimi politici è stata proposta da Geoffrey Till:

Non sono i principi liberali e democratici in quanto tali che sono stati, e sono, decisivi nello sviluppo a lungo termine del seapower, ma piuttosto l’efficienza amministrativa nella gestione dell’economia e di altre risorse [...]. Queste qualità, generalmente, sono più frequenti in società e governi più liberi, stabili e orientati al commercio (Till 2009, pp. 86-87).

È stato per altro verso notato come trasparenza e *accountability* – elementi poco o per nulla sviluppati nei regimi non democratici – favoriscano l’efficienza amministrativa, caratteristica estremamente positiva per la gestione di apparati complessi quali quelli marittimi, sia sul piano militare che su quello civile ed economico (Ibid.).

Un ulteriore impianto teorico che risulta rilevante nel quadro fin qui tracciato è rappresentato dal contributo dell’ufficiale della marina militare tedesca Wolfgang Wegener (1875-1956), il quale ha descritto il *seapower* come il risultato di tre fattori specifici: la posizione strategica, considerata come il fattore geografico; la flotta, descritta come l’elemento tattico; l’attitudine di una società a conferire ai mari un alto valore strategico, dimensione di importanza fondamentale nel supportare i fattori precedenti (Wegener 1989; Yoshihara & Holmes 2010).

Seapower

CARATTERISTICHE FISICHE	CARATTERISTICHE CULTURALI E SOCIALI	CARATTERISTICHE ECONOMICHE	CARATTERISTICHE POLITICHE
Posizione geografica	Numero popolazione		
Conformazione fisica			Governo
Estensione territoriale	Carattere nazionale		

Tabella 1. Caratteristiche naturali del *seapower*, secondo A.T. Mahan

Secondo una più recente declinazione degli elementi costitutivi del *seapower*, tra essi vengono annoverati: la popolazione, la società e il governo; altre forze di combattimento, quali le truppe di terra, l’aviazione e i settori interforze; la tecnologia; la geografia marittima; le risorse e l’economia marittima. In questa versione, il profilo della geografia marittima è fortemente ridimensionato rispetto alla preminenza di quello che Mahan ha definito come

“carattere nazionale”. La geografia di un Paese non rappresenta una variabile indipendente, ma si rivela utile allo sviluppo del *seapower* laddove associata alla percezione nazionale della “propria posizione nel mondo” (Till 2009, p. 90). Un esempio concreto di tale relazione è costituito dalla Nuova Zelanda, un Paese insulare per il quale la necessità di sviluppare una proiezione marittima risulta evidente; ciononostante, in nessun frangente della sua storia la Nuova Zelanda ha agito o ambito al ruolo di grande potenza. Una potenza marittima è dunque, necessariamente e preliminarmente, una potenza stabile e riconosciuta in termini più ampi (Ibid.). Secondo questo filone argomentativo, è dunque possibile sostenere che:

*Una marina militare forte sembra dipendere da uno Stato forte [...]
Al contrario, laddove uno Stato sia afflitto da disaccordi in ambito politico, la sua marina militare, seppur forte, tenderà alla disgregazione (Ibid., p. 86).*

La relazione tra sviluppo marittimo e profilo internazionale di uno Stato è particolarmente evidente anche nell’analisi di Mahan. Si è detto del rapporto tra dimensione economico-commerciale e sviluppo militare nella strutturazione del *seapower*; analogamente, status politico nazionale, relazioni internazionali e capacità di proiezione marittima si sviluppano come dimensioni interdipendenti. Conseguentemente, Mahan ha fortemente sostenuto lo sviluppo navale statunitense e la definizione di una strategia che guardasse ai mari con maggiore attenzione. L’affermazione della *pax britannica* fino agli inizi del XIX secolo rappresenta, in questa cornice, il risultato del consolidamento dell’impero britannico sul dominio marittimo e, forse più significativamente, la diretta conseguenza della capacità britannica di considerare la propria proiezione sui mari come elemento cardinale della sua *grand strategy* (Hattendorf 1991). Seguendo il medesimo filone di analisi, il crollo dell’Unione Sovietica è stato posto in relazione con l’incapacità della leadership politica e militare di Mosca di sviluppare un apparato marittimo all’altezza di una superpotenza globale (Till 2009). Tale considerazione, sebbene generalmente condivisa tra i sostenitori della centralità strategica dei mari, ha trovato in Paul Kennedy uno dei critici più espliciti; lo studioso ha infatti imputato il declino sovietico all’incapacità di Mosca a provvedere al consolidamento strategico sulla terraferma, in particolare a causa dell’insostenibilità economica di una tale impresa (Kennedy 1976). In questo quadro, il ruolo fondamentale riconosciuto da Mahan al *seapower* è stato considerato sproporzionato rispetto alla sua reale

efficacia; pur tuttavia, tale scuola di pensiero risulta minoritaria all'interno del dibattito accademico relativo agli studi navali e marittimi (Till 2009).

1.2 Il *command of the sea* in prospettiva teorica

Dopo aver delineato ruolo e peso specifico della componente militare nella strutturazione del *seapower*, appare ora necessario analizzare modalità e caratteristiche di tale componente. L'obiettivo di tale analisi non è quello di provvedere a decodificare le strategie navali su base empirica, dunque avvalendosi di esempi storici definiti, ma intende piuttosto fornire gli elementi costitutivi della strategia militare in un quadro più generale.

Al principio di questa analisi è opportuno considerare la profonda diversità tra la posizione di Mahan e quella di un'altra figura centrale per gli studi sul potere marittimo, quella dello storico britannico Julian Corbett (1854-1922). Il contributo dei due teorici è essenziale per l'analisi della funzione che il "dominio sui mari"⁴ svolge all'interno della più complessiva proiezione marittima; ciononostante, nello studio dei due autori tale dimensione è analizzata secondo prospettive radicalmente opposte. Anzitutto, i due teorici mantengono una visione antitetica rispetto alla possibilità che un singolo Paese ottenga un ruolo egemonico sull'intero dominio marittimo. Secondo Corbett, il controllo dello spazio marittimo, pur configurandosi come obiettivo ultimo della guerra navale, appare difficilmente raggiungibile sul piano materiale. Egli sostiene che il dominio marittimo non prefiguri un gioco a somma zero, in cui lo scenario più probabile è quello in cui il controllo dei mari da parte di una forza navale determini l'esclusione di tutte le altre forze; al contrario, l'assenza di un controllo effettivo da parte di alcun attore rappresenta la norma dell'ordine marittimo (Corbett 2005). Conseguentemente, non solo l'assenza di un controllo generalizzato sul dominio marittimo si prefigura come il più plausibile degli scenari, ma è persino possibile sostenere che l'esercizio di tale controllo, qualora si realizzi, non possa che limitarsi a particolari aree marittime. In altri termini, lo scenario più comune è quello in cui il dominio sui mari viene esercitato, contemporaneamente, da molteplici potenze e su differenti porzioni di mare. Nel quadro analitico formulato da Corbett, dunque, l'obiettivo più credibile che una potenza marittima può prefiggersi è quello di impedire ad altri contendenti di ottenere il dominio sui mari (Sprance 2004). Secondo la medesima prospettiva d'analisi, altri teorici

⁴ Dall'inglese *command of the sea*. In altre parti di questo lavoro, l'espressione è tradotta alternativamente con "controllo dei mari". Le due espressioni sono da considerarsi equivalenti.

hanno posto l'accento sulla natura non assoluta, ma relativa, incompleta ed imperfetta del controllo dei mari (Castex 1994).

Nell'analisi di Corbett, una vittoria decisiva in ambito marittimo è concettualmente inafferrabile, in quanto è nel campo terrestre che si decidono le sorti della guerra (Corbett 2005). In Corbett, dunque, l'equilibrio tra l'azione delle forze di terra e di quelle navali rappresenta una "necessità di primaria importanza" (Till 2009, pp. 58-60). Su questo piano, una certa rottura teorica con Mahan è evidente; secondo quest'ultimo, infatti, il dominio dei mari rappresenta una componente cruciale per ottenere ed esercitare il *seapower*, conferendo inoltre allo Stato l'opportunità di un consolidamento della propria potenza sul quadro internazionale. Come Mahan ha infatti sostenuto:

Il dominio dei mari attraverso il commercio marittimo e la supremazia navale significa influenza predominante nel mondo [...] [e] costituisce il principale tra gli elementi puramente materiali nella [definizione del] potere e della prosperità delle nazioni (Livezey 1981, p. 42).

In questo quadro, ottenere il controllo dei mari si configura come obiettivo concretamente raggiungibile. Lo Stato che intenda definirsi come potenza marittima non può che riferirsi a tale controllo come obiettivo – e al medesimo tempo come presupposto – per il consolidamento del proprio *seapower*. La coesistenza del fattore economico-commerciale (il "commercio marittimo") con la proiezione militare (la "supremazia navale") si conferma dunque imprescindibile nella concezione mahaniana del *seapower*.

Corbett e Mahan, dunque, guardano al dominio sui mari da prospettive opposte in riferimento alla sua concreta realizzabilità. In Corbett – la cui analisi della guerra navale è figlia della tradizione clausewitziana, secondo cui la guerra si pone in stretta continuità storica e ontologica con i processi politici in tempi di pace – gli esiti del conflitto bellico dipendono, prevalentemente, dalle azioni sul campo terrestre; la preponderanza strategica della terraferma è data dalla funzione di quest'ultima quale principale contesto d'azione dell'essere umano. Sulla base di queste considerazioni, Corbett sottolinea l'importanza della strategia navale nel suo rapporto con le forze armate nel loro insieme, senza giungere ad enfatizzare la preminenza della guerra navale in uno scenario di conflitto generalizzato (Corbett 2005). Con riferimento alla guerra russo-giapponese del 1904-1905, ad esempio, egli descrive la conquista di Seoul da parte delle truppe nipponiche come la chiave di volta per gli esiti del

conflitto. La presa di Seoul è infatti avvenuta in assenza di preliminare controllo dei mari circostanti da parte delle forze giapponesi: la città è stata piuttosto isolata per via marittima solo in una fase successiva, a seguito della quale la flotta russa è stata definitivamente battuta (Ibid.). L'evoluzione della guerra russo-giapponese dimostra, dunque, come la guerra navale fornisca un apporto importante al conflitto sulla terraferma, ma non per questo rappresenti la dimensione strategica capace di determinare gli esiti del conflitto, se non limitatamente alla funzione di supporto delle operazioni di terra. In sintesi, una solida strategia militare deve muovere dall'azione comune di esercito e forze navali, che devono dunque considerarsi "inseparabili" (Corbett 1907).

Per meglio comprendere il processo analitico che ha portato Corbett a tali conclusioni, è utile considerare la specifica funzione che egli ha riconosciuto ai teatri marittimi e, dunque, alla proiezione di uno Stato sui mari. In particolare, è opportuno sottolineare come, in Corbett, il potenziale strategico della proiezione marittima si riveli strutturalmente limitato. I domini marittimi si configurano, in ultima analisi, come ostacolo all'attività dell'uomo; Corbett suggerisce, a questo proposito, come l'ambivalenza del ruolo strategico dei mari conservi un'influenza strategica importante, ma strutturalmente limitata. Nel quadro di tale ambivalenza, il dominio marittimo possiede un valore negativo, in quanto costituisce un ostacolo naturale all'azione dell'uomo ed alla proiezione strategica degli Stati; al contrario, il valore positivo dei mari consiste nella loro funzione di "mezzi di comunicazione" tra popoli ed entità politiche e statuali territorialmente distanti. In entrambi i casi, l'influenza del dominio marittimo sulla dimensione strategico-militare appare limitata: il mare è infatti rilevante per l'azione di mezzi di comunicazione che esulano dal piano militare; le comunicazioni marittime, chiarisce Corbett, differiscono da quelle militari, che hanno un raggio d'azione più ampio (Corbett 2005). Il controllo dei mari identifica dunque il controllo delle comunicazioni marittime e, a differenza della guerra sulla terraferma, non può determinare la conquista di un territorio: con ciò, le campagne belliche navali si confermano strutturalmente limitate (Ibid.).

Tutt'altra rilevanza è riservata al dominio dei mari nella teorizzazione proposta da Mahan, secondo cui esso costituisce la dimensione cardinale della strategia marittima, il risultato che, una volta raggiunto, rende possibile sfruttare il dominio marittimo a sostegno di qualunque obiettivo strategico (Till 2009). Il controllo dei mari si configura come il prodotto di fattori quali lo sviluppo di un robusto apparato militare e il controllo di aree geografiche di importanza strategica (Ju 2015). In questo senso, laddove un dominio consolidato costituisce l'obiettivo principale del *seapower*, nella teorizzazione mahaniana ciò non è esercitabile se

non a condizione di aver acquisito la capacità di articolare la propria proiezione marittima in modo pressoché assoluto. Nel solco della definizione mahaliana, altri studiosi hanno sottolineato come nessun dominio dei mari sia possibile se non a condizione di una presenza navale diffusa e capillare: tale dominio, è stato detto, non può che essere assoluto al fine di essere considerato effettivo (Clarke & Thursfield 1897). Il controllo acquisito deve inoltre ottenere un sufficiente consolidamento ed essere in grado di respingere eventuali incursioni e tentativi di destabilizzazione. Il controllo dei mari, in questo senso, non si limita all'esercizio dello strumento militare, ma rende possibile lo sviluppo del commercio marittimo. Ciò è chiarito da Mahan quando egli sostiene che:

Le condizioni dello scambio e del commercio dovrebbero rimanere, per quanto possibile, immuni da una guerra esterna. A tal fine, non solo il nemico deve essere mantenuto all'esterno dei nostri porti, ma deve [anche] essere tenuto lontano dalle nostre coste (Mahan 2015, p. 60).

Il dominio dei mari si ottiene, dunque, attraverso il dispiegamento dello strumento militare, ma ha come obiettivo principale quello di predisporre un contesto favorevole allo sviluppo del commercio marittimo; in questo processo, l'apparato navale permette a quello marittimo di prosperare e, conseguentemente, potenzia lo status nazionale, ne accresce l'influenza globale e ne alimenta la prosperità economica (Till 2009). Su questo piano, l'analisi di Mahan e quella di Corbett sembrano suggerire che il dominio marittimo costituisca il terreno di articolazione di processi commerciali e di comunicazione internazionale. Se, come è stato già notato, in Corbett il *seapower* è da considerarsi in relazione alla sua influenza sugli eventi che investono la terraferma, la declinazione che ne dà Mahan conferisce alla proiezione marittima un valore sovraordinato per il raggiungimento di un più elevato status internazionale: lo status di superpotenza richiede infatti la capacità di esercitare *il seapower* e, dunque, il controllo dei mari. Riferendosi all'ordine marittimo del XVIII e XIX secolo, Mahan sottolinea come la Gran Bretagna ne sia stata, al contempo, principale forza a difesa (attraverso il dominio sui mari) e primo beneficiario (grazie allo sviluppo dei commerci) (Sumida 2011).

Dalla diversa considerazione di cui gode il *command of the sea* in Corbett e Mahan deriva una varietà di declinazioni delle strategie marittime e delle tattiche che le sostengono. Se in Corbett una "teoria della strategia" sufficientemente definita è rinvenibile, nella

teorizzazione mahaniana essa si rivela più complessa, soprattutto in riferimento al rapporto tra dispiegamento offensivo ed elemento difensivo nel quadro della medesima strategia.

1.3 Corbett e Mahan. Un'analisi comparativa della strategia navale

Laddove il controllo dei mari gode di una posizione centrale nell'articolazione teorica sviluppata da Corbett e Mahan, un piano d'analisi direttamente conseguente riguarda lo sviluppo di una strategia navale funzionale a stabilire e mantenere il dominio sui mari. Ciononostante, va ricordato che, se in Mahan il *command of the sea* rappresenta l'elemento senza il quale il *seapower* non può essere immaginato, in Corbett il controllo marittimo è irrealizzabile, se non in aree limitate e per brevi periodi. Ne consegue che gli orientamenti strategici elaborati da Mahan assumono il controllo dei mari come loro principale obiettivo; in Corbett, diversamente, non è possibile ottenere un dominio marittimo assoluto. L'obiettivo della dottrina strategica di Corbett è dunque rappresentato dal contrasto ai tentativi del nemico di ottenere tale dominio (Corbett 2005). L'elaborazione del teorico britannico è in questo senso ambigua, in particolare in riferimento ai termini utilizzati per descrivere un contesto in cui lo scenario marittimo è conteso. Tale contesto, come è stato già notato, rappresenta la norma dell'ordine marittimo. Tuttavia, Corbett fa ripetutamente riferimento al *command of the sea* quale oggetto della sua dottrina. Controllo dei mari è dunque da intendersi in un senso opposto a quello mahaniano; in Corbett, il *command* risulta strategico, ma in nessun caso può ritenersi assoluto o permanente; egli, infatti, ha specificato che, anche quando una forza sviluppi pienamente il proprio potenziale navale, essa non possa in nessun caso ritenersi al riparo da attacchi, anche sporadici, alle proprie linee di comunicazione marittima (Ibid.; Till 2009). Secondo Corbett, dunque, il controllo dei mari è sempre relativo e inevitabilmente precario; la sua funzione principale deve essere considerata in relazione all'influenza che esercita sulla guerra continentale. Il dominio marittimo è, in ultima istanza, un ostacolo geografico e materiale, un elemento di limitazione per la mobilità e la proiezione della propria forza: la guerra navale, di conseguenza, non può che configurarsi come "guerra limitata". Corbett traccia in questo senso una chiara linea di demarcazione tra la guerra navale e quella continentale, riconoscendo a quest'ultima valore strategico e influenza politica superiore, e che egli definisce come "illimitati" (Corbett ibid.). In questo quadro, risulta quindi improbabile che la sola azione navale si riveli decisiva per gli esiti di un conflitto (Sprance 2004).

Il quadro teorico tracciato da Corbett configura il controllo dei mari in termini relativi e temporanei. Tra i principali contributi che il teorico britannico ha fornito in relazione all'elaborazione di una teoria degli studi navali, vi è certamente quello di considerare l'elemento marittimo prevalentemente in accezione politica e diplomatica. L'equivoco per il quale gran parte dei suoi scritti si concentra su dimensioni di natura eminentemente pratica omette di tenere in dovuta considerazione che la natura limitata della guerra navale non si traduce nella negazione del suo valore politico. Al contrario, è stato osservato che:

Corbett era ben consapevole del fatto che la guerra è un atto politico e che la principale funzione della flotta [navale] è quella di “sostenere o contrastare obiettivi diplomatici”. Egli assunse un approccio apertamente politico al seapower; la strategia marittima dovrebbe sostenere gli interessi dello Stato, e sia in guerra che in pace il tipo di strategia che una marina militare adotta dovrebbe riflettere gli obiettivi nazionali. Corbett era particolarmente interessato a guerre navali limitate, che hanno anzitutto un significato politico (Till 2009, pp. 57-58).

La natura limitata della guerra navale assume uno specifico significato in riferimento agli obiettivi militari che essa permette di raggiungere. Sotto il profilo politico, al contrario, il dominio marittimo è la dimensione su cui si sviluppano e si realizzano altri obiettivi, grazie ai quali è possibile affermare e rafforzare il potere degli Stati. In Corbett, il dominio marittimo rappresenta il contesto in cui le vie commerciali e di comunicazione trovano la loro articolazione: il *command of the sea* si traduce dunque nel controllo delle SLOC. Come ha sottolineato Corbett a tal proposito:

Controllo dei mari [...] non significa altro che controllo delle comunicazioni marittime, siano esse intese per scopi commerciali o militari. L'obiettivo della guerra navale è il controllo delle comunicazioni e non, come nella guerra terrestre, la conquista di un territorio (Corbett 2005).

Il dominio dei mari presenta dunque caratteristiche specifiche che lo rendono inassimilabile al controllo esercitato sulla terraferma. Sotto questo profilo, il commercio marittimo assume un

ruolo cardinale nella definizione della strategia navale, la quale deve essere sviluppata in funzione della difesa delle proprie vie di comunicazione marittima e, al contempo, dell'attacco di quelle del nemico. Il dominio marittimo è dunque inteso come contesto geografico essenzialmente comune a tutti gli attori statuali che esercitano una proiezione su di esso. Sul mare, in quanto *big common*, le vie di commercio e comunicazione non possono ritenersi governate in modo esclusivo da una singola forza, ma si rivelano anch'esse di fruibilità comune. Offesa e difesa navale, seppur distinte, tendono dunque a sovrapporsi, in quanto devono necessariamente esercitarsi in contemporanea (Ibid.).

Nel bilancio tra gli elementi offensivi e quelli difensivi, è su questi ultimi che Corbett pone maggiore enfasi. Alla luce delle considerazioni già espresse sul ruolo della guerra navale nel più complessivo esercizio della strategia nazionale, l'assunto secondo cui mantenere un profilo difensivo sui mari si rivela vantaggioso trova fondamento nella considerazione della guerra navale come guerra limitata. Una strategia navale difensiva, che implica manovre e posture meno rischiose per gli equilibri marittimi, permette allo Stato che la esercita di sfruttare i vantaggi di operazioni che non prevedono il confronto diretto con l'avversario (Sprance 2004). Avendo assunto commercio e comunicazioni quali dimensioni strategiche proprie del contesto marittimo, Corbett sostiene che su di esse debba concentrarsi l'azione militare: danneggiare o impedire il commercio marittimo del nemico costituisce, in questo senso, la direttrice su cui tale esercizio deve compiersi.

Più specificamente, nella strategica navale descritta da Corbett, la "massima sanzione" che può applicarsi all'avversario è quella di impedirne le operazioni commerciali; il teorico fa riferimento alla *commerce prevention* quale misura più efficace nel contesto di una guerra navale, da ritenersi in contrapposizione con il principio in base al quale la "distruzione del commercio" costituisce l'azione più incisiva (Corbett 2005). Per comprendere la portata di questo assunto, è necessario considerare la profonda influenza esercitata da Carl von Clausewitz sul pensiero corbettiano. Come nella teorizzazione clausewitziana il conflitto bellico si pone in sostanziale continuità coi processi politici in tempo di pace – secondo il popolare assunto per cui "la guerra è la continuazione della politica con altri mezzi" – in Corbett la guerra navale è da ritenersi, primariamente, come uno strumento al servizio dell'azione politica (Clausewitz 2012). A questo proposito, la "prevenzione del commercio" è ritenuta più incisiva della "distruzione del commercio" in quanto identifica una sanzione giuridica piuttosto che un atto bellico; tale atto può inoltre essere compiuto anche in assenza di un conflitto militare e rappresenta, dunque, un'azione eminentemente politica. A questo proposito, Corbett ha specificato che:

Per controllo generale e permanente [dei mari] non si intende una situazione in cui il nemico non può compiere alcuna azione, ma piuttosto che egli non possa interferire con il nostro commercio e le nostre operazioni marittime al punto da implicare l'avvio di un conflitto (Corbett 2005).

Nel quadro della teoria corbettiana, l'implementazione di una strategia navale funzionale ad ottenere il dominio sui mari – che, come è stato più volte sottolineato, non è in nessun caso assoluto né permanente – si sviluppa sulla base di una “teoria dei mezzi” e di una “teoria del metodo”. Con la teoria dei mezzi, Corbett differenzia nettamente controllo dei mari e sicurezza del controllo marittimo. Nello specifico, il controllo dei mari si riferisce a uno scenario estremamente fluido e instabile; in questo quadro, il *command* dipende dall'azione degli incrociatori, imbarcazioni capaci di agire a grande distanza dalla terraferma, il cui compito è costituito dall'affiancamento di navi da guerra di grandi dimensioni e, più significativamente, dal lancio di operazioni ai danni del commercio nemico. Al fine di assicurarsi la sicurezza del controllo, diversamente, Corbett identifica nelle navi da combattimento lo strumento militare più adatto: gli incrociatori sono dunque incaricati di proteggere le linee di comunicazione marittima, mentre alle navi corazzate è affidata la protezione degli incrociatori (Ibid.). Nella descrizione della teoria del metodo, l'attenzione del teorico inglese si concentra sull'articolazione della componente tattica della strategia navale. Tale teoria non si intende essere immutabile, ma provvede piuttosto a fornire i principi tattici della strategia navale, secondo la prescrizione per cui la capacità di adattare la propria postura a quella del nemico, unitamente al ricorso agli strumenti tecnologici più avanzati, contribuisce al successo della strategia navale stessa (Malcolm 2009). In Corbett dunque, i principi strategici sono centrali ma passibili di evoluzione e adattamento: in questo quadro, come è stato efficacemente notato, “la dottrina non è un dogma” (Till 2009, p. 47).

Il perno della teoria del metodo è costituito dalla “strategia della concentrazione”, uno specifico assetto navale che ha come obiettivo quello di assemblare la massima forza nel luogo e nel momento in cui essa è maggiormente richiesta e militarmente più efficace (Corbett 2005). Tale strategia non si realizza con il dispiegamento di una flotta le cui unità sono presenti in maniera massiccia in un luogo e un momento specifici, ma descrive piuttosto uno specifico scenario in cui la flotta è al contempo largamente dispiegata e capace di mantenere una buona connessione tra le proprie unità (Ibid.). La concentrazione si basa su un assetto tattico votato alla mobilità, in cui la distanza tra singole unità può essere superata e

convertita in valore strategico in base alla capacità di assicurare la loro connessione all'interno di un ambito d'azione fluido e unitario. Corbett provvede, in questo quadro, a descrivere le modalità di azione tattica da adottare affinché la concentrazione strategica possa verificarsi. Innanzitutto, egli prescrive l'assembramento delle unità navali a seguito della loro mobilitazione; in secondo luogo, a queste è richiesto di mobilitarsi in direzione del luogo presso il quale dare avvio alle operazioni è ritenuto più conveniente in funzione dell schieramento strategico. Realizzati questi due obiettivi, la flotta è nelle condizioni migliori per congiungersi in quello che viene definito "schieramento tattico" e raggiungere, successivamente, la concentrazione strategica necessaria per colpire il nemico (Ibid.).

Concentrazione strategica

Assemblaggio delle unità →→→ Schieramento strategico →→→ Schieramento tattico

Tabella 2. Il "lessico militare" della concentrazione, secondo J.S. Corbett

Secondo questa declinazione, velocità e mobilità della flotta costituiscono le componenti principali nella definizione di una dottrina navale. In questo quadro, è utile riprendere la concezione di *command of the sea* proposta dal teorico britannico. In Corbett, come chiarito nelle pagine precedenti, il controllo dei mari descrive uno scenario non assoluto né permanente; tale controllo si rivela, dunque, strutturalmente instabile. Appare, in questo senso, coerente con l'impianto analitico complessivo concepire il conflitto navale alla luce delle specifiche proprie del contesto marittimo, ed in particolare l'estrema mobilità che i mari conferiscono a chi li attraversa. Al fine di ottenere la vittoria in un evento bellico sui mari e, più significativamente, il *command of the sea*, velocità e mobilità rivelano una maggiore efficacia rispetto al puro dispiegamento della forza militare. A questo fa riferimento Corbett nei passaggi in cui, come è già stato notato, mette in evidenza il ruolo degli incrociatori all'interno della strategia navale; il medesimo riferimento viene mantenuto allorché Corbett specifica che la grande capacità di movimento che il mare conferisce rappresenta una delle

principali differenze tra uno scenario di guerra navale e il conflitto sulla terraferma (Ibid.). In questo senso, la teorizzazione corbettiana prescrive un assetto navale sostanzialmente difensivo, quando non apertamente orientato ad evitare il conflitto (Sprance 2004). Come ha scritto Corbett (2005), infatti, “sui mari il principio fondamentale è quello di evitare l’azione decisiva per mezzo di attività strategiche o tattiche”.

Ciononostante, l’approccio difensivo/elusivo della dottrina corbettiana è comprensibile unicamente in considerazione della sua funzione ai fini del contrattacco: in Corbett, infatti, l’enfasi sull’assetto difensivo non esprime l’idea di resistere al nemico fino a che questo non desista e rinunci a proseguire l’attacco, ma rappresenta piuttosto una tattica intermedia cui deve necessariamente seguire l’attacco alle forze nemiche, secondo le direttrici di quella che sulla terraferma assume i connotati della “guerra di guerriglia” (Ibid.). Quella elaborata da Corbett si manifesta dunque come una dottrina navale che prescrive un assetto difensivo finalizzato al contrattacco del nemico. Date le caratteristiche proprie del contesto marittimo, la mobilità costituisce l’elemento che più influisce sul successo di una strategia; affinché la mobilità sia fluida e rapida, l’assetto strategico più efficace è quello della concentrazione, caratterizzato dalla capacità di mantenere connesse e opportunamente posizionate tutte le unità navali della flotta. In questo quadro, come è stato accennato e si vedrà più dettagliatamente nella sezione 1.5, la dimensione attorno alla quale la dottrina corbettiana si articola è la protezione del commercio marittimo e, simultaneamente, l’attacco alle rotte del nemico.

Una formulazione teorica molto diversa da quella delineata da Corbett è rappresentata dalle analisi di Mahan. Benché non sempre perfettamente coerenti tra loro, gli assunti dell’ammiraglio statunitense muovono da un’analisi del contesto marittimo ampiamente differente da quella corbettiana. In Mahan, dominio sui mari e *seapower* rappresentano due dimensioni strettamente interconnesse e reciprocamente dipendenti: una potenza marittima compiuta deve dunque conquistare ed esercitare il controllo dei mari in modo assoluto e tendenzialmente permanente. Il *command* deve essere proiettato sui mari aperti e non può essere considerato tale se esercitato in acque di pertinenza territoriale o perimetri marittimi limitati (Mahan 2015). Ne consegue che l’assetto strategico sulla base del quale la flotta deve impostare la propria postura è marcatamente offensivo, mentre gli assetti difensivi vengono posti in essere solo in caso di necessità. Come lo stesso Mahan ha puntualizzato:

Un robusto schema difensivo, che sostenga la base della forza nazionale, è il pilastro su cui la guerra si regge; ma chi dispone un

pilastrò senza pensare a una sovrastruttura? L'elemento offensivo in guerra rappresenta la sovrastruttura, l'obiettivo verso il quale la difesa è rivolta (Mahan 1902, p. 152).

Il concetto è stato più volte ribadito all'interno delle opere del teorico; in un contributo del 1911, egli è infatti tornato a sottolineare come “sebbene l'obiettivo guida della guerra sia la difesa, questa è resa più effettiva attraverso un'azione offensiva” (Mahan 1911a).

Elemento offensivo e assetto difensivo, sembra intendere Mahan, sono presenti contestualmente all'interno della strategia navale, ma il primo è sempre sovraordinato rispetto al secondo. A questo proposito, egli dedica un passaggio del suo “Influence of Sea Power upon History” alla definizione di “difesa” ed alla distinzione tra un assetto difensivo “passivo” e la “difesa attiva”. La prima forma è descritta come “difesa pura e semplice”, vale a dire una postura in cui la flotta si limita a rafforzare le proprie linee in attesa dell'attacco nemico. Alla base della “difesa attiva”, al contrario, vi è la constatazione che il miglior modo di proteggere le proprie forze è quello di attaccare l'avversario (Mahan 2015). Le differenze tra difesa passiva e difesa attiva riguardano lo specifico contesto geografico in cui esse possono essere messe in atto, la tipologia di armamenti attraverso cui si esercitano e il livello di mobilità che presuppongono. Più specificamente, la difesa passiva viene esercitata sulle acque costiere – secondo quella che viene definita *sea-coast defense* – e fa ricorso a fortificazioni e mine sottomarine al fine di impedire l'ingresso delle unità navali avversarie; per la difesa passiva è dunque sufficiente una mobilità limitata e a corto raggio. Per contro, la difesa attiva si caratterizza per un'articolazione su perimetri molto ampi, in cui la mobilità costituisce una qualità essenziale per la flotta; considerando l'assetto difensivo come propedeutico al contrattacco, la difesa attiva prevede il ricorso a ogni metodo necessario e l'utilizzo di qualsiasi mezzo disponibile per l'attacco delle forze avversarie (Ibid.). Gli elementi offensivi di tale assetto non devono però indurre a credere che esso si caratterizzi in senso marcatamente offensivo. Come sottolinea Mahan, infatti:

Una tale difesa potrebbe apparire come una guerra decisamente offensiva, ma non lo è; essa diviene offensiva unicamente quando l'obiettivo del suo attacco non è più costituito dalla flotta nemica, ma piuttosto dal Paese nemico (Ibid.).

L'obiettivo di una guerra navale è dunque limitato alla distruzione della flotta nemica e non intende fungere da preludio a un conflitto più generalizzato. Guerra navale e conflitto sulla terraferma appartengono a domini semantici diversi e non deve dunque essere commesso l'errore di accomunarli o confonderne le caratteristiche. Attraverso tale sollecitazione, Mahan specifica, per altro verso, che la difesa passiva può esercitarsi solo sulla terraferma; sui mari, al contrario, la difesa attiva costituisce un compito specifico della flotta (Ibid.). Anche in questo caso, è evidente come i domini marittimi e la terraferma presentino differenze sostanziali in termini di propedeuticità alla mobilità. Non è un caso che, attraverso una lettura attenta a mettere in luce le caratteristiche politiche ed economiche del dominio marittimo, Mahan definisca i mari come "grande autostrada", ovvero come contesto in cui i collegamenti e gli spostamenti si realizzano nella maniera più fluida (Ibid.). Tale mobilità non costituisce però un valore in quanto tale; essa non è quindi un obiettivo, ma costituisce piuttosto un fattore che permette alla forza militare di essere esercitata al massimo del suo potenziale. La mobilità non è dunque un fine, ma piuttosto un mezzo, secondo l'assunto per cui "la forza non serve la mobilità, ma la mobilità serve la forza" (Mahan 1899, p. 83).

Assetti strategici difensivi		
	<u>DIFESA PASSIVA</u>	<u>DIFESA ATTIVA</u>
RAGGIO D'AZIONE	Acque costiere	Mare aperto
MOBILITÀ	Bassa	Alta
ARMAMENTI	Fortificazioni costiere, mine	Qualsiasi (Potenzialmente)

Tabella 3. Differenze tra difesa passiva e difesa attiva, secondo A.T. Mahan

Nella declinazione mahaniana, dunque, l'assetto strategico di pertinenza delle forze navali è la difesa attiva, nel cui contesto le posizioni difensive e quelle offensive convivono, ma non si

esercitano contemporaneamente. In questa coabitazione, difesa ed offesa si mantengono “distinte e separate” e, sulla base delle loro caratteristiche, la prima serve i propositi della seconda (Sprance 2004, p. 3). In questo quadro, è significativo sottolineare come Mahan abbia declinato l’elemento offensivo in funzione strettamente navale; come è già stato ricordato, secondo il teorico in nessun caso l’azione navale deve esercitarsi con l’obiettivo della distruzione del territorio nemico. Laddove la strategia navale, nel suo complesso, abbia come fine la “fondazione, il sostegno e il potenziamento [...] del *seapower* di uno Stato”, l’offensiva navale – in quanto dispositivo tattico – è diretta all’acquisizione del controllo dei mari attraverso la distruzione della flotta avversaria (Mahan 1991; 2015). L’articolazione della strategia navale, quindi, deve essere esercitata all’interno del perimetro marittimo, senza l’ambizione di influenzare gli eventi sulla terraferma. Sotto questo profilo si spiega l’avversione di Mahan nei confronti delle operazioni congiunte tra unità e navali e forze di terra e, in particolare, il ricorso alle forze anfibe. Secondo il teorico, le operazioni anfibe violano i principi della strategia navale ed espongono a numerosi rischi, facendo sconfinare l’azione delle forze navali in un dominio estraneo a quello di loro pertinenza (Sumida 1997). La proiezione di potenza dal mare alla terraferma comporta, in altri termini, il rischio di sacrificare mezzi e uomini dalla cui azione dipende la protezione delle linee di comunicazione marittima e il controllo dei mari. Ciononostante:

Laddove la protezione delle linee di comunicazione non è più in questione, [Mahan] non pone alcuna obiezione all’utilizzo della forza navale in combinazione con l’esercito al fine di raggiungere un obiettivo militare, e comprende che una simile azione può avere un grande valore strategico (Sumida 2011, p. 6).

In riferimento al rapporto tra strategia navale e strategia terrestre, si registra dunque una delle fratture più profonde tra Mahan e Corbett. Avendo posto guerra navale e guerra terrestre in un rapporto di forte continuità – nel quale, in sintesi, l’azione delle truppe di terra e quella delle unità navali si rafforzano a vicenda – Corbett, diversamente da Mahan, ha promosso il ricorso a operazioni congiunte e l’impiego delle forze anfibe (Sprance 2004).

In conclusione, va notato come la teorizzazione delineata da Mahan lasci irrisolta una dimensione analitica fondamentale, che afferisce alla natura della flotta navale. Nel 1899, egli ha sostenuto che lo sviluppo della forza navale, dunque del *seapower*, non debba in alcun modo intendersi quale elemento indipendente dalla strategia nazionale nel suo complesso.

Una forza marittima “legittima” non può dunque avere natura puramente militare, ma deve piuttosto intendersi in funzione di sostegno ad altri interessi, e segnatamente quelli inerenti al commercio marittimo (Ibid.; Mahan 2015). In altre parole, secondo questa lettura, la creazione di una potente forza navale è strettamente legata alla necessità di difendere il commercio marittimo ed evitarne la destabilizzazione.

In alcune opere successive, pur riconoscendo il legame tra commercio marittimo e sviluppo del potere navale, il teorico statunitense ha però affermato che:

È divenuto perfettamente evidente, grazie a esempi concreti, che una forza navale può essere necessaria anche laddove non vi è commercio [...] È sempre più chiaro che la funzione delle forze navali è distintamente militare (Mahan 1911a, pp. 446-447).

In questo senso, nonostante l’innegabile contributo da egli apportato agli studi teorici sulla strategia navale, Mahan si conferma essere un autore la cui analisi si è mossa su direttrici non univoche; le sue elaborazioni, come è stato notato, si prestano a molteplici interpretazioni rispetto all’opportunità di adottare condotte navali assertive o, alternativamente, alla necessità di contribuire alla stabilità dell’ordine marittimo nel suo insieme (Yoshihara & Holmes 2010).

1.4 Il dibattito teorico più recente

Gli studi navali più recenti hanno contribuito a chiarire che cosa il controllo dei mari rappresenti e che ruolo esso giochi nel contesto storico che si è andato delineando a partire dalla seconda metà del XX secolo. Un primo riferimento è rappresentato dai lavori dall’ammiraglio sovietico Sergej Gorshkov (1910-1988), comandante della marina militare dell’URSS tra il 1956 e il 1985. Anche alla luce del suo incarico, il profilo di Gorshkov si è imposto all’attenzione degli studiosi contemporanei di strategia navale. Come per Mahan, anche il contributo teorico di Gorshkov presenta più di una incongruenza; in particolare, è possibile riscontrare una certa discrasia tra le sue ambizioni, comprensibilmente rivolte a potenziare le capacità della marina militare sovietica, e il contesto storico in cui egli si trovò ad operare. Benché Gorshkov si proclamasse sostenitore del *seapower* di formulazione mahaniana e fosse particolarmente interessato a sviluppare una forza navale capace di imporre il proprio dominio sui mari, i teatri di potenziale conflitto che interessavano le aree di confine terrestre dell’URSS non favorirono tale ambizione (Till 2009). Più specificamente, la Guerra

Fredda vide Mosca impegnata a tenere sotto controllo potenziali conflitti in diverse aree pertinenti ai suoi confini terrestri; tali aree erano costituite dal fronte europeo – in cui l'URSS condivideva in parte i propri confini territoriali con alcuni Stati-membri del Patto Atlantico (NATO) – e si estendevano fino al continente asiatico, soprattutto a seguito della crisi con la Repubblica Popolare Cinese (RPC) della metà degli anni Cinquanta. In questo contesto, Mosca dovette impegnarsi notevolmente al fine di sviluppare una robusta strategia continentale, fattore che comportò un consistente impiego di risorse economiche e mezzi militari. Inoltre, già nelle prime fasi del dopoguerra la leadership sovietica puntò sull'arma nucleare e sullo sviluppo missilistico, prediligendo le forze di terra a unità navali capaci di esercitare una proiezione di ampio raggio (Lord 2009; Vego 2009)

Su questa base, e al netto delle obiezioni politiche interne rispetto alla possibilità di procedere in tale direzione, per l'URSS fu impossibile sviluppare una strategia navale all'altezza di una superpotenza marittima capace di competere con gli Stati Uniti. Ciò indusse Gorshkov a sostenere che l'URSS rappresentasse al contempo una superpotenza sul piano continentale come su quello marittimo, contraddicendo in parte la sua adesione alle prescrizioni mahaniane relative alla necessità di sviluppare una proiezione marittima consolidata (Gorshkov 1979; Yoshihara & Holmes 2010). L'idea secondo la quale proiezione marittima e proiezione continentale costituiscono le componenti di una medesima strategia dimostra, altresì, la grande influenza esercitata da Corbett su Gorshkov. Anche Corbett, infatti, aveva tracciato una relazione molto stretta tra la strategia navale e quella terrestre, all'interno della quale la prima ha uno scopo limitato e mantiene come obiettivo supremo quello di influenzare gli eventi sulla terraferma (Till 2009).

Nell'alveo degli studi teorici più recenti, si registra inoltre la persistente influenza delle direttive teoriche tracciate da Corbett e Mahan. Tra i contributi più interessanti vi è quello di Geoffrey Till, il quale ha provveduto ad aggiornare il quadro teorico sugli studi navali alla luce del contesto attuale. Come Corbett, Till ha descritto il dominio sui mari in termini sostanzialmente incompatibili con l'occupazione di un territorio:

L'importanza di dominare il mare non è costituita dalla sua conquista fisica o dal suo possesso – concetti che hanno senso solo in un contesto di guerra sulla terraferma – ma dall'utilizzo che di tale dominio può essere fatto. Se la strategia marittima si riferisce all'utilizzo del mare, il dominio di quest'ultimo ne implica l'utilizzo

per propri obiettivi e [al fine di] impedirne quello del nemico (Till
ibid., pp. 145-146).

Nel contesto attuale, il dominio marittimo è caratterizzato da condizioni che rendono inverosimile un controllo permanente e generalizzato; ciò è dimostrato dal rapido e consistente sviluppo degli apparati navali di numerosi Paesi (in un quadro in cui la supremazia statunitense rimane sostanzialmente ineguagliata), nonché dall'emergere di fonti d'instabilità non statuali quali la pirateria e il crimine internazionale. In questo quadro, il *command of the sea* di concezione mahaniana si è reso concretamente inagibile. Appare dunque necessario un adeguamento del paradigma teorico a partire da una formulazione che ha sostituito all'idea di *command* quella di *sea control*. Significativamente, con quest'ultima formula si definiscono più precisamente gli obiettivi di una strategia marittima che viene esercitata in un contesto in cui fonti di instabilità e occasioni di contesa sono più frequenti (Ibid.). Come è stato notato:

La nuova espressione "Sea Control" intende connotare un controllo più realistico in aree limitate e per limitati periodi temporali [...] Non è più concepibile, se non nel senso più limitato, esercitare un controllo totale dei mari [...] o prevenirne l'esercizio da parte di attori rivali (Turner 1998).

Inoltre, è stato sottolineato come le condizioni del dominio marittimo contemporaneo rendano il controllo dei mari un'operazione che può compiersi solo in termini relativi; l'obiettivo di ottenere un *command* stabile e permanente ha quindi lasciato il posto a esperienze in cui il dominio è relativo in termini di durata, estensione spaziale e possibilità di applicazione (Till 2009). I framework analitici più recenti hanno dunque provveduto a declinare i tipi di controllo marittimo sulla base dei diversi elementi che li caratterizzano. A questo proposito, Till ha formulato uno schema di tipologie del controllo marittimo, all'interno del quale il *command* è definito come il contesto nel quale si presentano le condizioni per operare con la massima libertà mentre, contestualmente, tale possibilità viene categoricamente negata alle forze avversarie; ad uno stadio immediatamente inferiore, lo studioso ha individuato uno scenario in cui si dispone di una grande libertà di condurre operazioni sui mari, ma essa è passibile di subire sporadici attacchi (cosiddetto "controllo funzionale"⁵). A un livello

⁵ L'autore utilizza l'espressione *working control*. Si veda Till (2009).

intermedio, vi è una situazione di forte instabilità del controllo marittimo (cosiddetto “controllo conteso”); in questo contesto, ottenere il controllo funzionale è possibile solo per limitati periodi di tempo e in specifiche aree marittime. Negli scenari in cui il controllo marittimo è più debole, infine, Till nega le condizioni di vantaggio di una data forza navale in termini speculari a quelli utilizzati per il controllo funzionale e il *command*; sono, questi, gli scenari in cui sono le forze nemiche a detenere controllo funzionale e controllo assoluto dei mari (Ibid.).

Tipi di controllo marittimo e loro caratteristiche

- 1. Comando assoluto**
 - Libertà operativa generalizzata
→ Impossibilità di operare per il nemico
 - 2. Controllo funzionale**
 - Capacità di assicurarsi grande libertà operativa
→ Interventi molto rischiosi per il nemico
 - 3. Controllo conteso**
 - Operazioni ad alto rischio per tutti gli attori coinvolti
→ Controllo funzionale possibile solo in tempi e spazi limitati
 - 4. Controllo funzionale in mano al nemico**
 - 5. Comando assoluto in mano al nemico**
-

Tabella 4. Tipi di controllo marittimo, secondo G. Till

Le analisi più attuali, anche in considerazione delle mutate condizioni alle quali l’esercizio del controllo marittimo può essere esercitato, forniscono un quadro descrittivo molto significativo rispetto all’evoluzione del *command of the sea*. Sebbene una riproposizione minuziosa di tale dibattito vada oltre gli scopi di questo studio, indicarne gli assunti contribuisce alla comprensione degli sviluppi che hanno reso necessario abbandonare il riferimento al “dominio marittimo” in favore di una formula meno astratta e generalizzabile,

a cui ci si riferisce in termini di “controllo”. È stato a questo proposito evidenziato come differenti capacità navali abbiano reso necessaria la classificazione delle flotte nazionali sulla base della loro abilità in termini di proiezione e capacità di esercizio del controllo marittimo. Particolarmente incisive, a questo proposito, risultano i modelli proposti da Eric Grove (1990) e Sarah Kirchberger (2017). Entrambi gli studiosi forniscono un quadro classificatorio delle flotte navali in riferimento alle capacità di proiezione marittima. Secondo Grove, tale classificazione si articola seguendo una scala gerarchica che si compone di nove tipologie di flotta, come riportato nella tabella 5⁶.

Proiezione delle flotte navali (in ordine decrescente)

1. Forza di proiezione navale globale completa
2. Forza di proiezione navale globale parziale
3. Forza di proiezione navale globale di medio livello
4. Forza di proiezione navale regionale di medio livello
5. Forza di proiezione navale in acque contigue
6. Forza di difesa territoriale in alto mare
7. Forza di difesa territoriale costiera
8. Forza con capacità di compiere missioni di polizia marittima
9. Forze minori

→ Flotte prive di capacità di proiezione, in qualsiasi assetto e contesto marittimo

Tabella 5. Classificazione delle flotte navali e loro caratteristiche, secondo E. Grove

⁶ Tale classificazione è riportata in Till (2009).

Secondo questa classificazione, le flotte navali si distinguono sulla base della loro capacità di proiezione militare in contesti marittimi specifici. I fattori di riferimento di un tale inquadramento comprendono elementi specificamente militari (la proiezione di forza) e perimetri marittimi di diversa ampiezza, che Grove non omette di identificare. In questa scala, la massima capacità navale (livello 1) non rappresenta una categoria ipotetica, ma identifica le condizioni specifiche della marina militare statunitense alla fine degli anni Ottanta (Ibid.).

Più recentemente, Sarah Kirchberger ha presentato un modello di classificazione delle forze navali – anche in questo caso strutturato su nove livelli – in cui grande attenzione è dedicata al piano operativo tattico-strategico; in questo caso, abilità e tattiche di combattimento fungono da fattore di riferimento, come si evince dalla tabella 6.

Livelli di combattimento navale (in ordine crescente)

1. Difesa costiera → Posizionamento di mine sottomarine
2. Guerra costiera → Operazioni anti-nave
3. Guerra anti-nave e anti-aerea → Impiego di navi di superficie
4. Guerra anti-nave → Impiego di sottomarini
5. Guerra anti-sottomarino → Impiego di navi di superficie
6. Guerra anti-sottomarino → Impiego di sottomarini a propulsione anaerobica
7. Attacco navale e controllo aereo limitato → Gruppo di combattimento da portaerei
8. Controllo aereo multi-missione, controllo marittimo limitato, capacità di attacco in profondità
→ Impiego di rete infrastrutturale diffusa →→ Porti, basi navali
9. Controllo marittimo onnicomprensivo

Tabella 6. Classificazione del combattimento navale, secondo S. Kirchberger

Quest'ultima classificazione contribuisce a porre in evidenza le caratteristiche dei diversi contesti operativi con l'indicazione di mezzi e tattiche militari necessari per ogni determinato livello. I livelli di questo sistema non si intendono essere permanenti, ma sono al contrario passibili di cambiamento; le forze navali le cui caratteristiche tecniche appartengono a una data classe possono modificarsi nel tempo, determinando un mutamento di status all'interno del sistema. Secondo l'autrice di tale classificazione, infatti:

Non esiste un limite al numero di forze navali che possono occupare un dato livello. Se un numero maggiore di flotte disporrà di maggiori competenze in futuro, allora vi saranno più flotte ai livelli alti [della classificazione]. Questo non inficia il sistema in quanto tale. È connesso alla distribuzione delle forze navali all'interno di questo sistema di classificazione oscillare con il passare del tempo.

Va inoltre evidenziato come, a differenza del caso precedente, Kirchberger non consideri ogni livello concretamente realizzabile. Come la stessa studiosa ha sottolineato:

Anche solo in considerazione dei requisiti tecnici [che esso richiede], il controllo marittimo onnicomprensivo costituisce un concetto alquanto utopico⁷.

I due modelli di classificazione delle forze navali contribuiscono a mettere in evidenza come, sulla base di caratteristiche tecniche, tattiche e strategiche, ciascuna flotta possa operare in contesti marittimi di ampiezza differente e con capacità di proiezione molto variegata. Alla luce delle due classificazioni qui analizzate, è possibile comprendere le direttrici su cui si articola l'attività delle forze navali sulla base della varietà di caratteristiche sopra evidenziata.

1.5 Il valore strategico del commercio marittimo

L'analisi del quadro teorico relativo alla componente militare del *seapower* fa costante riferimento alla dimensione economico-commerciale della proiezione marittima. Per quanto concerne gli studi teorici classici, sia Corbett che Mahan attribuiscono alla difesa del

⁷ La presente e la precedente dichiarazione sono state rilasciate in uno scambio di e-mail tra la studiosa e l'autore, avvenuta il 10-11 maggio 2018.

commercio marittimo una funzione fondamentale. Nel quadro teorico mahaniano, la difesa delle rotte commerciali rappresenta l'elemento in funzione del quale l'apparato navale deve essere sviluppato. Questo lavoro si è già occupato delle contraddizioni di cui soffre tale quadro analitico, in particolare laddove l'elemento militare viene alternativamente definito in funzione di difesa del commercio marittimo o esso stesso ritenuto obiettivo di riferimento⁸ (Sprance 2004). La dimensione commerciale deve tuttavia ritenersi centrale in Mahan: nonostante le incongruenze relative agli assunti di cui si è detto, in nessun caso il teorico ha negato l'importanza della difesa del commercio nel contesto della più generale proiezione marittima. Il concetto stesso di *seapower*, di cui a ragione si riconosce la paternità al teorico statunitense, non può in alcun modo prescindere dal commercio marittimo; la nozione di "potere marittimo", a sua volta, non fa unicamente riferimento alla proiezione militare, ma si articola in funzione di obiettivi di ordine politico, strategico ed economico (Mahan 1911b; 2015).

L'importanza del fattore commerciale è altresì evidente nel quadro della teorizzazione formulata da Corbett. Come lo stesso studioso ha riconosciuto, le aree marittime più fertili sono quelle passibili di subire gli attacchi più distruttivi, e necessitano dunque di una difesa più robusta; tali aree, non incidentalmente, sono quelle in cui si concentra gran parte del commercio marittimo (Corbett 2005). In considerazione dell'influenza che l'economia marittima esercita sulla strategia navale, Corbett identifica una serie di operazioni navali definite come "operazioni per l'esercizio del controllo di passaggio e comunicazione". Tali operazioni comprendono: (1) il controllo delle rotte di passaggio di un esercito invasore; (2) il controllo di rotte e terminal commerciali al fine di attaccare il commercio altrui o proteggere il proprio e (3) il controllo delle rotte e delle linee di comunicazione al fine di supportare spedizioni a lunga distanza (Ibid.). Il commercio marittimo investe dunque la sicurezza navale sia in termini di difesa (in quanto la protezione delle rotte commerciali implica il ricorso alle forze navali) che di attacco (poiché intralciare o attaccare il commercio di una forza avversaria comporta il dispiegamento di forze navali).

Corbett contempla il ricorso al blocco commerciale quale tattica bellica il cui obiettivo principale è costituito dall'interruzione dei flussi di commercio marittimo dell'avversario; altre operazioni ai danni del commercio di una potenza nemica vengono definite come "attacchi terminali" e "operazioni oceaniche": i primi hanno come obiettivo i terminal commerciali del nemico, risultano particolarmente efficaci ma richiedono un grande dispiegamento di forze militari; le seconde si realizzano in mare aperto, presentano meno

⁸ Si veda il paragrafo 1.3.

rischi in termini militari, ma non producono risultati molto significativi in caso di vittoria. La massima forma di attacco viene dunque individuata nell'occupazione dei terminal commerciali del nemico e nella creazione di un blocco commerciale dei suoi porti (Ibid.). Le rotte commerciali internazionali, tuttavia, si configurano come patrimonio comune alle potenze marittime: il commercio globale si muove infatti nel solco delle medesime SLOC. Un attacco delle rotte commerciali del nemico implica, contestualmente, l'esposizione delle proprie rotte agli attacchi altrui; in questa prospettiva, appare sensato l'assunto corbettiano secondo cui, in ambito marittimo, attacco e difesa sono destinati ad esercitarsi contemporaneamente. La rilevanza del commercio nel più ampio contesto della strategia marittima è inoltre messa in evidenza dalla constatazione che il volume degli scambi marittimi e l'estensione delle SLOC giocano un ruolo centrale in relazione ad attacco e difesa militare. Secondo Corbett, la difficoltà di protezione del commercio non è commisurata al volume degli scambi, ma dipende piuttosto dall'estensione dell'area marittima di riferimento e in particolare da quelle in cui gli scambi commerciali si concentrano maggiormente: più estesa è tale area e più numerosi i terminal commerciali, più alta sarà la difficoltà di una loro protezione. Per quanto concerne l'attacco, Corbett considera non più attuale l'assunto secondo cui la vulnerabilità di una potenza marittima è direttamente proporzionale al volume dei suoi scambi via mare: secondo questa concezione, grandi volumi commerciali richiedono forzi e mezzi ingenti per la loro messa in sicurezza. Diversamente, Corbett sostiene che tale difficoltà riguardi piuttosto le iniziative di attacco del commercio: maggiore è il volume degli scambi commerciali, più difficilmente le operazioni di attacco determineranno un danno sostanziale a tale commercio (Ibid.).

Infine, il ruolo del commercio quale parte determinante del potere marittimo si rivela estremamente influente anche in uno scenario di guerra. Secondo Corbett, infatti, ogni azione che permette di danneggiare le finanze del nemico costituisce un contributo alla sua sconfitta; nel caso di uno stato marittimo, il metodo più incisivo per privarlo di tali risorse è negargli i benefici derivanti dal commercio marittimo. Appare a questo proposito illuminante l'assunto secondo cui "a condizioni di parità [militare], è il portafogli più pieno a determinare la vittoria" (Ibid.).

La centralità della proiezione commerciale tra gli elementi costitutivi del *seapower* segna una cesura rilevante in termini teorici. Lo spostamento del baricentro spaziale dalla dimensione continentale al contesto marittimo ha aperto le porte per il riconoscimento del vantaggio strategico che la proiezione marittima garantisce in termini commerciali. Gli studi navali inaugurati da Corbett e Mahan hanno determinato un cambio di paradigma non soltanto

in riferimento alle caratteristiche della guerra sui mari e alla sua funzione, ma anche rispetto agli assunti delle teorie geopolitiche che fino agli inizi del XX secolo godevano di maggior riconoscimento. Fino a quella fase, infatti, gran parte degli studi teorici aveva individuato un vantaggio strategico nell'esercizio di una proiezione strategica continentale. In questo quadro, l'opera di riferimento è costituita dal lavoro del geografo britannico Halford John Mackinder (1861-1947), il cui lavoro si è concentrato sulla proiezione di potenza sulla terraferma (*landpower*) in termini di strutturale superiorità strategica rispetto al *seapower* (Gerace 1991). Nella formulazione di Mackinder, il vantaggio strategico della proiezione continentale non costituisce una costante storica, ma rappresenta piuttosto il risultato delle mutate condizioni, in termini di mobilità e tecnologia, occorse a seguito della rivoluzione industriale. Mackinder individua il motore di tale mutamento nel prodigioso sviluppo della tecnologia ferroviaria e nell'ampliamento delle linee ferrate. Tale sviluppo ha determinato il capovolgimento del paradigma che ha caratterizzato la fase storica precedente; con l'avvio della rivoluzione industriale e il ricorso al vapore quale fonte di energia per i mezzi di locomozione, infatti, la proiezione marittima ha continuato a godere di un vantaggio strategico non indifferente, a cui il completamento dei lavori per l'apertura del canale di Suez (1869) ha contribuito in maniera sostanziale (Mackinder 2004).

All'inizio del XX secolo, quando viene pubblicato "The Geographical Pivot of History" (1904), l'espansione delle infrastrutture ferroviarie aveva raggiunto un livello tale da rendere la mobilità continentale incredibilmente fluida e rapida. Tale progresso iniziava a produrre i suoi effetti in termini logistici, ed è in questo passaggio storico che emergono significativi punti di contatto tra le teorie del potere continentale e quelle del *seapower*. In entrambe le prospettive analitiche, la proiezione strategica si è affermata come il prodotto di una consolidata interrelazione tra obiettivi economici e requisiti di sicurezza nazionale. A questo proposito, Mackinder considera lo sviluppo del commercio sulla terraferma come direttrice strategica più efficiente rispetto al commercio marittimo. Come egli puntualizza ampiamente, gli scambi commerciali sul continente hanno natura diretta, in quanto si muovono prevalentemente su una infrastruttura ferroviaria che tende ad articolarsi su diramazioni intercontinentali; il commercio marittimo, al contrario, si sviluppa attraverso un processo di cui gli oceani costituiscono un passaggio intermedio, in quanto il luogo di partenza e quello di approdo si trovano, entrambi, sulla terraferma (Ibid.). Secondo Mackinder, dunque, il dominio marittimo funge primariamente da tessuto connettivo di snodi nevralgici localizzati sul dominio continentale. Egli individua il cuore della dimensione continentale nella regione euroasiatica, un'area in cui la proiezione dell'Impero Russo

appariva in quella fase preminente. Nella Russia, infatti, Mackinder riconosce la potenziale superpotenza del tempo, e ad essa fa riferimento quale *pivot state* (Mackinder ibid., p. 437).

Nel quadro teorico descritto da Mackinder, la proiezione marittima esprime debolezza nazionale, in quanto le potenze marittime si sono caratterizzate, storicamente, per un orientamento essenzialmente protettivo degli interessi nazionali (Till 2009). Tale caratteristica può essere definita in senso antitetico rispetto alle potenzialità espansive offerte dalla proiezione continentale, ma ciò non implica la loro necessaria incompatibilità. Una possibile convivenza delle due direttrici strategiche è plausibile, sebbene la proiezione continentale si riveli nel complesso più efficace e risulti più adatta alla strategia delle grandi potenze. A ciò si riferisce Mackinder allorché sostiene che:

Se, ad esempio, la Cina dovesse conquistare [l'Eurasia], essa potrebbe costituire un "pericolo giallo", in quanto potrebbe unire un fronte oceanico alle risorse del grande continente (Mackinder 2004, p. 437).

Sebbene la possibilità di una proiezione marittima supplementare a quella continentale non venga esclusa, in Mackinder il controllo di alcune aree strategiche della terraferma si conferma tuttavia prioritario. Non casualmente, è su tale controllo che si è costruito il successo degli imperi più longevi nella storia globale (Till 2009).

Già nella seconda metà del 1800, Karl Marx (1818-1883) e Friederich Engels (1820-1895) si erano occupati dell'espansione delle reti ferroviarie in ambito internazionale. I due filosofi hanno descritto tale espansione come uno degli eventi paradigmatici dello sviluppo capitalistico di quel secolo; la diffusione delle infrastrutture ferroviarie e la loro espansione su scala intercontinentale hanno costituito l'esito di un nuovo orientamento da parte dei Paesi in cui il capitalismo aveva raggiunto uno stadio di sviluppo avanzato. Tale orientamento ha determinato una maggiore apertura al commercio estero, elemento che costituisce al contempo il risultato e un nuovo impulso per lo sviluppo del capitalismo (Marx & Engels 1965). Le ferrovie si sono dunque rese necessarie in funzione dello sviluppo del commercio internazionale e, con esso, dello sviluppo capitalistico. Secondo il quadro tracciato dai due filosofi, lo sviluppo del capitalismo trova la sua dimensione di riferimento nel contesto continentale. Sebbene tale analisi si articoli su una disciplina non assimilabile al discorso teorico di Mackinder, descriverne gli assunti aiuta a comprendere come, nel 1800, lo sviluppo di una strategia continentale di fosse imposta come priorità nazionale sotto diverse prospettive

teoriche ed analitiche. Mackinder si è fatto interprete di questa visione, aggiornandone il carattere e traghettandone gli assunti verso il XX secolo.

All'interno del medesimo filone di analisi, il peso strategico della dimensione geografica in termini di proiezione di potenza è stato affrontato da Nicholas John Spykman (1893-1943), il quale, in piena continuità teorica con Mackinder, ha individuato nella regione euroasiatica l'area il cui controllo avrebbe garantito l'egemonia globale. Per Spykman, i confini di tale regione sono ampi: oltre che il "cuore" dell'Eurasia, infatti, essi si estendono fino ai territori posti ai margini di tale regione⁹. Entrambi i contesti geografici si rivelano estremamente funzionali alla proiezione di potenza: secondo Spykman, il controllo delle zone di confine assicura infatti il dominio del cuore dell'Eurasia, e con esso l'egemonia (Spykman 1969). Sulla base di questo assunto, dunque, egli prescrive la concentrazione degli sforzi strategici nazionali – e segnatamente quelli degli Stati Uniti – su questo specifico contesto geopolitico. Come è stato notato:

[Spykman] *ha spiegato che l'equilibrio di potere nel supercontinente dell'Eurasia non rappresentava il prodotto benevolo di una misteriosa e nascosta mano della storia, ma richiedeva piuttosto di essere sostenuto attraverso uno sforzo costante e prudente* (Gray 2015, p. 884).

È in questo senso evidente la matrice realista della prospettiva di Spykman. Pur sostenendo la necessità strategica di ottenere il dominio dell'Eurasia, tale prescrizione è infatti destinata a convivere con la consapevolezza che una tale proiezione è condivisa da tutte le grandi potenze. In base a questa prospettiva, alcuni studiosi hanno individuato nel cuore delle teorie di Spykman l'obiettivo strategico di contrastare la proiezione di altre potenze sul continente euroasiatico; tale prescrizione viene rivolta precipuamente agli Stati Uniti, il cui imperativo strategico deve essere quello del *containment* delle altre potenze in Eurasia (Ibid.).

Infine, la contiguità della formulazione teorica di Spykman con il pensiero di Mackinder è evidente alla luce di una ulteriore considerazione. Se per entrambi il cuore nevralgico del potere globale batte nel dominio continentale euroasiatico, il valore della proiezione marittima è considerato subordinato ma tuttavia non privo di significato. In Spykman, ciò può essere compreso in considerazione della definizione geografica dei territori posti ai margini del continente euroasiatico. Le *rimland* si estendono infatti dall'Europa

⁹ Spykman (1969) utilizza le espressioni *heartland* e *rimland of Eurasia*.

occidentale fino all'America, inglobando il Medio Oriente e l'Asia sud-occidentale e orientale (Sempa 2015). La presenza della Cina all'interno di questa fascia di territori costituisce, secondo Spykman, un fattore potenzialmente dirompente per le dinamiche geopolitiche globali. Geograficamente estesa e dotata di un'ampia popolazione, la Cina detiene il potenziale per divenire una potenza continentale capace di controllare l'ampia fascia litoranea che si affaccia su quello che Spykman definisce il "Mediterraneo asiatico" (Ibid.). Nel contesto delle *rimland*, una certa capacità di dispiegamento strategico sui mari si rivela efficace al fine di sostenere l'azione di *containment* nel cuore dell'Eurasia (Gray 2015).

I primi studi teorici del *seapower* di epoca contemporanea hanno il merito di aver riconosciuto il dominio marittimo in chiave strategica. Gli oceani hanno occupato una posizione imprescindibile nel campo del commercio internazionale, della sicurezza e della stabilità politica. Il pensiero strategico contemporaneo non ha potuto sottrarsi dal riconoscimento di tale fenomeno, e il dominio marittimo ha inequivocabilmente assunto una posizione centrale nel contesto degli scambi commerciali e della logistica internazionale. Nel 2016, il commercio marittimo globale ha raggiunto volumi superiori ai diecimila miliardi di tonnellate; tale valore, secondo le previsioni delle Nazioni Unite, è destinato ad aumentare ad un tasso di crescita annuo medio del 3,2 per cento fino al 2022 (UNCTAD 2017). Una parte consistente del commercio marittimo è composta da risorse energetiche quali petrolio e gas (3,055 milioni di tonnellate nel 2016) e *major bulk commodities* quali carbone, minerale di ferro e altri minerali (3,172 milioni di tonnellate nello stesso anno) (Ibid.). Il buon funzionamento del trasporto marittimo, la presenza di SLOC prive di ostacoli al flusso di merci e mezzi e, più in generale, un contesto marittimo favorevole allo sviluppo degli scambi internazionali, hanno comprensibilmente spinto numerosi studiosi a considerare tali fattori quali elementi essenziali alla difesa ed allo sviluppo della globalizzazione (Till 2009). In questo contesto, il trasporto marittimo ha ricevuto ampio riconoscimento in quanto "linfa vitale del commercio globale", nel cui contesto il processo di "containerizzazione" ha assunto dimensioni molto rilevanti, attirando su di sé l'attenzione di una comunità sempre più nutrita di studiosi (Gill 2012). In questo quadro, il trasporto marittimo si è reso indispensabile per il commercio marittimo legale, ma rappresenta, al contempo, uno dei veicoli più utilizzati per scambi ed attività economiche illegali. Il commercio clandestino si muove principalmente attraverso i canali del trasporto marittimo, sfruttando la difficoltà di controllo e monitoraggio dei vasti domini oceanici da parte delle autorità nazionali e internazionali (Ibid.). Simili attività non si limitano a costituire un illecito giuridico, ma sono estremamente rilevanti anche in riferimento alla stabilità politica e alla sicurezza degli Stati e degli operatori marittimi

pubblici e privati. Fenomeni quali la pirateria, il contrabbando, la tratta di uomini e donne e il traffico internazionale di stupefacenti contribuiscono a destabilizzare l'ordine marittimo e comportano l'impiego di contromisure che presuppongono un certo impegno economico e, ove necessario, persino il ricorso agli apparati di sicurezza. A questo proposito, è stato sottolineato come il trasporto marittimo:

Rappresenti la maggior parte dei sequestri e dei trasferimenti sospetti di equipaggiamento militare e merci dal doppio utilizzo (merci che possono essere utilizzate sia in ambito civile che militare, compreso lo sviluppo di armi di distruzione di massa e missili) (Ibid.).

Il trasporto e il commercio marittimo, la sicurezza delle SLOC e il contrasto agli illeciti internazionali si affermano quindi come fattori determinanti nella definizione delle strategie marittime. In altri termini, impedire il funzionamento del commercio marittimo di una forza nemica – e contestualmente difendere il proprio – ha costituito uno degli obiettivi più urgenti per le potenze internazionali. In questo senso, è stato tuttavia notato che se con la Seconda Guerra Mondiale gli attacchi al commercio marittimo avevano raggiunto grande intensità, da allora in avanti essi si sono verificati più sporadicamente (McMahon 2017). Esempi recenti di ricorso alla guerra al commercio marittimo comprendono alcune operazioni compiute durante la Guerra dello Yom Kippur (1973) e il conflitto tra Iran e Iraq (1980-1988) (Ibid.).

Sotto il profilo militare, non vi è consenso sulla reale incisività della guerra commerciale. Al fianco di quanti ne sostengono l'efficacia, si è distinta una scuola di pensiero secondo cui tale tattica bellica ha esaurito il suo potenziale alla luce delle condizioni contemporanee del dominio marittimo. Secondo tale prospettiva analitica, ostacolare o bloccare le direttrici del commercio marittimo del nemico molto raramente determinerebbe l'isolamento economico di quest'ultimo. Data la capillarità degli scambi economici internazionali, il blocco di alcuni dei suoi canali non ne comporta in ogni caso un'interruzione generalizzata. Nel sistema economico attuale, inoltre, in numerosi casi gli Stati dispongono di canali infrastrutturali alternativi alle SLOC, attraverso i quali viene implementata una strategia di diversificazione degli approvvigionamenti energetici e commerciali che renderebbe inefficace il ricorso alla guerra commerciale sul mare. Oleodotti, gasdotti e collegamenti aerei e infrastrutturali costituiscono un'alternativa altamente fruibile nel caso di blocco del commercio marittimo; in questo contesto, relazioni diplomatiche amichevoli rappresentano un ulteriore elemento di riduzione degli effetti della guerra marittima-

commerciale. Infine, i detrattori della guerra al commercio marittimo hanno messo in guardia sulla probabilità che, dato l'altissimo livello di integrazione del commercio internazionale, il blocco del commercio di un singolo Paese – in particolare nel caso di una superpotenza economica – determinerebbe effetti tragici sull'economia globale nel suo insieme (Ibid.).

Al contrario, gli analisti che sostengono l'opportunità e l'efficacia della guerra al commercio marittimo insistono sulla possibilità che una guerra commerciale condotta sui mari determini danni molto seri per il Paese attaccato, in particolare nel caso in cui si tratti di una nazione insulare o isolata dal punto di vista geografico e diplomatico. Secondo questa prospettiva, pur riconoscendo la possibilità che il ricorso ad attacchi contro il commercio marittimo non raggiunga l'obiettivo di garantire la vittoria in un conflitto, a tale tecnica bellica viene riconosciuto il potenziale per danneggiare severamente il nemico sul piano economico; privato di sostanziali fonti di sostentamento, questo è indotto alla resa con maggior probabilità o portato al tavolo negoziale in condizioni di forte indebolimento (Ibid.).

Nonostante le differenze, sostenitori e detrattori della guerra al commercio marittimo sono infine concordi nel riconoscere come questo tipo di conflitto richieda tempi molto lunghi per essere efficace; alla luce delle specifiche condizioni del commercio contemporaneo, inoltre, entrambe le prospettive analitiche riconoscono in tali conflitti il potenziale per destabilizzare l'intera economia globale, mettendone fortemente in dubbio l'opportunità (Ibid.).

1.6 Il *seapower* come strumento diplomatico

Questo paragrafo proverà a far luce su una dimensione relativa alla strategia marittima di cui la proiezione militare non rappresenta la principale direttrice. Il *seapower* costituisce un elemento significativo nel contesto strategico più complessivo anche in assenza di eventi bellici o obiettivi relativi alla sicurezza nazionale. Gli impianti teorici che sostengono gli studi navali hanno ribadito tale dimensione già a partire dalle prime formulazioni classiche.

Nella sua opera principale, Mahan ha identificato un doppio binario di articolazione del potere marittimo; contestualmente a una prima direttrice, costituita dalla protezione del commercio e finalizzata al raggiungimento del *command*, Mahan ha descritto il potere marittimo come elemento strategico funzionale alla costruzione di un ordine marittimo pacifico, in cui il commercio può essere esercitato in assenza di significativi pericoli. In questo contesto, il ruolo delle leadership politiche è estremamente incisivo nel favorire politiche e sentimenti nazionali che sostengano la proiezione marittima (Mahan 2015; Nohara

2017). Più in generale, in Mahan il *seapower* non si caratterizza in senso strettamente navale, ma fa piuttosto riferimento a un pensiero strategico che identifica il dominio marittimo come contesto di realizzazione della politica interna ed estera e degli obblighi nazionali derivanti da regole e principi del diritto internazionale; la dimensione relativa alla sicurezza rappresenta dunque solo uno degli elementi costitutivi dell'ordine marittimo (Mahan 1911b). Lo scarto operato da Mahan ha il merito di aver iscritto la strategia marittima in un quadro strategico più ampio, in cui l'articolazione del *seapower* non risulta in un mero esercizio muscolare, ma è al contempo sostenuto e orientato a potenziare l'influenza politica, economica e culturale di uno Stato. La supremazia sul dominio marittimo – il *command of the sea* – non si configura come il risultato di uno sforzo bellico impareggiabile, ma rappresenta piuttosto il prodotto della capacità di attrarre consenso e ottenere un diffuso riconoscimento del proprio status internazionale. In altri termini, laddove la proiezione militare costituisce la capacità di uno Stato di imporsi sugli avversari, il *seapower* agisce anche come veicolo di ampliamento dell'influenza internazionale degli Stati. A proposito dell'egemonia britannica del XIX secolo, è stato infatti notato che:

La Pax Britannica non è mai stata imposta al mondo per mezzo delle operazioni di una potente marina militare. Essa ha rappresentato una situazione in cui le altre nazioni hanno accettato l'influenza britannica nel campo finanziario, industriale, commerciale e del trasporto (Hattendorf 1991).

Per mezzo della proiezione marittima, è dunque possibile espandere la propria influenza internazionale e potenziare lo status della nazione. Ciò implica che il *seapower* debba essere elaborato e implementato non solo in termini di forza militare, ma quale strumento diplomatico funzionale al mantenimento dell'ordine marittimo globale attraverso la cooperazione. Il fondamento medesimo su cui nasce e si sviluppa l'apparato navale presuppone l'esistenza di un principio di legittimità che lo sostenga; in altri termini, perché una forza navale sia legittima, è necessario che rappresenti e protegga un interesse nazionale forte e altrettanto legittimo (Mahan 2015). La questione è eminentemente politica e travalica i confini della dottrina militare. Il *seapower* costituisce, allora, un veicolo strategico di carattere complessivo; esso non rappresenta, meramente, il dispositivo militare funzionale alla vittoria in caso di conflitto, ma si afferma come priorità anche in tempo di pace, allorché il dominio marittimo si rivela essenziale per la sicurezza e la prosperità nazionale (Till 2009).

Esiste una stretta correlazione tra la capacità operativa e i principi organizzativi di una forza navale, da un lato, e le caratteristiche politiche di uno Stato nel loro complesso. Ciò è vero anche qualora si consideri il potenziale di influenza e la reputazione nazionale: come già opportunamente sottolineato, “talvolta [...] la reputazione di una forza navale, nei fatti, deriva dalla reputazione del Paese di cui essa fa parte” (Ibid., p. 117). Sotto questo profilo, si è ritenuto che la funzione diplomatica del potere marittimo rappresenti un’opzione difficilmente incisiva se non intrapresa nel contesto di un più ampio sforzo diplomatico nazionale. Come è stato puntualizzato:

La diplomazia navale, da sola, è raramente determinante. Una forza navale può, in molti casi, essere una parte indispensabile del pacchetto diplomatico complessivo, ma spesso altre componenti del pacchetto si dimostreranno più decisive nel lungo periodo (Ibid., p. 281).

Ciononostante, il valore del dispiegamento delle forze navali a scopo diplomatico non viene negato. Le forze navali si caratterizzano per il loro ruolo di apparati militari che, in quanto tali, agiscono in modo strumentale all’azione diplomatica complessiva; in altri termini, in caso di conflitto le forze navali si configurano come attore esecutivo di ordini definiti su un livello politico e strategico sovraordinato: è in questo senso che il *seapower* rappresenta un mezzo per l’esercizio della diplomazia (Ibid.). La funzione diplomatica delle forze navali, inoltre, costituisce il risultato delle specifiche caratteristiche relative alle forze navali stesse, nonché delle peculiarità del dominio marittimo (Ibid.). Le forze navali agiscono spesso in condizioni estremamente delicate, nel quadro di un ordine marittimo costellato di fonti di instabilità quali la pirateria, il traffico internazionale di esseri umani, il commercio di merci vietate dalle normative nazionali e internazionali, il contrabbando. Oltre a costituire una minaccia costante per l’ordine marittimo, l’azione di tali fattori rappresenta una fonte di confronto e preoccupazione comune a ogni Paese che mantenga un interesse ed eserciti le proprie attività sul dominio marittimo. In questo senso, le forze navali sono sempre più frequentemente impegnate in progetti di cooperazione internazionale quali esercitazioni militari congiunte, operazioni di contrasto del crimine internazionale e missioni di assistenza umanitaria e soccorso a seguito di eventi catastrofici (HA/DR¹⁰); i dati relativi a tali missioni evidenziano

¹⁰ *Humanitarian assistance/disaster relief.*

una partecipazione e una frequenza molto significativi. La Pacific Partnership, missione multilaterale di HA/DR, costituisce un buon esempio a riguardo:

Le esercitazioni della Pacific Partnership sono state eseguite per la prima volta nel 2006 e l'edizione del 2018 rappresenta la tredicesima edizione della missione congiunta. L'esercitazione ha visto la partecipazione di 22 Stati partner in 18 nazioni ospitanti sin dalla sua inaugurazione (Naval Technology 2018).

È in questa prospettiva che le forze navali sono state interessate da un progressivo ampliamento delle proprie funzioni e da un aumento della frequenza con cui sono chiamate a partecipare a missioni di *peace-keeping* e intervento in contesti di crisi (Dalton 1998). Alla luce di quanto detto, il ruolo delle forze navali non può più considerarsi limitato all'esecuzione di azioni diplomatiche, ma deve piuttosto leggersi in termini proattivi; come è stato osservato, infatti, "talvolta le forze navali fanno politica estera piuttosto che esserne semplicemente lo strumento" (Till 2009, p. 256).

A partire dall'allargamento del novero delle missioni di cui le flotte sono protagoniste, il dibattito teorico contemporaneo ha distinto le forze navali sulla base della tipologia delle loro missioni e dell'orientamento strategico che le guida. Till, in particolare, ha individuato forze moderne in contrapposizione a marine militari post-moderne. In base a tale distinzione, esistono flotte la cui priorità strategica è costituita dalla sicurezza dello Stato; esse agiscono in termini prevalentemente competitivi rispetto alle altre forze navali, considerate potenziali avversari. L'inviolabilità delle acque territoriali e la difesa degli interessi nazionali fungono da principi fondamentali e non negoziabili, il cui perseguimento è esercitato, prevalentemente, attraverso tattiche navali tradizionali, precipuamente focalizzate sull'obiettivo di ottenere la vittoria in caso di conflitto (Ibid.). Differentemente, le flotte post-moderne manifestano un approccio più incline alla cooperazione internazionale, con il fine di sostenere la stabilità dell'ordine marittimo nel suo insieme. Il raggio di azione di tali forze ha respiro globale, in quanto la stabilità del dominio marittimo è ritenuta possibile solo se salvaguardata in maniera capillare. Interessi e territori da difendere hanno, in questo caso, natura sistemica: il fondamento dottrinale che guida le forze navali post-moderne assume la difesa del sistema marittimo nel suo complesso come obiettivo prioritario; data la forte integrazione internazionale, in particolare in campo economico, tale difesa è altresì ritenuta funzionale alla realizzazione dei singoli interessi nazionali. Attraverso la difesa del sistema marittimo,

dunque, le forze post-moderne ritengono di poter rispondere anche agli obiettivi relativi alla sicurezza nazionale. A fianco delle tradizionali missioni navali, la dottrina post-modernista annovera operazioni il cui esercizio è fondato sulla cooperazione tra diverse forze navali; tali operazioni hanno come obiettivo la stabilità di un ordine marittimo che sia proficua per il commercio internazionale, nonché il raggiungimento di un consenso trasversale rispetto alla gestione di tale ordine. Tale dottrina si fonda dunque sulla convinzione che il dominio marittimo rappresenti un *big common* il cui ordine può essere garantito unicamente da un “consorzio” di forze navali che agiscono in modo congiunto e cooperativo. La difesa del sistema marittimo rappresenta, in tal senso, l’unica strategia efficace anche in riferimento alla difesa degli interessi nazionali. In questo contesto, le missioni tradizionali, volte ad infliggere le perdite più alte alle forze nemiche in uno scenario di conflitto, si rivelano insufficienti; pur riconoscendone la necessità, all’occorrenza, il pensiero post-modernista considera strategicamente più proficuo prevenire i conflitti anziché combatterli (Ibid.).

Lo sviluppo di una forza navale in assenza di conflitti presenta alcune difficoltà, in particolare in riferimento alla volontà politica e alle risorse economiche ad esso necessarie. Laddove, in contesti caratterizzati da conflitto bellico imminente, investire sugli apparati di difesa nazionale risulti essere una scelta necessaria, l’assenza di conflitto rende tale processo più problematico. Ciò è vero anche in riferimento alle flotte navali; perseguirne lo sviluppo implica che la leadership nazionale sia concorde nel considerarlo strategicamente prioritario nonostante non ne sia previsto un ricorso urgente e immediato. Un tale obiettivo è infatti realizzabile unicamente a costo di devolvere capitoli consistenti della spesa pubblica allo sviluppo navale; tale scelta può prevedibilmente innescare manifestazioni di dissenso in contesti di regime democratico, affermandosi come impresa di non semplice realizzazione (Wills 2018). Infine, appare necessario considerare come lo sviluppo dell’apparato navale in assenza di conflitto possa rivelarsi poco conveniente in termini di sviluppo tecnologico. Considerati i lunghi orizzonti temporali necessari alla costruzione dei mezzi navali, il loro sviluppo in tempi di pace è caratterizzato dal rischio che, qualora vi si dovesse ricorrere in caso di conflitto, tali mezzi risultino tecnologicamente datati o addirittura obsoleti. Come è stato sottolineato in riferimento alla marina britannica di fine Ottocento:

La mancanza di un conflitto immediato può contribuire a creare intere generazioni di navi da guerra obsolete prima ancora che sparino un colpo [...] La Royal Navy nuovamente ha raggiunto tale condizione alla fine del 1880, quando provò a contrastare l’ascesa

della Francia e la crescente minaccia navale russa che misero in pericolo sia le isole britanniche che numerosi possedimenti britannici d'oltremare, tra cui [...] [l'] India (Ibid.).

Infine, le caratteristiche relative alla tecnologia navale – e alla spesa ad essa relativa – contribuiscono a rendere tortuoso lo sviluppo navale in tempo di pace. È quindi verosimile che, al fine di procedere alla costruzione di nuove unità, sia necessaria la riduzione quantitativa dell'apparato navale nel suo insieme, di modo da rendere il processo più sostenibile per il bilancio finanziario nazionale (Goldber & Matloff 1991).

2. Evoluzione e caratteristiche della strategia navale.

La prospettiva teorica cinese sul *seapower*

Questo capitolo intende fornire una visione organica della prospettiva teorica cinese rispetto alla definizione del *seapower*. Tale analisi si articola all'interno di un inquadramento storico, nel tentativo di contribuire a delineare il quadro teorico generale in un rapporto di sostanziale continuità con il capitolo precedente. Al fine di rendere comprensibile la prospettiva teorica cinese nel suo insieme, il capitolo ripropone l'evoluzione del pensiero marittimo cinese contemporaneo, in particolare a seguito dell'avvio del processo di riforme inaugurato da Deng Xiaoping. Tale descrizione ha l'obiettivo di chiarire come l'evoluzione della cultura strategica di Pechino, e quella marittima al suo interno, possano essere comprese alla luce dei più ampi cambiamenti politici di cui la Cina è stata protagonista negli ultimi quattro decenni. In questo contesto, viene preso in esame l'ampliamento del perimetro operativo delle forze navali del Paese, seguendo un processo che si è sviluppato in maniera progressiva e coerentemente coi mutamenti occorsi nella proiezione globale cinese. Su tale espansione, la scuola cinese ha segnalato elementi di incompatibilità con la tradizione delle potenze marittime occidentali, mettendo in evidenza come l'estensione della proiezione marittima abbia determinato un maggiore coinvolgimento di Pechino nel campo della cooperazione internazionale per la sicurezza marittima. In questo quadro, dalla prospettiva cinese lo sviluppo della potenza navale non può assimilarsi ad una proiezione strategica di tipo egemonico.

2.1 Premesse storiche dello sviluppo navale cinese

Il tramonto dell'epoca maoista nel 1976 ha costituito una cesura storica di enorme importanza per la Cina contemporanea. A seguito della morte di Mao Zedong (1893-1976), ha preso forma il processo di cosiddetta "Riforma e Apertura", voluto e pianificato da Deng Xiaoping, il leader politico che prese il posto di Mao a seguito della breve parentesi segnata dalla leadership di Hua Guofeng. Il periodo di riforme iniziato alla fine degli anni Settanta ha rappresentato una svolta dal punto di vista politico: rompendo ogni legame con l'isolamento internazionale ed il subbuglio politico interno, entrambi dovuti almeno in parte alla visione politica maoista posta in essere durante la Rivoluzione Culturale (1966-1976), la Cina di Deng ha iniziato a

manifestare un approccio inedito su tutti i principali fronti di interesse strategico per il Paese. Sebbene non sia questa la sede per un approfondimento storiografico relativo al periodo di Riforma e Apertura, si ritiene necessario sottolineare come il nuovo corso politico inaugurato da Deng abbia visto la Cina impegnata in un processo di riforma economica interna e di distensione della sua postura internazionale. Ciò ha prodotto una notevole apertura del mercato interno cinese alle forze del capitalismo – si pensi alla fondazione delle prime zone economiche speciali (ZES) nelle province del sud-est del Paese – nonché l’avvio di relazioni diplomatiche che hanno permesso la rottura del relativo isolamento internazionale di Pechino.

Come si vedrà, l’avvio delle riforme e la leadership di Deng costituiscono le premesse di quello che è stato definito come “riequilibrio marittimo” cinese, ovvero il progressivo ritorno del dominio marittimo tra i fattori più rilevanti nel quadro della pianificazione strategica nazionale (Dossi 2014). Tale riequilibrio va esaminato in considerazione di fattori storici antecedenti al periodo di Riforma e Apertura; vi sono specifiche ragioni storiche che hanno contribuito a rendere possibile il riequilibrio marittimo cinese e ne hanno contestualmente reso impraticabile l’implementazione in epoche precedenti. In altri termini, la storia cinese degli ultimi due secoli spiega le ragioni per cui Pechino sia tornata a occuparsi della propria proiezione marittima solo a partire dagli anni Ottanta del XIX secolo. Pur in considerazione di tali elementi, tuttavia, il riequilibrio marittimo cinese ha rappresentato un’opzione strategica adottata volontariamente dalla leadership del Paese: il mutamento storico degli scenari politici, economici e diplomatici ha reso tale scelta strategica possibile ma non obbligata (Nohara 2017).

Con le Guerre dell’Oppio (1839-1842, 1856-1860), per la Cina ha inizio un secolo di instabilità destinato a perdurare sino alla fondazione della Repubblica Popolare, nel 1949. La dinastia Qing (1644-1911) si trovò infatti ad affrontare ripetuti conflitti con la Gran Bretagna e la Francia, a cui fu possibile porre fine a condizione di accettare le clausole contenute nei cosiddetti trattati diseguali, che indebolirono fortemente la sovranità cinese e sottrassero parti consistenti di territorio alla sua autorità (Fairbank 1987; Samarani 2017). Le Guerre dell’Oppio furono motivate dagli interessi commerciali delle potenze occidentali; significativamente, in entrambi i conflitti l’invasione del territorio cinese ebbe inizio dal mare (Xu 2017b). Le Guerre dell’Oppio, assurte a evento più rappresentativo delle sofferenze e delle deprivazioni della storia nazionale cinese durante il cosiddetto “secolo delle umiliazioni”, hanno contribuito a rendere evidente la necessità di ripensare gli orientamenti strategici del Paese con maggiore

attenzione al dominio marittimo¹ (Elleman 2009). Dalla seconda metà del 1400, infatti, la difesa dei confini continentali si era andata affermando come obiettivo prioritario nella visione strategica cinese; in quella fase, infatti, il dominio marittimo iniziò ad essere considerato come una “monolitica fonte di pericolo” (Tobin 2018, pp. 4-5). Nonostante tale convinzione fosse destinata a sopravvivere fino alla fine degli anni Settanta – allorché il processo di riforma economica avrebbe determinato l’adozione di una visione dualistica del dominio marittimo, ancora considerato come fonte di instabilità, ma di cui si iniziavano a percepire le potenzialità ai fini dello sviluppo economico e del commercio internazionale – le Guerre dell’Oppio rappresentarono un passaggio storico cruciale: fu l’incapacità di disporre di un solido apparato di difesa navale, infatti, ad aprire le porte all’invasione da parte delle forze occidentali, alla sottrazione di territorio e all’umiliazione nazionale (Ibid.).

Nelle fasi immediatamente successive alla disfatta delle Guerre dell’Oppio, la Cina non diede avvio a un programma di ammodernamento delle proprie forze navali, né assunse una postura strategica più marcatamente marittima. Fino a quel momento, gli esempi più recenti della vocazione marittima nazionale risalivano alle imprese di Zheng He (1371-1433/35), ammiraglio e diplomatico di spicco della dinastia Ming (1368-1644). Zheng guidò le più avanzate imprese marittime cinesi degli inizi del XV secolo; sotto il suo comando, la flotta cinese si rese protagonista di sette grandi spedizioni, grazie alle quali prese forma una vasta rete commerciale nei mari del sud-est asiatico (Malacca, Sumatra) e all’Impero Celeste fu altresì possibile raggiungere i porti dell’India meridionale, il Medio Oriente e l’Africa orientale (Tan 2016). Sebbene alcuni aspetti storici delle imprese marittime di Zheng He restino tuttora dibattuti, vi è generale consenso nel riconoscere alla sua flotta un livello tecnologico e militare molto avanzato per gli standard dell’epoca. In particolare, la flotta cinese si distinse per l’ampiezza del suo raggio operativo, capace di coprire l’Oceano Indiano in tutta la sua longitudine. A Zheng He è stata inoltre riconosciuta una grande abilità diplomatica e il merito di aver fatto ricorso alla flotta nazionale in funzione politica e commerciale; le sue imprese si sono distinte per la capacità di raggiungere nuovi centri del commercio marittimo, con ciò contribuendo alla crescita degli scambi internazionali e dell’economia cinese. Nonostante tali imprese fossero talvolta pensate in funzione militare, gran parte del credito di cui gode Zheng He è dovuto alla sua abilità nel disporre dell’apparato marittimo nazionale in funzione economica e commerciale, riuscendo dunque ad apportare un contributo sostanziale alla

¹ Lord (2009, p. 447) ha sostenuto a tal proposito: “Il ‘secolo delle umiliazioni’ per mano delle potenze marittime occidentali rimane il più importante punto di riferimento storico per la leadership cinese. Da questa prospettiva, la svolta marittima cinese è vista come imperativa, non facoltativa”.

“stabilità politica, [alla] prosperità economica ed [alla] armonia culturale dalla Cina all’Africa orientale”, oltre che alla diffusione di molteplici influenze artistiche e culturali (Ibid., p. 56; Dreyer 2006; Wilson 2009; Lim 2016).

I viaggi di Zheng He manifestano dunque una grande rilevanza storica in considerazione dell’abilità dell’ammiraglio cinese di ricorrere all’apparato marittimo nazionale a fini commerciali e, in una definizione molto ampia, come veicolo di socializzazione culturale. Dalla prospettiva cinese, tali imprese assumono un grande significato in quanto hanno contribuito all’ampliamento delle potenzialità commerciali del Paese e, con esse, alla sua stabilità economica. In altri termini, le imprese navali condotte sotto il comando di Zheng He rappresentarono il simbolo di una proiezione marittima strutturata su molteplici livelli e guidata da una visione strategica ampia. Come è stato a tal proposito sottolineato:

Nel complesso, le ragioni dei viaggi [di Zheng He] furono, secondo il gergo contemporaneo della sicurezza nazionale, diplomatiche, con il fine di aprire o riaprire relazioni tributarie con gli Stati costieri e i regni insulari del Mar Cinese Meridionale e dell’Oceano Indiano; informative, per propagandare l’ascesa, la gloria e il potere della nuova dinastia Ming; militari, al fine di intimidire, coartare e costringere; ed economiche, per rodare e forse espandere le relazioni commerciali già in atto (Wilson ibid., p. 251).

Tuttavia, terminata l’epoca delle grandi spedizioni marittime, sotto la dinastia Ming iniziò ad affermarsi un forte scetticismo nei confronti dei profitti derivanti dal commercio via mare. Sulla base di una crescente e diffusa avversione nei confronti del commercio internazionale, nel periodo Ming ebbe inizio un processo di dismissione della proiezione marittima nazionale, inaugurata con lo smantellamento della flotta che fece grandi le imprese di Zheng He (Wills 1979; Collins & Grubb 2009; Lord 2009; Yoshihara & Holmes 2010). Da questa fase in avanti, il dominio marittimo perse di interesse per gli orientamenti strategici cinesi; si dovranno attendere le Guerre dell’Oppio affinché il mare torni a imporsi all’attenzione del governo imperiale.

L’esperienza delle Guerre dell’Oppio, se da una parte rafforzava un’auto-percezione diffusa in patria e permeata dalla convinzione che l’apparato bellico cinese non fosse all’altezza delle potenze dell’epoca, ha contribuito a far sì che, più di un secolo dopo, Pechino tornasse a guardare al dominio marittimo con un certo interesse. Nonostante esse generarono una profonda

frustrazione nella Cina dell'epoca, in una prospettiva temporale più lunga esse funsero da evento storico di riferimento per lo sviluppo della flotta navale; in questa cornice, l'umiliazione nazionale viene interpretata come una delle conseguenze della debolezza navale cinese, e lo stesso può dirsi della sconfitta rimediata nel quadro della prima Guerra Sino-Giapponese (1894-1895) (Lord *ibid.*; Zhang 2006; Cole 2016).

La sconfitta subita nel corso della prima Guerra dell'Oppio ebbe conseguenze rilevanti sulla strategia marittima cinese; seppure ancora considerato fonte di pericoli e instabilità, il dominio marittimo si imponeva ora all'attenzione delle autorità Qing alla luce dell'improrogabile necessità di porre in condizione di sicurezza i mari territoriali (Ju 2015). Tale consapevolezza acquisì ulteriore forza a seguito della seconda Guerra dell'Oppio, allorché le autorità cinesi si convinsero dell'importanza di sviluppare un apparato navale capace di provvedere alla difesa dei mari territoriali, e con ciò alla sopravvivenza della dinastia Qing ed alla stabilità politica interna (*Ibid.*). Ciononostante, la Cina dovette attendere il periodo di Riforma e Apertura per porre le basi di una strategia marittima propriamente definita. Le ultime fasi del regno Qing, infatti, si distinsero per la grande instabilità politica e sociale di cui la Cina fu vittima; in questo contesto, l'intervento predatorio delle potenze straniere e le Guerre dell'Oppio non costituiscono l'unica causa dell'instabilità e della debolezza del Paese. La Cina dell'epoca era infatti percorsa da un certo fermento sociale, influenzato da diversi elementi: l'intervento straniero, anzitutto, che avvicinò ampi gruppi sociali a un nazionalismo radicale, emblematicamente rappresentato dalla rivolta dei Boxer della fine del 1800; la debolezza della dinastia Qing, la cui reputazione e legittimità politica furono erose da corruzione e inefficienza, contribuendo alla diffusione di quei sentimenti filo-repubblicani che porteranno alla deposizione dei Qing (1911) e all'avvio di un breve e travagliato periodo repubblicano (1912-1949). Infine, lo scoppio della prima Guerra Sino-Giapponese e la sconfitta cinese obliterarono definitivamente la fragilità politica e militare del Paese, accelerando il crollo dei Qing (Lord 2009).

Come si è accennato, la breve parentesi repubblicana ha segnato una fase di grande fermento sociale e politico nella storia recente del Paese. Tale vivacità fu determinata da una società civile particolarmente attiva e attenta alla situazione politica e sociale del Paese; ciononostante, le speranze suscitate dal primo periodo repubblicano svanirono con la morte della figura più rappresentativa della repubblica, Sun Yat-sen (1866-1925). Da quel momento, lo scontro politico tra il partito nazionalista (Kuomintang) e i comunisti, la guerra civile che ne derivò e il successivo avvio di un secondo conflitto con il Giappone (1937-1945), fecero del periodo repubblicano una delle fasi più convulse della storia della Cina contemporanea.

Questo breve e certamente parziale excursus relativo all'epoca repubblicana non intende provvedere a una ricostruzione storica esaustiva del periodo; piuttosto, esso si ritiene indispensabile per un inquadramento storico dell'evoluzione della strategia marittima cinese. Gli accadimenti dell'epoca repubblicana aiutano a comprendere come la Cina del periodo fosse interessata da fattori che poco avevano a che fare col dominio marittimo, se non nel senso che quest'ultimo continuava ad essere annoverato tra le maggiori fonti di preoccupazione strategica per la repubblica. Emblematicamente, Sun considerava il confronto tra le grandi potenze per il controllo del Pacifico occidentale come una competizione la cui vera posta in gioco era l'occupazione del territorio cinese (Ju 2015; Nohara 2017). Negli anni Trenta, inoltre, le ripetute invasioni giapponesi costrinsero la Cina a concentrarsi sugli avvenimenti in corso sulla terraferma, trascurando lo sviluppo del proprio apparato marittimo (Collins & Grubb 2009). L'assenza di una visione strategica orientata verso il dominio marittimo rappresentò il risultato specifico dell'intreccio tra tali fattori. Con la vittoria dei comunisti e la fondazione della Repubblica Popolare, il primo ottobre 1949, il dominio marittimo continuò a rivestire un ruolo marginale nei calcoli strategici di Pechino; per la Cina comunista, infatti, le principali preoccupazioni strategiche erano localizzate ai suoi confini continentali. In particolare, la RPC dovette affrontare un conflitto con l'India (1962) per la risoluzione di alcune dispute territoriali e, più significativamente, fu impegnata a tenere sotto stretto controllo i suoi confini nord-occidentali: le divergenze tra Mao e Kruscev e la conseguente frattura tra RPC e URSS, a partire dalla metà degli anni Cinquanta, obbligarono la leadership cinese a concentrarsi sui propri confini territoriali (Doolin 1965; Lord 2009; Lüthi 2010). Un'ulteriore fronte di impegno continentale sarebbe poi sopraggiunto nel 1979, nel contesto della breve ma intensa guerra tra le forze cinesi e il Vietnam (Lord *ibid.*)

In questo quadro, una parziale eccezione fu rappresentata da Taiwan; nonostante la riunificazione nazionale fosse tutt'altro che secondaria per la leadership comunista, a Pechino mancavano le capacità militari per procedere alla riunificazione, non soltanto in considerazione dei vincoli di difesa che legavano Washington a Taipei, che costituivano un ostacolo insormontabile per la realizzazione della riunificazione nazionale, ma anche alla luce della superiorità navale della marina taiwanese dell'epoca (Cole 2009). Infine, lo scenario politico interno alla Cina, in epoca maoista, contribuì a frustrare ogni potenziale sviluppo della proiezione marittima del Paese, come i profondi e diffusi disordini legati alla Rivoluzione Culturale possono ben dimostrare (*Ibid.*). Fondata nel 1950, la Marina dell'Esercito Popolare di Liberazione (MEPL) fu dunque utilizzata ai fini della sola difesa costiera fino alla metà degli anni Ottanta, mantenendo un livello di sviluppo tecnologico molto limitato nel quadro delle

delle direttrici strategiche maoiste (Ibid.; Muller 1983; Lewis & Xue 1994; Li 2009; Dravid 2018). Un assetto strategico difensivo e un raggio d'azione limitato alle acque territoriali furono caratteristiche costanti nella storia della MEPL nel periodo maoista. Già negli anni Cinquanta, Xiao Jinguang – primo comandante delle forze navali cinesi a seguito della fondazione della RPC – prevedeva per la MEPL un assetto “leggero”, che privilegiasse rapidità e mobilità piuttosto che potenza di fuoco. Una proiezione navale propriamente detta era di fatto assente, e il principale compito delle forze navali si limitava al sostegno delle forze di terra (Kondapalli 2001). I cambiamenti occorsi con le riforme inaugurate da Deng, tuttavia, riporteranno il dominio marittimo nell'alveo degli interessi strategici di Pechino, ampliando il ricorso alla marina mercantile e fornendo nuovo stimolo per la modernizzazione delle forze navali.

2.2. L'evoluzione del *seapower* cinese.

Dalla “Riforma e Apertura” alla Via della Seta Marittima

In ambito accademico, sia cinese che internazionale, vi è consenso diffuso nel considerare l'avvio delle riforme di cui fu artefice Deng Xiaoping quale passaggio storico che ha costituito la premessa necessaria perché il dominio marittimo tornasse a occupare una posizione di rilievo nell'orientamento strategico di Pechino (Ju 2015; Hui & Cao 2016). In termini più generali, viene sottolineato come le politiche di riforma abbiano determinato un consistente ampliamento dell'interesse cinese verso la dimensione esterna, e con esso la necessità di sviluppare apparati militari in grado di affrontare le nuove sfide alla sicurezza economica del Paese (Xu 2017b). Alla luce di una nuova valutazione politica del contesto interno e internazionale, la terza sessione plenaria dell'XI congresso del Partito Comunista Cinese (PCC) (1978) identificava infatti nello sviluppo economico una assoluta priorità nazionale (Hui & Cao 2016). Inoltre, nel 1979 il processo di normalizzazione delle relazioni tra Pechino e Washington giungeva a piena maturazione con l'impegno del presidente statunitense James Carter a garantire alla RPC pieno riconoscimento diplomatico e a rispettare il principio della *One China Policy*². Avviata nel

² Sulla base di questa formula, Cina continentale e Taiwan non sono da considerarsi quali entità statuali separate, ma sono piuttosto assimilate all'interno di un'unica entità. Accettando tale principio, l'amministrazione statunitense ha accordato riconoscimento diplomatico alla RPC, la quale considera Taiwan provincia ribelle ma soggetta alla propria sovranità. Nel 1992, Pechino e Taipei hanno raggiunto il cosiddetto *consensus* sul principio dell'unica Cina, pur mantenendo posizioni opposte rispetto al suo significato. Entrambe le parti hanno riconosciuto l'esistenza di un'unica Cina mantenendo visioni opposte rispetto alla legittima titolarità del suo governo. La leadership della RPC si è mostrata intransigente sul rispetto della *One China Policy*, contrastando ogni tentativo di riconoscere a Taiwan lo status di entità indipendente da Pechino. Le leadership di Taipei, al contrario, hanno manifestato una certa discontinuità rispetto alle relazioni con la RPC, anche in considerazione dell'inevitabile *turnover* che si è registrato ai vertici delle istituzioni dell'isola. Attualmente, la leadership di Tsai Ing-wen, esponente del Partito Progressista Democratico ed eletta nel maggio del 2016, ha segnato un periodo di relazioni

1971, la normalizzazione dei rapporti diplomatici sino-statunitensi rafforzava la posizione internazionale della Cina, alimentando inoltre l'impegno di Pechino a sostenere la propria crescita economica. In questo contesto, il crescente coinvolgimento cinese nel commercio marittimo globale iniziava ad assumere una certa rilevanza nella visione strategica nazionale, mentre la normalizzazione delle relazioni con gli USA fungeva da fattore rassicurante rispetto alle potenziali minacce provenienti dal mare (Ibid.). Più in generale, con l'avvio delle riforme, lo sviluppo economico si andava affermando come priorità strategica, e tale priorità emerse gradualmente come principio cardine della *grand strategy* di Pechino. La strategia marittima dell'epoca fu dunque perfettamente coerente con l'approccio cinese nel suo insieme. Tale approccio fu istruito dalle direttive di Deng, che prevedeva per la Cina un forte impegno sul fronte dello sviluppo economico interno e un "basso profilo" nel contesto internazionale. Il celebre motto per cui era necessario "mantenere un basso profilo e aspettare il proprio tempo" (*tao guang yang hui*), riassumeva una visione politica per la quale, mentre il protagonismo internazionale poteva aspettare, lo sviluppo economico si imponeva come imperativo e inderogabile. Lo sviluppo interno assorbiva dunque gran parte delle energie politiche nazionali e doveva fungere, secondo Deng, da premessa per la stabilità cinese e, successivamente, per una maggiore influenza del Paese in ambito internazionale³.

Nonostante la strategia enunciata da Deng relativamente all'opportunità di "mantenere un basso profilo" abbia dato origine a molteplici prospettive analitiche rispetto al suo reale significato, vi è generale consenso nel ritenere che, nel breve periodo, tale visione fosse fortemente concentrata sullo sviluppo economico interno (Chen & Wang 2011). È in questo quadro che nel 1985, per la prima volta, una strategia marittima denominata *near seas defense*⁴ fu adottata dalla Commissione Militare Centrale (CMC) (Erickson 2008; Cole 2016). La priorità accordata da Deng allo sviluppo economico nazionale aveva certamente reso necessario

molto tese con Pechino, provocando inoltre un ulteriore isolamento diplomatico per Taipei. Agli inizi del 2019, la Repubblica di Cina (denominazione ufficiale di Taiwan) può contare sul riconoscimento di 17 Paesi (erano venti all'inizio del 2018). Infine, benché vi sia consenso generalizzato nel considerare la popolazione della Cina continentale e quella di Taiwan come parti di un popolo comune, a Taiwan va emergendo un processo di identificazione nazionale che fa riferimento esclusivo a Taiwan piuttosto che alla nazione cinese. Per ulteriori approfondimenti sulla *One China Policy* e le altre tematiche qui accennate, si veda Hughes (1997), Chiang (2004) Kan (2007), Yeh (2014) e Chang (2015).

³ La prescrizione di "mantenere un basso profilo" si applicava in particolare alla postura internazionale della Cina. Secondo questo principio, Deng intendeva mantenere la RPC in una posizione di sostanziale neutralità nelle relazioni diplomatiche internazionali, con l'obiettivo di costruire una rete di relazioni proficue con quanti più attori statuali indipendentemente dai loro sistemi politici e dagli orientamenti ideologici. Parallelamente, Deng richiama gli sforzi nazionali a concentrarsi sulla crescita economica interna, di cui la politica di Riforma e Apertura costituiva la premessa fondamentale. Per uno studio più approfondito della "politica di basso profilo" e la sua evoluzione nella Cina contemporanea si veda Chen & Wang (2011), Wang (2011) e Yan (2014).

⁴ Per descrivere tale assetto strategico si è altresì utilizzata l'espressione *offshore defense*. In questo lavoro, si privilegia l'utilizzo di *near seas defense*, benché le due definizioni siano di fatto equivalenti. Per ulteriori approfondimenti si veda Li (2009), Hartnett (2014) e Tobin (2018).

l'adozione di tale strategia, che nella sostanza prevedeva l'impiego delle forze navali in uno scenario di guerra locale e limitata, nel perimetro delle periferie marittime cinesi (Dossi 2014). Il paradigma della *near seas defense* determinò un cambio di paradigma strategico limitato (non prevedeva ancora una piena proiezione marittima e confermava la sua natura difensiva), ma non per questo trascurabile; lo spostamento del baricentro spaziale in aree *offshore* si rivelò infatti funzionale a non intaccare l'attività delle zone costiere del sud-est della Cina – epicentro della produzione economica e motore manifatturiero del “nuovo corso” cinese – e determinò un primo, parziale scostamento dalla visione strategica continentale imperante in epoca maoista. (Ibid.; Erickson 2008). Tuttavia, lungo tutto il decennio 1980 le forze navali continueranno ad essere considerate in funzione strettamente difensiva e il loro perimetro d'azione rimarrà circoscritto alle acque costiere (Lewis & Xue 1994; Cole 2009). Ciò non impedì, comunque, che le preoccupazioni relative alla sovranità territoriale cinese si andassero affermando nel contesto dello sviluppo della strategia navale del Paese; in questo contesto, a fianco alla tradizionale attenzione rivolta verso Taiwan, a Pechino emerse con forza la necessità di provvedere alla sicurezza del Mar Cinese Meridionale, dove erano in corso dispute marittime con altri Paesi della regione, in particolare il Vietnam⁵ (Cole ibid.).

Gli anni Ottanta si rivelarono fondamentali per lo sviluppo marittimo cinese, in particolare in considerazione delle potenzialità riconosciute al dominio marittimo in relazione allo sviluppo economico del Paese. A questo proposito, processi di sviluppo sostenuto si innescarono anche nel settore marittimo commerciale, nel cui contesto è stato calcolato come la dotazione cinese sia cresciuta di oltre mille unità in un solo decennio, passando dalle 955 imbarcazioni mercantili del 1980 alle 1948 del 1990; anche in termini di stazza della marina mercantile, gli anni Ottanta hanno segnalato uno sviluppo notevole, raggiungendo 13,9 milioni di tonnellate lorde nel 1990, rispetto ai 6,8 di dieci anni prima (Lloyd's Register of Shipping 1992; Collins & Grubb 2009). Inoltre, nel contesto internazionale erano venute meno – o si erano fortemente indebolite – numerose fonti di preoccupazione per Pechino. In questo quadro, seppur contraddistinte da un assetto tattico difensivo, le forze navali cinesi hanno assunto un ruolo progressivamente più attivo, il cui raggio d'azione si è esteso da una dimensione prettamente costiera al perimetro delle acque territoriali; l'adozione della strategia marittima *offshore* (1985) ha infatti sancito l'abbandono della cosiddetta *near coast defense* in favore di un assetto strategico definito come *near seas active defense* (Li 2009). Tale evoluzione strategica non solo ha contribuito all'ampiamiento del raggio operativo della MEPL, ma ha

⁵ Gli scontri navali con il Vietnam e le dispute che sul Mar Cinese Meridionale verranno discussi con maggiore attenzione più avanti.

inoltre riservato alle forze navali una funzione proattiva e non più limitata alla difesa costiera. La proiezione della MEPL, dunque, non era più pensata esclusivamente in funzione del sostegno alle forze di terra per mezzo della difesa della fascia costiera, ma iniziava ad essere guidata da nuove considerazioni strategiche rispetto alle dispute territoriali nei mari regionali ed alle risorse energetiche ivi presenti, oltre che a Taiwan (Ibid.; Erickson 2008).

In questa fase, la nomina di Liu Huaqing al comando della MEPL (1982-1987) ha rappresentato un ulteriore fattore propulsivo per lo sviluppo della strategia marittima cinese e l'ammodernamento delle forze navali del Paese (Wilhelm 1996; Cole 2009). A Liu si deve la definizione di un nuovo impianto strategico, molto diverso dalla difesa costiera di ispirazione maoista; infatti, egli si è fatto promotore della *near seas defense*, con ciò guadagnandosi l'appellativo di "Mahan cinese" (Yoshihara & Holmes 2005, p. 680). In particolare, Liu ha immaginato il ruolo delle forze navali cinesi sotto una nuova luce, pur nella consapevolezza della loro obsolescenza tecnologica e dei grossi sforzi che il loro ammodernamento avrebbe comportato. In questa prospettiva, Liu ha predisposto un piano di sviluppo strategico e operativo da perseguirsi su tre direttrici parallele: (1) operazioni di "guerriglia marittima" tramite l'utilizzo di unità navali leggere e veloci, con l'obiettivo di frustrare le operazioni di forze nemiche "disperse e isolate"; (2) operazioni navali finalizzate all'attacco di rotte marittime e obiettivi costieri delle forze nemiche presenti nella periferia marittima cinese e (3) operazioni costiere limitate, da realizzare attraverso unità navali sotto la copertura delle forze di artiglieria e dell'aviazione posizionate sulla terraferma (Hartnett 2014). Sulla base di tale piano, alla MEPL venivano affidati compiti che ne segnavano un allontanamento progressivo ma inesorabile dalle prescrizioni della difesa costiera. In particolare, secondo le considerazioni strategiche di Liu, la *near seas defense* avrebbe permesso alle forze navali cinesi di perseguire operazioni non necessariamente vincolate al supporto delle forze di terra. In questo senso, la *near seas defense* può essere considerata il prodotto di una nuova concezione strategica la cui realizzazione, però, si rivelava limitata dalle condizioni della tecnologia marittima cinese. L'abbandono della difesa costiera e l'allargamento del raggio operativo ai mari vicini testimoniano la definizione di una proiezione marittima che, seppure in fase embrionale e costretta tra le difficoltà legate alle condizioni materiali dell'apparato navale cinese, allargava il ventaglio delle possibilità operative e ne estendeva contestualmente il perimetro.

Liu si era guadagnato l'appellativo di "Mahan cinese" in considerazione del nuovo e fondamentale ruolo che egli aveva immaginato per le forze navali del Paese. In particolare, le riforme economiche ponevano la Cina nelle condizioni di migliorare sostanzialmente il proprio status internazionale, sia in ambito economico che politico; nonostante l'ascesa cinese fosse

ancora agli inizi, Liu comprese che un apparato navale all'altezza delle sfide strategiche ed economiche del nuovo ruolo che si profilava per la Cina costituiva un fattore fondamentale. Coerentemente con gli assunti mahaniani, infatti, Liu era convinto che “un Paese forte” necessitasse di “una marina militare [altrettanto] forte” (Cole 2016, pp. 92-93).

Al fine di rendere operativa la nuova dottrina navale, Liu dovette anzitutto confrontarsi con un contesto militare in cui le forze di terra avevano tradizionalmente giocato un ruolo centrale. Sotto il suo comando, Liu premette non solo affinché si procedesse all'ammodernamento tecnologico e all'ampliamento del perimetro operativo della MEPL, ma si impegnò per far sì che le forze navali godessero di maggiore attenzione e più ampio margine decisionale all'interno dell'esercito cinese (Ibid.). Nonostante tale obiettivo sia ancora oggi tutt'altro che realizzato (come si chiarirà più avanti in questo capitolo), l'iniziativa di Liu trovava una sua giustificazione nel nuovo e già citato interesse cinese verso questioni afferenti alla sua sovranità marittima, nonché dalla preoccupazione verso Taiwan, fattore tradizionalmente prioritario per Pechino, il cui processo di democratizzazione avviato negli anni Ottanta contribuiva all'apprensione cinese (Erickson 2008).

In questo quadro, le forze navali si resero protagoniste di alcuni scontri nel Mar Cinese Meridionale che le videro impegnate contro le forze sudvietnamite (1974) e vietnamite (1988). Tali scontri furono innescati dalle dispute territoriali relative alle isole Paracelso (1974) e all'arcipelago delle Spratly (1988); in entrambi gli scenari, il successo delle proprie forze navali permise a Pechino di occupare le isole contese e, come diretta conseguenza, di guadagnarsi una presenza più massiccia all'interno del Mar Cinese Meridionale⁶. Tale condotta è proseguita nei decenni successivi, come testimonia l'occupazione della scogliera Mischief, nelle isole Spratly (1995) (Chellaney 2016). La vittoria ottenuta nei due scontri, che pure non sono sfociati in un confronto navale di grossa portata, ha contribuito a migliorare lo status della MEPL nel contesto delle forze armate cinesi e ha reso evidente che lo sviluppo di una proiezione marittima solida avrebbe portato benefici significativi per gli interessi di Pechino. In particolare, negli anni che separano i due conflitti sul Mar Cinese Meridionale, le riforme economiche avviate in Cina iniziavano a dare i primi risultati, conferendo ulteriore rilevanza al dominio marittimo in quanto dimensione strategica per il commercio del Paese (McVadon 2009). In questo quadro, è stato notato come a differenza del conflitto per il controllo delle isole Paracelso, lo scontro sulle Spratly vide Pechino motivata da considerazioni legate alla sua sicurezza economica, quali l'accesso a nuove aree oceaniche ricche di risorse ittiche ed energetiche (Gao 1994).

⁶ Per un approfondimento delle dispute marittime e territoriali che coinvolgono la Cina, si veda Fravel (2008b).

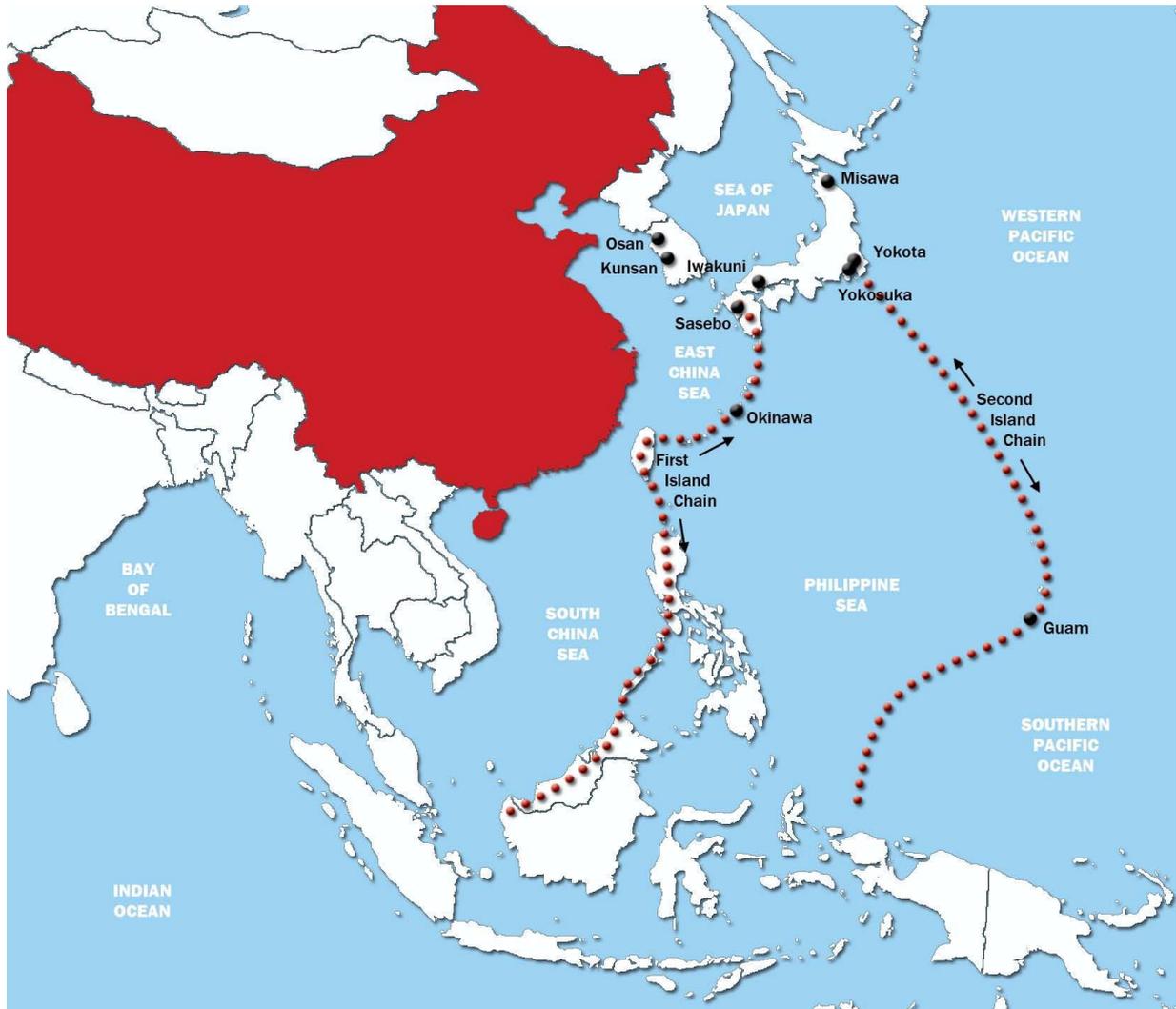
Tali considerazioni acquisirono ulteriore rilevanza a metà degli anni Novanta, allorché la Cina divenne Paese importatore netto di greggio (1993) e dovette affrontare la terza crisi dello stretto con Taiwan (1995-1996) (Yoshihara & Holmes 2010). In questa fase, inoltre, lo sviluppo economico interno acquisiva importanza ancora maggiore, soprattutto a seguito degli incidenti di piazza Tiananmen (1989), che avevano generato forti preoccupazioni per il PCC in quanto segnalavano che, nella percezione popolare, la legittimità del partito era oggetto di critiche profonde e diffuse. Migliorare le condizioni economiche interne appariva quindi funzionale alla conservazione della stabilità politica all'interno del Paese (McMahon 2013). Sotto questo profilo, lo sviluppo delle forze navali, e dell'apparato marittimo più in generale, presentava indubbi benefici per la strategia cinese, sia in ambito interno che internazionale.

Gli eventi storici sopra descritti furono decisivi nel fornire un nuovo slancio operativo alla MEPL, in un frangente in cui il dominio marittimo affermava la sua importanza in funzione degli obiettivi strategici di Pechino. In questo contesto, come accennato, impedimenti di carattere materiale dovevano ancora essere superati, per cui l'implementazione di una proiezione marittima che si articolasse oltre il perimetro dei mari regionali si rivelò di difficile realizzazione. Nondimeno, la difesa delle aree marittime regionali si confermava prioritaria, in particolare a seguito delle vittorie militari sulle Paracelso e le Spratly, le quali fornivano nuovo vigore alla capacità di affermazione cinese rispetto alle proprie dispute marittime ed all'adozione della *near seas defense*. Al fine di superare gli ostacoli che impedivano alla MEPL di ottenere una pur embrionale proiezione marittima regionale, Liu predispose dunque un piano di sviluppo in quattro punti. Essi prevedevano: (1) la capacità di ottenere un controllo navale rispetto ad aree circoscritte e per periodi limitati; (2) la difesa delle rotte marittime nazionali; (3) capacità di combattimento al di fuori delle aree marittime su cui Pechino rivendicava la propria sovranità e (4) l'implementazione di un deterrente nucleare credibile (Hartnett 2014). Contestualmente, tale piano prevedeva uno sviluppo in tre fasi da articolarsi nel medio-lungo periodo, in considerazione delle lacune tecniche e operative di cui soffrivano le forze navali cinesi. Tali tappe possono essere riassunte come segue: (1) entro il 2000, ottenere il controllo marittimo nel contesto dei mari regionali (Mar Cinese Orientale, Mar Cinese Meridionale, Mar Giallo), fino alla Prima Catena di Isole; (2) entro il 2020, controllo marittimo esteso fino alla Seconda Catena di Isole; (3) entro il 2050, proiezione marittima globale (Cole 2010; 2016).

Con la definizione della *near seas defense*, la dottrina navale cinese ha esteso il raggio operativo delle forze navali oltre le 200 miglia nautiche dalla linea di costa, al cui interno era invece localizzato il baricentro strategico della difesa costiera. L'estensione del perimetro operativo della MEPL ha determinato l'allontanamento dell'area di un potenziale confronto

navale dalle coste cinesi, con il duplice fine di scongiurare danni ai centri della fascia costiera (dove si concentrano gran parte della produzione economica e degli snodi logistici e commerciali) e mantenere il nemico al di fuori delle acque territoriali (Yoshihara 2016). Ciononostante, tale estensione spaziale non ha riguardato aree esterne alla dimensione regionale dell'Asia orientale, quali l'Oceano Pacifico meridionale e l'Oceano Indiano (Li 2009). In questo senso, l'espansione del perimetro d'azione della MEPL non si è tradotta in una proiezione marittima extraregionale, anche a causa del permanere di limitate capacità tecnologiche e operative. Pur tuttavia, l'adozione della *near seas defense* ha segnalato un'evoluzione strategica non marginale, per la quale l'influenza di Liu ha rappresentato uno dei fattori decisivi. Sotto l'ombrello del nuovo assetto strategico, Liu ha per altro verso avuto il merito di promuovere percorsi di ricerca relativi alla tecnologia ed allo sviluppo strategico delle forze navali in ambito istituzionale (Ibid.). Infine, Liu ha immaginato per la MEPL un ventaglio di incarichi che superassero il ricorso alle operazioni navali al solo scopo militare; a questo proposito, egli ha riconosciuto all'attività delle forze navali il potenziale per accrescere il proprio prestigio e la propria influenza nel contesto marittimo internazionale (Till 2009). In questo quadro, Liu ha previsto per le forze navali attività di *security diplomacy* come veicolo di miglioramento della propria immagine internazionale, in particolare nel contesto regionale. Tra queste attività, le visite ufficiali ai porti stranieri hanno costituito le prime iniziative di diplomazia navale ad essere perseguite con una certa sistematicità: la prima esperienza, in questo senso, risale al 1985 e ha visto unità della marina cinese far visita ai porti del Bangladesh. A partire dalla metà degli anni Novanta, tali iniziative hanno subito un notevole aumento e coinvolto prevalentemente Paesi dell'Asia-Pacifico quali Australia, Corea del Nord, Filippine, India, Malaysia, Pakistan e Sri Lanka; inoltre, a partire dall'esperienza delle Hawaii nel 1989, le forze navali cinesi sono state protagoniste di numerose visite ufficiali ai porti statunitensi (Gill 2007).

La Prima e la Seconda Catena di Isole



Cartina 1. Fonte: Consortium of Defense Analysts, 2013⁷

Gli anni Novanta hanno dunque visto le forze navali cinesi impegnate nel primo piano sistematico di *security diplomacy* dalla fondazione della Repubblica Popolare. Contestualmente, le autorità cinesi hanno promosso la modernizzazione tecnologica della MEPL, al fine di migliorare le capacità di combattimento integrato con le altre forze armate, nel contesto della cosiddetta “guerra locale in condizioni di alta tecnologia” (Dossi 2014). Sotto tale definizione, Jiang Zemin (segretario del PCC 1989-2002, presidente della RPC 1993-2003)

⁷ Per un approfondimento sulla definizione e la funzione strategica delle catene di isole, si veda Huang (1994) e Cole (2010).

ha promulgato nuove linee guida per l'implementazione della cosiddetta *active defense*, allo scopo di contrastare un eventuale intervento statunitense nel contesto di un confronto tra Pechino e Taipei (Finkelstein, 2007; Cole 2016). Il concetto di *active defense* emerse originariamente nel quadro della guerra di guerriglia condotta da Mao e dai comunisti cinesi nel periodo della guerra civile contro i nazionalisti del Kuomintang; tale assetto tattico venne efficacemente definito da Mao come “difesa finalizzata a contrattaccare e dare avvio ad un'offensiva” (Yoshihara & Holmes 2010, p. 29). In termini generali, la difesa attiva costituisce un elemento di continuità nel contesto della strategia militare cinese. Tale strategia conserva macro-obiettivi di natura difensiva, ma sul piano tattico e operativo è caratterizzata da una commistione di elementi difensivi e offensivi (Martinson 2015; US Department of Defense 2017; Xu 2017b). Il concetto di difesa attiva non determina cambi di paradigma sul piano strategico – che si conferma mantenere un impianto difensivo – ma interviene sul piano tattico e operativo.

Un primo banco di prova per le forze navali cinesi sarebbe giunto con la cosiddetta Crisi dello Stretto del 1995-1996. In quel frangente, la RPC si è resa protagonista di una serie di lanci missilistici sullo stretto di Taiwan, con l'obiettivo di intimidire le spinte indipendentiste e democratiche che attraversavano l'isola. La crisi si concluse a seguito dell'intervento statunitense, che si concretizzò nell'invio di alcune unità navali nelle acque dello stretto. Tra queste erano in particolare le portaerei USS Nimitz e USS Independence a contribuire alla dimostrazione di forza voluta da Washington al fine di scoraggiare un'*escalation* da parte cinese. In effetti, la presenza delle forze navali statunitensi ha rappresentato un ostacolo insormontabile per ulteriori azioni da parte cinese. Se da un lato la dimostrazione di forza da parte statunitense ha prevenuto possibili iniziative militari, essa ha inoltre messo in evidenza le enormi lacune tecniche e tecnologiche della MEPL. Di conseguenza, a seguito della Crisi dello Stretto, la questione della modernizzazione navale ha acquisito rilevanza prioritaria nell'agenda politica nazionale; le autorità cinesi si sono quindi impegnate nell'acquisto di sottomarini classe Kilo dalla Russia, mentre in patria è stato avviato un programma di produzione di sottomarini classe Song e, più significativamente, il primo programma di fabbricazione di sottomarini nucleari. In aggiunta, Pechino si è concentrata sull'ammodernamento delle forze navali di superficie, in particolare nell'ambito della standardizzazione delle procedure, dell'interoperabilità e delle operazioni congiunte (Cole 2008; 2016; Hui & Cao 2016). La consapevolezza della propria debolezza relativamente alla forza statunitense ha dunque rappresentato uno stimolo sostanziale per l'ammodernamento navale cinese dopo la Crisi dello Stretto.

In questa fase, a Pechino hanno preso forma le prime misure legislative in tema di sovranità marittima; un primo esempio è rappresentato dalla legge che disciplina le acque territoriali e le zone marittime contigue (1992). Con la promulgazione di tale atto, le acque territoriali cinesi vengono definite in termini estensivi, includendovi aree contese quali Taiwan, le isole Diaoyu/Senkaku nel Mar Cinese Orientale, e gli arcipelaghi Paracelso e Spratly. Vengono inoltre rese più severe le condizioni per l'accesso di unità navali straniere nelle acque cinesi e, contestualmente, affermato il diritto di espellere imbarcazioni la cui condotta sia ritenuta illegale sulla base della nuova legge (Garofano 2008; Tobin 2018). La legge del 1992 sarà alla base di una serie di misure promulgate nel corso del decennio successivo e che fungeranno da punto di riferimento per le rivendicazioni cinesi nelle aree marittime a sovranità contesa (Tobin *ibid.*). In questo contesto, nel 1998 viene pubblicato il primo libro bianco sulla difesa nazionale, un documento che si rivelerà di grande interesse per l'analisi degli obiettivi strategici di Pechino. Il libro bianco, la cui pubblicazione ha cadenza biennale⁸, non rappresenta una declinazione dettagliata della strategia cinese, ma provvede piuttosto a fornire il quadro strategico complessivo con l'indicazione dei suoi elementi e obiettivi principali. In sintesi, il libro bianco codifica la prospettiva cinese sulla sicurezza nazionale del Paese (Ministry of National Defense of the PRC 2015).

Nonostante il primo libro bianco non definisca una strategia marittima propriamente detta, esso prescrive la necessità di salvaguardare i diritti e gli interessi marittimi nazionali, nonché la difesa del sistema marittimo internazionale; il documento sottolinea l'importanza di proteggere la sovranità cinese nelle aree marittime contese, e introduce un elemento di novità laddove prevede un ruolo attivo delle forze cinesi a difesa dell'ordine marittimo internazionale (*Ibid.*). Il libro bianco del 1998 porrà le basi per i successivi sviluppi della strategia marittima del Paese e il contestuale ammodernamento del suo apparato navale. In questo quadro, nel 1999 viene lanciata la Forza di Sorveglianza Marittima (FSM), una unità paramilitare incaricata di operazione di pattugliamento; la FSM sarà protagonista di scontri minori con imbarcazioni civili appartenenti a Paesi coinvolti nelle dispute nel Mar Cinese Meridionale e nel Mar Cinese Orientale. Alla fine degli anni Novanta, inoltre, la RPC promulga il cosiddetto "Nuovo Concetto di Sicurezza" (NCS), nel cui quadro la definizione delle politiche di sicurezza nazionale e delle minacce alla stabilità del Paese subisce una notevole evoluzione. In particolare, il NCS guarda alla sicurezza nazionale da una prospettiva multidimensionale, in cui la forza militare, lo sviluppo economico e la stabilità finanziaria svolgono un ruolo essenziale; il NCS è dunque

⁸ I libri bianchi che si riferiscono agli anni 2008 e 2010 sono stati pubblicati, rispettivamente, nel 2009 e 2011. In questo lavoro, ci si riferirà ad essi con l'indicazione dell'anno di pubblicazione.

rilevante in quanto definisce la sicurezza nazionale come concetto multidimensionale e onnicomprensivo (Xu 2017b).

Con la pubblicazione del libro bianco del 2002, la necessità di contribuire ai framework della cooperazione internazionale viene ribadita e caratterizzata come elemento funzionale allo sviluppo economico cinese; tale impianto viene mantenuto e potenziato con le pubblicazioni del 2004 e del 2006 (Garofano 2008). Nel 2008, con la pubblicazione del quinto libro bianco di difesa, le fonti di instabilità non-tradizionali (*non-traditional threats*) trovano spazio nel novero delle minacce alla stabilità cinese (Yoshihara & Holmes 2010). Un primo, significativo risultato di tale evoluzione strategica, caratterizzata da una maggiore disponibilità a contribuire alle operazioni di cooperazione internazionale, oltre che dalla preoccupazione per gli effetti di azioni potenzialmente destabilizzanti da parte di attori non-tradizionali, sarebbe arrivato nel dicembre 2008, allorché le unità navali di Pechino avrebbero preso parte alle operazioni antipirateria nel Golfo di Aden (Tobin 2018). Quest'ultima ha rappresentato una tappa fondamentale per le forze navali cinesi, in quanto:

Era la prima volta che una forza dell'esercito veniva impiegata all'estero per proteggere gli interessi nazionali, che forze marittime da combattimento venivano utilizzate per prendere parte a operazioni di soccorso umanitario all'estero, e che SLOC di vitale importanza venivano protette in acque lontane dalla Cina (Hui & Cao 2016, p. 340).

Tali operazioni sono state condotte con costanza e hanno contribuito al prestigio delle forze navali cinesi, che fino al 2017 hanno preso parte a 26 missioni di scorta nel Corno d'Africa (China Power Team 2017a). In questo contesto è stato puntualizzato come, nel primo decennio degli anni Duemila, la dottrina navale cinese si sia concentrata su scenari di guerra locale, in cui maggiore enfasi è riservata allo sviluppo informatico delle tecnologie belliche. Un fattore importante è in questo senso rappresentato dalla progressiva "esternalizzazione" dei teatri spaziali, ovvero l'allontanamento di tali teatri da una dimensione tipicamente continentale in favore di proiezioni marittime e aeree (Dossi 2014). L'avvio delle missioni antipirateria nel Golfo di Aden potrebbe in questo senso aver persuaso Pechino che i tempi fossero maturi per condurre operazioni navali – e dunque ricorrere al dominio marittimo – con ragionevole fiducia nelle capacità della propria flotta.

L'ampiamiento del perimetro operativo delle forze navali cinesi ha trovato nuovo impulso con la codificazione dei libri bianchi del 2009 e del 2011. In entrambe le versioni, la marina cinese è chiamata ad estendere il proprio raggio d'azione ai "mari aperti" (*far seas*), segnalando una progressiva estensione dei teatri spaziali in cui le forze navali sono incaricate di operare. Nonostante la definizione di tali teatri sia oggetto di dibattito, è stato notato come la maggiore frequenza con cui le forze navali cinesi hanno operato nell'area del Pacifico nord-occidentale e nell'Oceano Indiano orientale rendano tali aree il perimetro di riferimento per l'identificazione dei cosiddetti "mari aperti" (Yoshihara 2016). I "mari aperti" coincidono dunque con un teatro spaziale non più confinato a una dimensione strettamente regionale, quale era quella identificata dalla *near seas defense*, ma non può essere considerato il riferimento strategico per una proiezione marittima pienamente globale.

Ciononostante, questo ulteriore allargamento del raggio operativo della MEPL – ribadito nel libro bianco del 2013 – emerge in una fase estremamente importante per lo sviluppo del *seapower* cinese. Tale fase coincide con il mandato di Hu Jintao (2002-2012) al vertice della leadership della RPC. In questo frangente, un primo fattore propulsivo in termini di sviluppo marittimo è stato rappresentato dal dodicesimo piano quinquennale (2011-2015), adottato nella fase finale del mandato di Hu e considerato estremamente rilevante per aver fatto esplicita menzione della necessità di definire una "strategia di sviluppo marittimo nazionale finalizzata a rendere la Cina una grande potenza marittima" (Tobin 2018, pp. 7-8). Il riferimento a un piano strategico comprensivo, finalizzato allo sviluppo di una "grande potenza marittima", fungerà da premessa per un altro passaggio fondamentale, rappresentato dal XVIII congresso del PCC. In quell'occasione, la "costruzione di una grande potenza marittima" acquisisce ulteriore slancio e diviene priorità strategica assoluta allorché Hu Jintao ne dà presentazione ufficiale di fronte ai delegati del congresso (Ibid.; Dossi 2014). Al fine di divenire una grande potenza marittima, Hu lancia un piano di sviluppo orientato al raggiungimento dei seguenti obiettivi: (1) l'abilità di utilizzare le risorse presenti nell'oceano; (2) un'economia marittima sviluppata; (3) la protezione dell'ambiente marino e (4) la difesa dei propri diritti e interessi marittimi (Tobin ibid.; Chellaney 2016). Come si evince, tale piano riserva particolare attenzione (punti 1, 2, 3) ai benefici legati all'economia marittima; inoltre, può rintracciarsi una dimensione più specificamente militare (punto 4), la quale segnala un orientamento strategico che troverà piena espressione con il successivo mandato di Xi Jinping (2013-) (Dossi 2014). Tale orientamento vedrà Pechino assumere una postura più assertiva in alcune dimensioni della sua politica estera e, in particolare, nel contesto delle dispute marittime e territoriali (Zhang 2015).

Sotto diversi profili, il XVIII congresso del PCC ha rappresentato un evento “costituente” per lo sviluppo marittimo cinese, ma non si è imposto come una cesura con il passato. A partire dalla fine del maoismo, lo sviluppo marittimo del Paese è stato incrementale e ha subito progressive evoluzioni in termini di espansione dei propri teatri spaziali e della propria importanza strategica. Con il XVIII congresso, a cambiare è l’inquadramento dello sviluppo marittimo nel complessivo contesto politico e istituzionale del Paese; se, fino a quel momento, tale sviluppo si era realizzato con l’imprescindibile assenso della leadership, il discorso di Hu Jintao di fronte al congresso iscrive tale processo nel quadro d’azione delle principali istituzioni politiche del Paese. Esso, dunque, assume a priorità strategica nazionale e impegna i massimi organi politici e istituzionali del Paese alla sua realizzazione. Inoltre, con il riferimento allo sviluppo di una “grande potenza marittima” pronunciato dalla massima personalità politica nel consesso politico-istituzionale più prestigioso del Paese, lo sviluppo del *seapower* viene svincolato dalla sua tradizionale dimensione locale-regionale e abbraccia ambizioni globali. A seguito del XVIII congresso, non a caso, il riferimento alla costruzione di una grande potenza marittima ha trovato ampio spazio all’interno delle pubblicazioni ufficiali del governo. Il libro bianco di difesa del 2013 è stato infatti il primo a identificare la realizzazione dello status di “potenza marittima” come “strategia nazionale di sviluppo fondamentale” (Jakobson 2015, p. 300). Parallelamente, il documento ha impegnato le forze navali cinesi ad acquisire maggiore mobilità nel contesto di operazioni d’alto mare (Yoshihara 2016).

Con l’insediamento di Xi Jinping al vertice del potere cinese (2012-2013), l’evoluzione della strategia marittima del Paese è proseguita nel solco tracciato da Hu Jintao. In particolare, nel 2013 Xi è tornato a sottolineare il ruolo fondamentale del dominio marittimo in riferimento allo sviluppo economico interno e alla difesa degli interessi cinesi in termini di sovranità e sicurezza (Tobin 2018). Sotto la guida di Xi, le forze armate sono state protagoniste di uno *shift* strategico che ha determinato una maggiore assertività delle forze navali nel contesto delle dispute marittime. La maggiore assertività delle forze armate cinesi, e di quelle navali al loro interno, è stata considerata il prodotto di diversi fattori, nel cui quadro è stata riconosciuta l’influenza determinante delle spinte nazionaliste, delle pressioni provenienti dalle élite militari e della visione strategica di Xi Jinping (Townshend & Medcalf 2016). La particolare enfasi posta dalla leadership cinese sulla difesa dei diritti marittimi nazionali, dunque la maggiore assertività nel contesto delle dispute sui mari regionali in cui Pechino è coinvolta, sono stati in parte mitigati dalla necessità di mantenere la stabilità nel dominio marittimo; tale dimensione ha spinto Townshend e Medcalf (Ibid.) a definire la postura marittima cinese in termini di

“assertività controllata”, in quanto caratterizzata da una postura generalmente assertiva, ma attenuata dalla necessità di non danneggiare la stabilità complessiva del dominio marittimo. Il mandato di Xi Jinping si è inoltre contraddistinto per la formulazione del cosiddetto “Sogno Cinese”, definizione con la quale si propone una “visione integrata e trasformativa” per la “nazione cinese”, con l’obiettivo del “rinnovamento” complessivo del Paese (Kuhn 2014). Al fine di realizzare tale rinnovamento, gli sforzi nazionali sono chiamati alla creazione di una società moderatamente prospera entro il 2020-2021, per poi puntare alla creazione di una società pienamente sviluppata dal punto di vista economico e di uno Stato forte e stabile entro il 2049-2050.

I due traguardi, a cui gli apparati cinesi di governo fanno riferimento come “obiettivi del secolo”, assumono un grande significato in quanto coincidono con il centesimo anniversario della nascita del PCC (2021) e della fondazione della RPC (2049). Le due date, inoltre, risultano particolarmente rilevanti per lo sviluppo della strategia marittima nazionale, in quanto confermano gli obiettivi di sviluppo enunciati da Deng Xiaoping e Liu Huaqing negli anni Ottanta. Questi, come si è visto, prevedevano per l’apparato marittimo un piano di sviluppo incrementale legato a specifici obiettivi nazionali. Liu, in particolare, immaginava forze navali capaci di operare in modo consolidato in aree poste oltre la Seconda Catena di Isole entro il 2020, e una proiezione marittima globale entro il 2050. (Hartnett 2014; Cole 2016). In questo contesto, alcune analisi indicano che la MEPL potrebbe contare su una forza di 351 unità navali entro il 2020, a fronte delle 308 unità previste per la marina statunitense, raggiungendo lo status di flotta navale più numerosa sul piano globale (Krupakar 2017). È quindi possibile sostenere che lo sviluppo delle forze navali e della strategia marittima nazionale assuma un peso specifico non marginale ai fini della realizzazione del Sogno Cinese; tale elemento viene ampiamente riconosciuto dalle autorità nazionali, che nel libro bianco di difesa del 2015, come si vedrà più avanti, assegnano al dominio marittimo un ruolo cruciale per lo sviluppo economico e la stabilità sociale del Paese (State Council Information Office of the PRC 2015). In questo senso, è stato notato come il rinnovamento previsto dal Sogno Cinese conservi una “pronunciata dimensione militare e navale” (Holmes 2018).

Sotto il mandato di Xi Jinping, il dominio marittimo ha trovato una posizione stabile tra le dimensioni ritenute strategicamente prioritarie. Nel 2013, Xi ha ufficializzato il concetto di “gestione strategica dei mari”, obiettivo per il quale è stato sollecitato un robusto rafforzamento delle forze navali (Martinson 2015). La priorità accordata allo sviluppo di una strategia in grado di estendere la proiezione marittima cinese è stata inoltre confermata negli anni successivi. In questo quadro, la riforma dell’esercito realizzata nel 2015 ha prodotto effetti significativi per

una parziale riorganizzazione degli apparati militari, la razionalizzazione delle procedure e, non ultimo, il ribilanciamento del peso specifico delle diverse forze armate. La riforma si è mossa nel senso di una migliore gestione delle risorse militari, elemento che si è tradotto, concretamente, nella creazione di un organismo di coordinamento generale all'interno della CMC, in una notevole riduzione dei teatri operativi dell'Esercito Popolare di Liberazione (EPL) (passati da sette a cinque) e nel ridimensionamento numerico delle forze di terra (Xinhua 2017b). In riferimento a quest'ultimo fattore, la riforma del 2015 ha determinato una riduzione di circa 300 mila membri delle forze armate, la quale ha tuttavia interessato in particolare le forze di terra, aumentando la quota riservata alle forze aeree e alle forze navali nel computo complessivo del personale militare (Cole 2016). Sebbene l'impegno relativo alla riduzione del personale delle forze armate abbia con ciò raggiunto un primo risultato, le cifre relative alle ambizioni di medio-lungo termine della riforma si rivelano incerte; alcune fonti cinesi hanno parlato di una riduzione delle forze di terra pari a circa il 50 per cento degli 1,6 milioni di effettivi, portando il numero delle forze di terra al minimo storico di circa 850 mila unità (Xinhua 2017b; Yang 2017). L'implementazione della riforma, dunque, si pone in relazione di sostanziale continuità con il processo di riduzione delle forze di terra e l'aumento del peso specifico della MEPL, delle forze aeree e di quelle missilistiche. Come è stato notato, tale processo ha diminuito la rappresentanza delle forze di terra dall'82 per cento al 70 per cento del totale in circa tre decenni (1981-2010), accrescendo la quota relativa alle forze navali dall'otto all'undici per cento nello stesso periodo (Dossi 2014). Nonostante ciò, le forze navali risultano a tutt'oggi le meno numerose all'interno delle forze armate di Pechino, potendo contare su un personale di circa 235 mila unità (Cole 2016).

La riorganizzazione dell'apparato militare annunciata nel 2015 può essere compresa nel suo pieno significato laddove la si inquadri come lo strumento esecutivo della visione strategica enunciata dal libro bianco del 2015. Il documento, che costituisce la più recente pubblicazione del suo genere, opera una vera e propria cesura con il tradizionale orientamento continentale della strategia cinese. A proposito dello "Sviluppo delle Forze [Armate] nei Principali Ambiti di Sicurezza", infatti, esso prescrive che:

I mari e gli oceani sono essenziali per la pace duratura, la stabilità e lo sviluppo sostenibile della Cina. La mentalità tradizionale per cui la terra è più importante del mare deve essere abbandonata, e grande rilevanza deve essere riservata alla gestione dei mari e degli oceani, ed

alla difesa dei diritti e degli interessi marittimi (State Council Information Office of the PRC 2015).

Con questo passaggio, il libro bianco codifica l'evoluzione dell'assetto strategico cinese verso un'articolazione distintamente marittima. Sebbene tale previsione non abbia convinto unanimemente della vocazione marittima della strategia cinese, essa risulta estremamente rilevante in quanto, per la prima volta, al dominio marittimo viene riconosciuto rilievo strategico pari – se non superiore – a quello continentale (Xu 2017b). I mari e gli oceani vengono descritti come dimensioni cruciali per il mantenimento della pace, la stabilità e lo sviluppo sostenibile; in altri termini, sul dominio marittimo vengono individuati i principali fattori per la realizzazione degli obiettivi strategici di Pechino. Il documento fornisce inoltre ulteriori specifiche rispetto alla:

Necessità che la Cina sviluppi una moderna struttura di forza marittima militare, commisurata ai suoi interessi in materia di sicurezza nazionale e sviluppo, difesa della sua sovranità nazionale, dei suoi diritti e interessi marittimi, protezione delle SLOC strategiche e degli interessi internazionali, e partecipazione alla cooperazione marittima internazionale, al fine di sostenere l'obiettivo strategico di costruire una potenza marittima (Ibid.).

In questa chiave, la descrizione dei principali compiti operativi delle forze navali viene operata all'interno di un quadro organico ed unitario; lo sviluppo della forza navale deve dunque compiersi in funzione di obiettivi localizzati in domini marittimi prossimi dal punto di vista geografico (sovranità nazionale, diritti marittimi), nonché di elementi posti al di fuori dell'ambito strettamente regionale (difesa delle SLOC e cooperazione marittima). La prescrizione relativa alla “difesa della [...] sovranità nazionale, dei [...] diritti e interessi marittimi” si riferisce, in modo inequivocabile, al supporto delle rivendicazioni territoriali nei mari regionali, e in particolare alle contese marittime nel Mar Cinese Meridionale. Tale obiettivo viene per la prima volta menzionato dal libro bianco di difesa nel 2013; nella pubblicazione del 2015, tuttavia, esso assume un profilo più significativo, confermando lo *shift* strategico verso un assetto più assertivo in termini di difesa delle rivendicazioni marittime di Pechino, nel libro bianco definite come “diritti e interessi marittimi” (Martinson 2015; Townshend & Medcalf 2016).

Secondo il libro bianco del 2015, alle forze navali è inoltre prescritto l'impegno di proteggere la sovranità nazionale nel contesto delle dispute marittime, ma viene nondimeno espressa la necessità di condurre operazioni in contesti extraregionali. In questo senso, è previsto il superamento di una logica strettamente regionale in favore di un assetto misto:

La Marina dell'EPL [...] muterà il suo assetto dall' "offshore waters defense"⁹ a una combinazione di "offshore waters defense" e "open seas protection", e svilupperà una forza da combattimento marittimo congiunta, multifunzionale ed efficiente. La MEPL incrementerà le sue abilità di deterrenza e contrattacco, manovra marittima, operazioni congiunte in mare, difesa e supporto comprensivi (Ibid.).

Alla luce di questo passaggio, si evince come gli obiettivi di ampliamento del raggio operativo delle forze navali cinesi non determinino una proiezione globale definita; questo approccio misto è verosimilmente dovuto alle relative carenze tecniche e strategiche che permangono nel contesto dell'apparato navale cinese. A questo proposito, Xu Guangyu, consigliere della China Arms Control and Disarmament Association, ha fatto notare come la necessità di proteggere gli interessi cinesi al di fuori del contesto regionale si riveli, allo stato attuale, oltre la portata delle forze militari di Pechino (Yang 2017). Sotto un diverso profilo, i compiti strategici e operativi che il documento assegna alle forze navali implicano un non trascurabile ampliamento del loro perimetro d'azione; in questo senso, le direttrici strategiche del 2015 prevedono per la MEPL lo sviluppo di capacità operative globali (Cole 2016). Il baricentro operativo delle forze navali subisce dunque un ulteriore allontanamento dalla Cina continentale, verso regioni marittime poste al di fuori di un dominio propriamente regionale (Krupakar 2017).

Significativamente, nel documento viene ripetutamente richiamata l'opportunità di contribuire ai framework di cooperazione sulla sicurezza internazionale, sollecitando in particolare il ruolo delle forze navali. Nella sesta e ultima sezione del documento, dedicata alla "Cooperazione Militare e di Sicurezza", si afferma che:

Le forze armate cinesi si adopereranno al fine di estendere il campo della [...] formazione e della pratica da ambiti di sicurezza non-tradizionali a [d ambiti di sicurezza] tradizionali. Esse parteciperanno attivamente ai dialoghi [in tema] di sicurezza ed alla cooperazione

⁹ Si veda nota 1.

marittima internazionale, e, congiuntamente, faranno fronte a minacce tradizionali e non tradizionali alla sicurezza marittima (State Council Information Office of the PRC 2015).

Inoltre, i framework di cooperazione internazionale vengono considerati come esperienze attraverso le quali “le forze armate possono [...] migliorare le proprie capacità e il proprio expertise”; in questo senso, il libro bianco sostiene l’impegno delle forze armate cinesi a sostegno di missioni di *peacekeeping* e operazioni di HA/DR (Ibid.). In riferimento al dominio marittimo, alle forze navali viene prescritto di:

Continuare a prendere parte a missioni di scorta nel Golfo di Aden ed in altre aree marittime [...], potenziare gli scambi e la cooperazione con le task force navali di altri Paesi e garantire collettivamente la sicurezza delle SLOC (Ibid.).

Come si può notare, il ruolo delle forze navali viene più volte chiamato in causa in funzione del raggiungimento dei principali obiettivi strategici nazionali. In termini più generali, e alla luce del quadro qui tracciato, la strategia militare cinese definita dall’ultima edizione del libro bianco stabilisce obiettivi strategici in funzione dei quali l’azione delle forze navali si rivela fondamentale. Tali obiettivi riguardano: (1) la difesa della sovranità e della sicurezza nei domini territoriali di pertinenza cinese; (2) la salvaguardia del processo di “unificazione della madrepatria”, il cui focus strategico è posto sulle relazioni con Taiwan; (3) garantire la sicurezza e gli interessi cinesi nei “nuovi domini” (quali internet, la tecnologia e il cyberspazio); (4) proteggere gli interessi esteri del Paese; (5) mantenere la deterrenza strategica e la capacità di contrattacco nucleare; (6) prendere parte ai forum di cooperazione e sicurezza internazionale, al fine di contribuire alla pace regionale e globale; (7) potenziare le operazioni contro le infiltrazioni esterne, il separatismo e il terrorismo, al fine di rafforzare la stabilità politica e sociale interna; (8) agire nel quadro delle missioni umanitarie e dei salvataggi d’emergenza per sostenere lo sviluppo economico e sociale della nazione (Ibid.). La definizione di tali obiettivi aiuta a comprendere come il libro bianco di difesa abbia adottato un impianto strategico in cui la componente relativa alla sicurezza economica assume un rilievo significativo. In particolare, laddove il documento menziona la sicurezza dei “nuovi domini” (3), gli interessi esteri (4), la cooperazione internazionale (6) e il contributo alla pace e alla stabilità internazionale (8), la visione strategica cinese sembra prendere atto delle relazioni che legano la Cina contemporanea

al resto del mondo, considerando lo sviluppo economico come fattore propulsivo per la stabilità di tali relazioni. In altri termini, il libro bianco riconosce esplicitamente la dipendenza cinese da una economia globale florida e integrata. Ciò presenta ripercussioni ovvie per la strategia marittima; in particolare, i riferimenti costanti all'edificazione della "potenza marittima" cinese sono passibili di una lettura che ne consideri anzitutto il significato in termini economici. Lo status di potenza marittima non è dunque esclusivamente riferibile allo sviluppo di un apparato navale capace di esercitare una proiezione globale, ma implica piuttosto la necessità di strutturare una strategia marittima che si basi sulla consapevolezza che è la gestione del potenziale economico del dominio marittimo a rappresentare il fattore di riferimento per la stabilità politica e l'influenza internazionale. Come è stato efficacemente notato:

Pechino si prepara a conquistare il ruolo [auto]percepito di potenza [...] globale in un mondo dipendente dal potere marittimo per la crescita economica e la sicurezza energetica, [e] sostenuto da una vigorosa marina militare e da una efficace politica estera (Cole 2016, p. 86).

In questa prospettiva, lo sviluppo della potenza marittima cinese si regge sul miglioramento delle capacità tecniche e tattiche delle forze navali, sull'ampliamento del loro perimetro operativo e su un maggiore contributo alla cooperazione marittima internazionale; tali elementi possono essere ritenuti funzionali allo sviluppo degli aspetti più eminentemente economici della strategia marittima (Martinson 2015).

Il rapporto di interdipendenza tra la sicurezza nazionale e la necessità di assicurare stabilità e sviluppo economico è confermato dalla Legge di Sicurezza Nazionale del 2015. Nel testo si afferma infatti che "la difesa della sicurezza nazionale deve coordinarsi con lo sviluppo economico e sociale" (art. 8), mentre la sicurezza politica ed economica viene descritta come "base e fondamento" della sicurezza nazionale nel suo complesso (art. 3). In questo quadro, la sicurezza nazionale assume i seguenti connotati:

Relativa assenza di minacce interne o internazionali al potere di governo dello Stato, alla sovranità, unità e integrità territoriale, al benessere del popolo, a uno sviluppo economico e sociale sostenibile (art. 2) (China Law Translate 2015).

In riferimento al contributo dell'apparato marittimo per la stabilità politica e la sicurezza nazionale, la legge del 2015 prevede inoltre che:

Lo Stato incrementa la [...] difesa dei confini, [quella] costiera e dello spazio aereo, facendo ricorso a tutte le misure necessarie quanto a direzione e difesa, allo scopo di garantire la sicurezza del territorio continentale, dei corsi d'acqua interni, delle acque territoriali e dello spazio aereo, e con l'obiettivo di preservare la sovranità territoriale nazionale, i diritti e gli interessi marittimi (art. 15) (Ibid.).

Il testo della legge di sicurezza nazionale, coerentemente con quanto previsto nel libro bianco di difesa, individua dunque nelle forze navali un attore fondamentale per raggiungere i principali obiettivi strategici; in questo senso, alla legge del 2015 è stato riconosciuto uno “spiccato gusto marittimo” (Cole 2016, pp. 99-101).

Un ulteriore evento di estrema rilevanza per lo sviluppo di una proiezione marittima nel quadro dell'orientamento strategico cinese è costituito dalla “Belt and Road Initiative” (BRI), un gigantesco programma a guida cinese che ambisce alla creazione di un network infrastrutturale tra la Cina, l'Africa orientale, l'Asia centrale, meridionale e del sud-est, i Paesi europei, l'Oceania e, secondo gli ultimi indirizzi governativi, persino l'Artico. Il progetto, inizialmente definito “One Belt, One Road”, è stato ufficializzato nel 2013 dal presidente Xi Jinping durante una visita all'università Nazarbayev, in Kazakistan (settembre), e da un discorso pronunciato di fronte al parlamento indonesiano a Jakarta (ottobre), nel cui contesto Xi ha inoltre annunciato la fondazione della Banca Asiatica di Investimenti per le Infrastrutture (AIIB¹⁰) (Xinhua 2015). Secondo i piani cinesi, la BRI dovrebbe articolarsi attraverso un network infrastrutturale sulla terraferma – la cosiddetta “Silk Road Economic Belt” – accompagnato da una serie di rotte commerciali marittime e snodi logistici e portuali, che prendono il nome di “21st-Century Maritime Silk Road”. Il progetto, la cui realizzazione è ancora in fase embrionale, è estremamente rilevante nel contesto dell'espansione marittima cinese e della sua evoluzione strategica. Sebbene un'analisi compiuta della BRI risulti in questa fase estremamente precoce, le pubblicazioni prodotte dalle autorità cinesi forniscono importanti elementi per identificare obiettivi e modalità della strategia marittima cinese in relazione all'implementazione della Via della Seta Marittima. Con la pubblicazione del “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road”,

¹⁰ Asia Infrastructure Investment Bank.

le autorità cinesi hanno elaborato un primo framework di obiettivi della BRI e delle *actions* che ne dovrebbero accompagnare l'implementazione. La pubblicazione si caratterizza, però, nel senso di fornire la *vision* cinese sul progetto; in particolare, la BRI viene descritta come “progetto sistematico” (p. 2), “comune aspirazione di tutti i Paesi” (p. 37) e piattaforma per la “*win-win cooperation*” (p. 38) (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs & Ministry of Commerce of the PRC 2015). “Vision and Actions” fornisce un quadro dei valori e degli obiettivi politici che sottendono la definizione della BRI, enfatizzando in particolar modo l'opportunità di realizzare il progetto “sposando la tendenza verso un mondo multipolare” (p. 4) e facendo estensivo riferimento alla liberalizzazione del commercio internazionale ed alla necessità di mantenere liberi e aperti i mercati globali; in questo quadro, il documento sottolinea inoltre la funzione cruciale delle imprese (Ibid.). Tali dimensioni costituiscono, contestualmente, i presupposti e gli obiettivi che la BRI dovrà perseguire; in questo contesto, fondamentale importanza viene riconosciuta alla cooperazione tra i Paesi aderenti, elemento a cui ci si riferisce in termini di coordinamento politico internazionale, connessione infrastrutturale, libero commercio, integrazione finanziaria e legami tra i popoli (pp. 12-27). In riferimento alle azioni necessarie all'implementazione della BRI, il documento si limita alla definizione di impegni generici, in particolare per quanto concerne la realizzazione di strategie di sviluppo comuni e di standardizzazione delle procedure di cooperazione, al fine di rendere più fluide e incisive le comunicazioni e gli scambi economici e culturali tra le parti.

Seppur essenzialmente privo di previsioni concrete per i Paesi aderenti alla BRI, “Vision and Actions” rappresenta un primo importante tentativo di definizione concettuale degli obiettivi e dei presupposti del progetto. In esso vengono individuati i principi guida e il framework di riferimento per lo sviluppo dell'iniziativa, nel tentativo di delineare la cornice politica ed economica entro cui il progetto deve essere avviato e sviluppato. Molti degli elementi enunciati verranno declinati più specificamente due anni dopo, con la pubblicazione di “Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative” (maggio 2017), che risponderà al tentativo di “sincronizzare i piani di sviluppo e promuovere azioni congiunte tra i Paesi della Via della Seta Marittima” (National Development and Reform Commission of the PRC & State Oceanic Administration 2017). Benché il riferimento alle *actions* risulti in questo caso assente, il documento presenta dettagli più accurati rispetto alla implementazione delle direttrici marittime della BRI. Il focus sulla cooperazione in ambito marittimo costituisce l'impalcatura dell'intero progetto: le autorità cinesi utilizzano a questo proposito la definizione di *blue partnership* intesa come programma di cooperazione “pluridimensionale, multi-livello e ad ampio spettro” (Ibid.). Come per la pubblicazione del 2015, la cooperazione marittima si

conferma essere cruciale per l'implementazione della Via della Seta Marittima; in questo quadro, ampio risalto è riservato alla necessità di salvaguardare l'ambiente marino e proteggerne la biodiversità, parallelamente allo sviluppo condiviso in ambito tecnologico e a un più equo e razionale utilizzo delle risorse marine (Ibid.).

Più specificamente, la visione strategica del 2017 prevede che:

La cooperazione marittima si concentrerà sulla costruzione del China-Indian Ocean-Africa-Mediterranean Sea Blue Economic Passage, attraverso la connessione con il Corridoio Economico Cina-Penisola Indocinese, rivolgendosi a ovest dal Mar Cinese Meridionale all'Oceano Indiano e [attraverso] il collegamento con il Corridoio Economico Cina-Pakistan (CPEC¹¹) e il Corridoio Economico Bangladesh-Cina-India-Myanmar (BCIM-EC¹²) (Ibid.).

Ad essere evidenziata è dunque la necessità di cooperare allo sviluppo di una delle due rotte principali della Via della Seta Marittima, quella che collega la costa orientale della Cina all'Africa orientale, attraverso l'Oceano Indiano. Va inoltre osservato come tale passaggio enfatizzi una strategia di connessione logistica e infrastrutturale tra la rotta marittima della BRI e i corridoi CPEC e BCIM-EC, che si articolano invece sul piano continentale. Tale connessione è realizzata per mezzo di cavi sottomarini e, più significativamente, attraverso il collegamento tra snodi marittimi e la creazione di "alleanze portuali". A questo fine, "le aziende cinesi verranno coinvolte nella costruzione e gestione dei porti" (Ibid.). Come si vedrà nei capitoli 3 e 4, tale linea guida si rivelerà molto significativa nel contesto della strategia marittima cinese contemporanea, nel cui quadro le aziende di Stato (SOE¹³) sono protagoniste di acquisizioni e costruzioni *ex novo* di centri portuali in Africa, Asia meridionale ed Europa. Alcuni esempi vengono forniti all'interno del documento, laddove esso fa riferimento ai progressi compiuti nella realizzazione di progetti quali:

Il Parco Industriale Litoraneo Malaysia-Malacca, il porto di Gwadar in Pakistan, il modulo di sviluppo integrato porto + parco industriale + città presso il porto di Kyaupkyu in Myanmar, la città portuale di

¹¹ *China-Pakistan Economic Corridor.*

¹² *Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor.*

¹³ *State-owned Enterprise.*

Colombo in Sri Lanka e la seconda fase del progetto per il porto di Hambantota in Sri Lanka, la connessione ferroviaria tra Etiopia e Gibuti, la piattaforma ferroviaria tra Mombasa e Nairobi in Kenya, e il porto del Pireo in Grecia (Ibid.).

Il documento certifica inoltre la stipula di accordi intergovernativi e *memorandum of understanding* (MOU) in materia di cooperazione marittima tra Cina e Cambogia, India, Malaysia, Maldive, Pakistan, Sudafrica e Thailandia.

In riferimento alla seconda direttrice della Via della Seta Marittima, si afferma infine che:

Azioni verranno intraprese per [...] realizzare il blue economic passage Cina-Oceania-Pacifico meridionale, diretto a sud dal Mar Cinese Meridionale verso l'Oceano Pacifico. È inoltre previsto un ulteriore blue economic passage in direzione dell'Europa attraverso l'[...] Artico (Ibid.).

A questo proposito, è stato notato come l'inclusione della rotta polare tra le direttrici marittime della BRI possa fungere da fattore precursore per un ulteriore allargamento delle rotte marittime cinesi alle regioni dell'Oceano Atlantico, dell'Oceano Indiano nord-occidentale e del Pacifico orientale, fino all'America Latina (Tobin 2018). Per quanto concerne la direttrice artica, essa potrebbe affermarsi come rotta commerciale alternativa tra la Cina e l'Europa, in particolar modo in conseguenza del progressivo scioglimento dei ghiacciai che ne ha reso più agevoli le condizioni di navigazione.

Come si evince, la visione strategica cinese rispetto alla implementazione della Via della Seta Marittima considera fondamentale il ruolo della cooperazione marittima. Alla luce del documento pubblicato nel 2017, tale cooperazione non risulta essere funzionale unicamente rispetto all'implementazione del progetto, ma assume un profilo imprescindibile affinché la BRI, nel suo complesso, abbia successo. In questo contesto, la sicurezza marittima è descritta come “garanzia fondamentale per lo sviluppo della *blue economy*” (Ibid.). Dunque, la cooperazione per la sicurezza della Via della Seta Marittima prevede che la Cina collabori con gli altri Paesi coinvolti a “meccanismi bilaterali e multilaterali per la sicurezza della navigazione marittima e la gestione delle crisi”, oltre che nell'ambito della “sicurezza non

tradizionale” (Ibid.). Eloquentemente, il documento non fa alcun riferimento alla cooperazione nel campo della sicurezza tradizionale.

2.3 Caratteristiche e obiettivi della visione marittima cinese

Nel contesto della strategia marittima cinese, è possibile individuare obiettivi peculiari e caratteristiche specifiche già in parte evidenziati nell’analisi dell’evoluzione strategica articolata nella sezione precedente. La letteratura cinese e quella internazionale sono tradizionalmente concordi nell’identificazione degli obiettivi strategici attorno ai quali si è sviluppato il *seapower* cinese. In questo quadro, la *conditio sine qua non* per il riequilibrio marittimo di Pechino è stata rappresentata dalla stabilizzazione delle frontiere continentali del Paese; come è già stato sottolineato, è in particolare la fine della minaccia sovietica alle frontiere nord-occidentali ad aver placato le preoccupazioni cinesi. Attualmente, la principale disputa territoriale che coinvolge la RPC alle sue frontiere terrestri è localizzata al confine con l’India, a cui Pechino contesta la sovranità della regione dell’Arunachal Pradesh (Yoshihara & Holmes 2010).

Consolidata la sicurezza dei confini terrestri, le autorità cinesi hanno perseguito lo sviluppo della strategia marittima focalizzandosi anzitutto su un potenziale scenario di conflitto nell’area dello stretto di Taiwan. Lo scenario taiwanese ha modellato gran parte della strategia marittima cinese ed ha rappresentato un elemento di continuità nel quadro delle priorità strategiche di Pechino. Taiwan occupa una posizione cruciale nella visione strategica cinese per una lunga serie di motivi. Sotto il profilo marittimo, la “provincia ribelle” è egualmente rilevante; come già accennato, se le autorità dell’isola dovessero dichiarare la completa indipendenza da Pechino, il PCC si troverebbe a dover affrontare una sfida considerevole per la propria legittimità politica. Quanto già illustrato in relazione alla Crisi dello Stretto del 1995-1996 dimostra empiricamente che per la Repubblica Popolare la secessione di Taipei sarebbe inaccettabile. In questo senso, la modernizzazione navale cinese avviata a metà degli anni Novanta si è concentrata sulla deterrenza e il contrasto a una possibile dichiarazione d’indipendenza da parte taiwanese (Collins 2008; Yahuda 2012). Secondo la RPC, dunque, lo status di Taiwan afferisce anzitutto alla propria sovranità territoriale, dimensione sulla quale Pechino potrebbe fare una eccezione rispetto al principio del *non-use of force* che caratterizza gli orientamenti generali della strategia cinese (McVadon 2011).

L’importanza del fattore taiwanese nella definizione della strategia marittima cinese ha inoltre un profilo significativo in relazione alla posizione geografica dell’isola, elemento di

grande rilevanza per l'ampliamento della proiezione marittima di Pechino. Una separazione nazionale definitiva priverebbe Pechino di importanti vie d'accesso al Mar Cinese Meridionale e al Mar Cinese Orientale, aree in cui numerose dispute marittime costituiscono una sfida alla sovranità territoriale cinese. Inoltre, la perdita di Taiwan implicherebbe la presenza di un attore non amichevole, e per di più legato agli USA, alla periferia sud-orientale del territorio cinese, dove sorgono centri economici e finanziari importanti quali Guangzhou, Shanghai e Shenzhen (Zhang 2006). Da una prospettiva geopolitica, la completa riunificazione con Taiwan aprirebbe, al contrario, una breccia nella Prima Catena di Isole, creando i presupposti per lo spostamento della frontiera marittima cinese verso le aree oceaniche e la conseguente estensione della proiezione marittima del Paese (Ju 2015). In questo scenario, si creerebbero le condizioni per un accesso più diretto all'Oceano Pacifico, senza gli impedimenti relativi alla Prima Catena di Isole. La piena riunificazione con Taiwan realizzerebbe dunque i presupposti per un ampliamento della proiezione operativa della MEPL almeno fino alla Seconda Catena di Isole. All'interno di questo perimetro, la marina cinese sarebbe quindi in grado di:

Prevenire [...] eventi che non hanno la sua approvazione. Non si tratterebbe di command of the sea in termini mahaniani, ma [ciò implicherebbe] semplicemente che la Cina [vi] dislocherà, su base quotidiana, la marina più potente nel contesto dei mari asiatici (Cole 2016, p. 201).

Sotto il profilo dell'evoluzione strategica, un tale passaggio costituirebbe il presupposto per una proiezione pienamente extraregionale e in accordo con le direttive elaborate da Liu Huaqing a metà degli anni Ottanta. In questo quadro, le due catene di isole assumono un significato strategico cruciale per il perseguimento dell'espansione marittima cinese, in quanto rappresentano una barriera geopolitica che, una volta penetrata, permetterebbe alle forze navali cinesi di acquisire una considerevole libertà di manovra nell'ottica di una proiezione oceanica (Erickson 2008).

Infine, la riunificazione con Taiwan avrebbe importanti ripercussioni in termini di ribilanciamento del quadro di sicurezza regionale in un senso sostanzialmente favorevole alla Cina, che con il controllo dell'isola vedrebbe una parte del proprio territorio nazionale localizzata a ridosso una delle principali rotte marittime giapponesi, ovvero quella che collega Tokyo all'Asia sud-orientale. Parallelamente, Pechino potrebbe recuperare parte dello svantaggio strategico con la marina statunitense in Asia orientale (Ju 2015). In questo contesto,

il principale ostacolo ad una potenziale riunificazione nazionale *manu militari*, è rappresentata dalla cospicua presenza della flotta statunitense nei mari regionali. Come è stato infatti notato, “è la potenza marittima americana a rappresentare il principale ostacolo nell’unificazione tra a Cina e Taiwan” (Yahuda 2012, p. 31).

Ulteriori fattori contribuiscono alla definizione della strategia marittima cinese. Il primo di questi risiede nell’obiettivo di mantenere e potenziare il controllo nelle acque contese del Mar Cinese Meridionale e del Mar Cinese Orientale, laddove Pechino è coinvolta in numerose dispute marittime con altri attori della regione. Le autorità cinesi considerano la posizione dei Paesi contendenti come una sfida alla propria sovranità territoriale (Dossi 2014; Ju 2015; Cole 2016). Recentemente, inoltre, lo sviluppo della strategia marittima cinese è stata guidata dalla necessità di garantire la sicurezza delle proprie SLOC. Tale dimensione ha costituito un imperativo strategico prioritario per le autorità cinesi, alla luce della crescente dipendenza dello sviluppo economico interno dall’importazione di idrocarburi e dal commercio internazionale, i cui flussi principali si articolano sul dominio marittimo. In questo quadro, lo sviluppo e l’ammodernamento dell’apparato navale è perseguito in funzione del mantenimento della sicurezza delle rotte marittime, ma grande attenzione è rivolta anche alla possibilità di un blocco navale che impedisca la circolazione delle fonti energetiche dirette in Cina, possibilità spesso collegata alla potenziale reazione statunitense nel contesto di un deterioramento delle relazioni tra Cina e Taiwan (Wu & Shen 2006; Till 2009).

La protezione delle SLOC si è imposta come uno degli obiettivi della modernizzazione navale cinese in tempi relativamente recenti, e in particolare a seguito del 1993, anno in cui la RPC è divenuta importatore netto di petrolio. Tale fattore è estremamente significativo in quanto ha influenzato una visione marittima il cui perimetro ha avuto, per la prima volta, un respiro globale; contestualmente, le autorità cinesi hanno fatto ricorso alle forze navali in funzione diplomatica, seguendo l’esempio di marine militari più robuste, non ultima quella statunitense (Cole 2008). La flotta cinese ha preso parte a missioni di cooperazione marittima a partire dagli anni Ottanta; questa dimensione verrà approfondita nei prossimi capitoli, ma è qui importante notare come, parallelamente all’esigenza di protezione delle SLOC – dunque con i primi tentativi di dotarsi di una proiezione marittima extraregionale – si siano avviate le prime esperienze di cooperazione marittima a partecipazione cinese.

In considerazione degli elementi sopra descritti, è possibile tracciare un quadro delle caratteristiche specifiche del *seapower* “con caratteristiche cinesi”. Anzitutto, lo sviluppo della proiezione marittima del Paese viene descritta in un senso estraneo alla tradizione occidentale

e sostanzialmente privo di mire egemoniche¹⁴ (Ju 2015). Secondo questa lettura, il *seapower* cinese non condivide i caratteri storici del *seapower* occidentale, il quale si è contraddistinto per il ricorso aggressivo agli apparati marittimi, sia in termini strettamente navali che come veicolo di espansione economico-commerciale. Il *seapower* cinese non persegue dunque una proiezione marittima di tipo egemonico, ma ha piuttosto natura difensiva e si concentra su un diverso ordine di obiettivi. In riferimento all'orientamento strategico difensivo, è stato notato come il potere marittimo cinese sia pensato come veicolo di deterrenza e reazione a possibili atti ostili da parte di altre potenze. Ciò è dimostrato dal caso taiwanese che, come si è visto, occupa un ruolo fondamentale nella visione strategica di Pechino. In questo senso, il *seapower* cinese è stato considerato un fattore di reazione efficace nel caso di aggressioni da parte di forze straniere. Come si vedrà più approfonditamente nel capitolo 3, la manifestazione specifica di un tale orientamento è costituita dalla strategia definita come *sea denial*, una postura strategica il cui obiettivo è costituito dall'interdizione di un'area marittima all'ingresso di unità navali di altri Paesi (Hui & Cao 2016). Evidentemente, il *sea denial* ha una specifica applicazione nel caso di uno scenario di crisi con Taiwan, e ha l'obiettivo di negare l'intervento delle unità navali statunitensi a supporto di Taipei (Yoshihara & Holmes 2005). In questo quadro, una forza navale sufficientemente potente è considerata indispensabile nel contesto di possibili "comportamenti ingiusti" da parte delle altre potenze, come dimostra l'incidente della Yinhe del 1993¹⁵, allorché:

Proprio perché le forze navali cinesi non erano abbastanza forti per opporre resistenza, la Cina non aveva altra scelta che lasciarli salire a bordo per effettuare la cosiddetta ispezione (Zhang 2006, p. 22).

In quell'occasione, il ministero degli Esteri cinese non mancò di definire quanto accaduto come "manifestazione della [...] politica egemonica e di potenza" di Washington (ChinaDaily 1993). Rispetto all'orientamento difensivo della strategia marittima cinese, è stato inoltre evidenziato come i primi teorici all'interno della MEPL non avessero a disposizione alternative credibili rispetto a tale assetto, e come esso abbia rappresentato un fattore positivo per l'implementazione

¹⁴ In questo senso si sono espressi numerosi studiosi cinesi. Durante un'intervista condotta dall'autore presso un ateneo di Pechino, nel marzo del 2017, un'esperta di questioni marittime ha sostenuto che il concetto stesso di "potenza navale" sia estraneo al pensiero strategico cinese, e che si sia imposto solo recentemente a seguito della sua "importazione" dalla tradizione strategica occidentale.

¹⁵ La nave portacontainer cinese Yinhe, sospettata dagli USA di trasportare armi chimiche in Iran, fu bloccata per quasi un mese in acque internazionali dalle forze statunitensi e costretta a un'ispezione presso il porto saudita di Damman. L'ispezione ebbe esito negativo, ma Washington rifiutò di presentare scuse ufficiali in quanto ritenne di aver agito "in buona fede".

di strategie che rendessero possibile la vittoria contro un nemico tecnologicamente superiore (Yoshihara & Holmes 2010). Per altro verso, l'orientamento difensivo costituisce un elemento di continuità nella cultura strategica cinese; tale continuità è emblematicamente espressa dal precetto di Sun Tzu secondo cui non vi è vittoria più desiderabile di quella ottenuta senza combattere. A questo proposito, è stato sottolineato come le forze navali cinesi siano spesso state impiegate a fini di deterrenza piuttosto che essere utilizzate nel contesto di scontri navali diretti. Si consideri che, eccezion fatta per alcuni scontri regionali di bassa intensità, la MEPL non ha mai preso parte a una guerra navale di grandi dimensioni. Sotto questo profilo, la visione strategica cinese ha confermato l'adesione al principio del *non-use of force*, se non come reazione a condotte esterne e seguendo le direttrici della *active defense* (McVadon 2011).

Il *seapower* cinese è dunque definito in un'ottica estranea a una proiezione marittima egemonica; esso è piuttosto agito in funzione di difesa degli interessi nazionali e di reazione a possibili interventi ostili da parte di altri Paesi. Nel quadro della strategia marittima cinese, lo sviluppo della potenza marittima nazionale è dunque intesa in termini funzionali alla difesa dei propri "diritti marittimi". Grande attenzione è inoltre riservata alla difesa della sovranità marittima nazionale, intesa anzitutto come "estensione del concetto di 'sovranità territoriale'" (Zhang 2006, p. 24). Secondo questa lettura, il principale obiettivo strategico del *seapower* cinese è costituito dalla difesa della sovranità marittima nazionale, ed è dunque anzitutto al quadro regionale che la strategia navale deve rivolgersi: è in quel contesto che Pechino è coinvolta in dispute marittime che ne minacciano la sovranità, ed è dunque il quel quadro che l'apparato navale del Paese deve consolidare la sua proiezione (Ibid.; Ju 2015).

Tale lettura non giunge però a conclusioni univoche ed è in particolare la letteratura più recente ad aver operato uno scarto rispetto alla prescrizione di confinare la visione strategica cinese al contesto regionale. Sebbene quest'ultimo continui a rappresentare il principale quadro d'azione della proiezione cinese, la letteratura più recente indica con crescente insistenza l'emergere di una strategia capace di articolarsi oltre il contesto regionale. Secondo questa letteratura, l'affermazione cinese sui mari regionali rappresenta una tappa intermedia nell'evoluzione verso una proiezione marittima globale (Ju ibid.). In base a tale interpretazione, lo sviluppo delle relazioni economiche globali ha reso Pechino significativamente dipendente dalla sicurezza dei mari; il dominio marittimo ha assunto un ruolo cruciale in quanto è da esso che dipende lo sviluppo economico cinese. Il *seapower* cinese risponde dunque alla necessità di garantire la sicurezza delle rotte marittime e, con esse, sostenere lo sviluppo economico nazionale. In questo quadro, il *seapower* è funzionale agli interessi economici nazionali – da cui dipendono obiettivi fondamentali quali la stabilità sociale interna e la legittimità politica del

PCC – piuttosto che alla proiezione di potenza (Ibid.). Anche in questa chiave, la postura strategica di Pechino conferma un assetto difensivo, in quanto l'intervento attivo delle forze navali è circoscritto al caso in cui la sicurezza dell'economia marittima sia concretamente minacciata (Till 2009).

Parallelamente, la crescente dipendenza dell'economia cinese dalle rotte marittime ha comportato un allargamento di quello che è stato definito come *security boundary*, ovvero il perimetro della sicurezza nazionale in relazione alle aree in cui sono localizzati gli interessi del Paese. Laddove il tradizionale concetto di *border security* fa riferimento ai confini nazionali, la *security boundary* si distingue dalla prima in quanto include ogni area in cui si sviluppano gli interessi nazionali (Zhang 2006). Tale area ha, potenzialmente, estensione globale, e si rivela estremamente utile in riferimento al *seapower* cinese, laddove si consideri che, dal periodo di Riforma e Apertura in avanti, Pechino ha visto aumentare la sua influenza politica ed economica su scala globale, e ciò ha contestualmente determinato l'ampliamento delle aree marittime di suo interesse. In altri termini, il *maritime security boundary* cinese ha assunto dimensioni globali in concomitanza con l'ampliamento degli interessi marittimi nazionali. Uno dei sintomi dell'ampliamento geografico del *maritime security boundary* può essere individuato nell'accresciuto attivismo cinese in relazione ai framework di cooperazione alla sicurezza marittima internazionale. Come è già stato sottolineato, le forze navali cinesi hanno mostrato una maggiore disponibilità a prendere parte a tali iniziative, che Pechino considera funzionali alla sicurezza delle SLOC ed alla più generale stabilità dell'ordine marittimo internazionale. Inoltre, i teorici cinesi hanno fatto notare come Washington abbia negli ultimi anni ridimensionato il proprio contributo a sostegno della stabilità marittima globale, soprattutto a causa della ridotta dipendenza dall'importazione di fonti energetiche (Hui & Cao 2016). Con l'insediamento dell'amministrazione Trump (2017), inoltre, va emergendo un nuovo orientamento della politica estera statunitense, riassunto nello slogan "America first" e caratterizzato da un maggiore isolazionismo in termini economici (in particolare in riferimento al libero commercio) e di sicurezza (in particolare per quanto concerne il contributo statunitense ai forum di cooperazione e sicurezza). Tali elementi rappresentano un fattore ulteriore a sostegno dell'idea che:

Come potenza in ascesa, la Cina dovrebbe sviluppare forze navali più potenti ed essere pronta ad assumersi maggiori responsabilità internazionali per il mantenimento della sicurezza marittima con modalità cinesi (Hui & Cao ibid., p. 345).

Infine, come è stato sottolineato nel libro bianco di difesa nazionale del 2015, la cooperazione marittima assume un ruolo fondamentale nel migliorare l'esperienza delle forze navali cinesi. In questo quadro, contribuire ai forum di cooperazione per la sicurezza marittima fornisce alla MEPL un'occasione significativa per testare le proprie capacità e migliorare la propria preparazione, grazie anche alla collaborazione con altre flotte nazionali. In un contesto in cui le forze navali cinesi si rivelano prive delle capacità di esprimere una proiezione marittima pienamente globale, la cooperazione internazionale rappresenta una valida opzione per operare in mare aperto nel breve-medio periodo.

PARTE 2

3. La proiezione navale cinese: strategie, teatri e caratteristiche militari

L'analisi delle caratteristiche militari del *seapower* cinese rappresenta una componente fondamentale per la comprensione delle dinamiche che sottendono la proiezione navale di Pechino. Sebbene questo lavoro non intenda concentrarsi unicamente sulle ragioni e le implicazioni militari dello sviluppo marittimo cinese, la comprensione di tali caratteristiche risulta in questa sede funzionale alla definizione del perimetro strategico di riferimento della MEPL. In particolare, questa analisi intende mettere in luce come la dotazione navale cinese riveli un focus operativo fortemente calibrato sulle esigenze strategiche regionali, ma non manchi allo stesso tempo di puntare a una proiezione più ampia. In altri termini, Pechino ha investito energie politiche e risorse economiche in un piano di ammodernamento che ha permesso alla MEPL di allargare progressivamente il proprio perimetro operativo, dai confini della *near seas defense* al più ampio contesto della *far seas protection*, come previsto dall'ultimo libro bianco di difesa del 2015 (US Department of Defense 2017). Questa sezione intende dunque sottolineare le caratteristiche della proiezione navale cinese nel contesto regionale e in quello globale, mettendone in evidenza le caratteristiche e le sostanziali differenze, in un quadro in cui entrambe le dimensioni vengono perseguite parallelamente.

3.1 L'assetto strategico cinese nel contesto regionale

Con riferimento al contesto marittimo regionale, va anzitutto specificato che tale dominio comprende i mari compresi nella Prima Catena di Isole¹ e il Mar Cinese Meridionale in tutta la sua estensione. All'interno di questo perimetro si può individuare la dimensione regionale della proiezione marittima cinese, in quanto: (1) vi sono localizzati i mari di pertinenza territoriale cinese; (2) al suo interno si trova uno dei principali e più longevi fattori di definizione della strategia di Pechino: Taiwan; (3) in questo contesto la Cina è coinvolta in dispute territoriali che, come si vedrà più approfonditamente nelle prossime sezioni, hanno contribuito in misura sostanziale a plasmarne gli orientamenti strategici; infine (4), all'interno di questa cornice si sviluppano le principali rotte marittime del commercio globale, mentre la rilevanza economica dell'area trova rilievo ulteriore vista la massiccia presenza di fonti energetiche.

¹ Si veda cartina 1.

Il contesto marittimo regionale ha tradizionalmente rappresentato una fonte di interesse e preoccupazione per la RPC. In particolare, come si è detto, è stato il fattore taiwanese a tenere occupata la leadership cinese, mentre le dispute territoriali hanno acquisito un certo rilievo a partire dagli anni Settanta, con gli scontri navali per il controllo delle isole Paracelso. Vi è consenso generale nel considerare il dominio marittimo regionale come primo contesto di riferimento per lo sviluppo del *seapower* cinese, laddove invece una proiezione globale ha costituito un obiettivo subordinato e dipendente dall'acquisizione dello status di potenza navale in Asia orientale (Ju 2015; Cole 2016). Con questo obiettivo, la leadership cinese si è anzitutto concentrata sull'acquisizione di dotazioni militari e la definizione di orientamenti strategici il cui impiego è pensato in funzione di una proiezione regionale.

Alla base della proiezione marittima cinese in Asia orientale vi è la tattica del cosiddetto *anti-access/area-denial* (A2/AD). In termini generali, l'A2/AD costituisce un assetto tattico finalizzato a interdire l'accesso di unità militari rivali all'interno di una determinata area marittima. Come è evidente, l'A2/AD non presuppone uno scontro frontale tra forze opposte, ma ha piuttosto l'obiettivo di frustrare l'intervento di forze navali nemiche in uno specifico contesto spaziale, con l'assunto implicito che tale interdizione sopperisce all'incapacità di affrontare frontalmente le forze rivali. Come è stato dunque sottolineato:

L'A2/AD è una tattica militare asimmetrica [che viene] adottata da potenze relativamente più deboli al fine di prevenire che forze navali superiori penetrino all'interno di uno spazio marittimo o aereo [...] circoscritto (Krupakar 2017, p. 9)

Nel caso cinese, l'A2/AD presenta peculiarità molto significative. Sulla base di queste premesse, si può intuire come l'A2/AD costituisca una tattica fondamentalmente difensiva, il cui fine risiede nell'impedire l'accesso di forze nemiche in una determinata area senza provocare uno scontro diretto tra le forze in campo. La declinazione cinese dell'A2/AD ha tra i propri obiettivi quello di interdire l'accesso degli Stati Uniti in uno scenario di crisi con Taiwan. In estrema sintesi, la negazione delle acque regionali a interventi esterni permetterebbe alle forze cinesi di agire in maniera relativamente fluida nel caso di innesco di una crisi nelle acque dello stretto (Erickson 2008; McVadon 2009; Yoshihara & Holmes 2010; Scholik 2016). Nonostante i grandi sforzi sostenuti per l'ammodernamento delle proprie forze navali, la Cina si rivela ad oggi militarmente inferiore rispetto alle capacità statunitensi; con l'adozione dell'A2/AD, dunque, Pechino sarebbe in grado di trarre vantaggio dall'impiego di una tattica

asimmetrica che alcuni osservatori hanno giudicato estremamente funzionale all'interdizione della marina statunitense e sufficientemente capace di frustrarne le operazioni in caso di fallita interdizione (Yoshihara & Holmes ibid.; Cole 2016; Krupakar 2017).

La declinazione cinese dell'A2/AD appare coerente con i principi generali della cultura strategica nazionale. In particolare, l'elemento "preventivo" di tale assetto ne implica un orientamento sostanzialmente difensivo, finalizzato principalmente ad evitare l'intervento di forze rivali; in questo quadro, però, è presente una componente offensiva che si articola su due direttrici principali. La prima riguarda lo scenario taiwanese: con il ricorso all'A2/AD, le autorità cinesi sarebbero capaci di prevenire un intervento statunitense a favore di Taipei anche qualora non fosse quest'ultima a scatenare una crisi; una riunificazione agita da Pechino in modo unilaterale sarebbe un atto offensivo, e non difensivo. Ciononostante, dalla prospettiva di Pechino una tale operazione non presenterebbe comunque i caratteri di un'azione offensiva, in quanto Taiwan è considerata territorio ribelle la cui sovranità appartiene alla RPC. Il secondo profilo si riferisce al più ampio contesto regionale dell'Asia orientale, all'interno del quale Pechino ha progressivamente esteso la sua proiezione marittima grazie al miglioramento delle proprie capacità militari ed al consolidamento della propria presenza nell'area. Sotto questo profilo, l'A2/AD ha costituito una copertura tattica per "allargare fortemente [i confini] del territorio marittimo cinese" (Krause & Bruns 2016, p. 5). In questo senso, l'A2/AD "con caratteristiche cinesi" ha mantenuto un impianto strategico difensivo non escludendo il ricorso a tattiche di tipo offensivo, coerentemente con i principi della *active defense* (Yoshihara & Homes 2010). È in questo senso eloquente notare come, nel quadro della strategia cinese, ci si riferisca all'A2/AD come *active strategic counterattack on exterior lines* (ASCEL) (Ibid.).

L'analisi delle caratteristiche tecniche e operative dell'A2/AD consente di comprendere come si articola, e di quali dotazioni militari gode, la proiezione navale di Pechino nella regione. Al livello operativo, la realizzazione dell'A2/AD richiede la mobilitazione delle forze di terra e di quelle aeree sulle zone costiere, laddove il compito di interdizione marittima spetta invece alla MEPL (Scholik 2016). Al fine di dar vita alla cosiddetta *A2/AD bubble* – un'area in cui la libertà di operare è garantita da una protezione pressoché totale da interventi esterni – si ricorre generalmente ad un grande quantitativo di missili, al punto che alcuni analisti hanno semplicisticamente identificato tale tattica militare con un massiccio dispiegamento di missili sulle coste cinesi (Kirchberger 2017). L'apparato missilistico cinese presenta caratteristiche tecnologiche e dotazioni considerevoli, anche laddove lo si confronti con quello degli USA e delle principali potenze militari internazionali (Collins, Erickson & Goldstein 2008). In particolare, è stato evidenziato come l'enorme quantità di vettori a disposizione di Pechino

possa assumere un ruolo importante nel contesto di una crisi con Taiwan, mentre i missili balistici sottomarini (SLBM²) presentano un notevole potenziale di saturazione dei sistemi di difesa antimissilistica avversari, compresi quelli statunitensi (Yuan 2003; McVadon 2009). Nel 2014 è stato inaugurato il sito missilistico di Wenchang, sull'isola di Hainan, provincia cinese che si affaccia sul Mar Cinese Meridionale. Sebbene il sito di Wenchang sia ufficialmente preposto al lancio di vettori spaziali, la struttura è utilizzabile a fini militari, con il vantaggio di godere di una posizione geografica strategicamente rilevante. Inoltre, l'ammmodernamento militare cinese ha segnalato un grande interesse per l'acquisizione e lo sviluppo di tecnologie relative a missili antinave. Uno studio del 2004, pubblicato dall'Office of Naval Intelligence, ha rivelato un crescente interesse cinese verso l'acquisizione di missili balistici antinave (ASBM³) (Parsons 2006). Si tratta, come è stato notato, di una tendenza significativa, poiché gli ASBM godono di un buon livello di precisione e si rivelano relativamente economici e pratici, in quanto possono essere lanciati dalla terraferma senza l'impiego di unità navali o aeree ad essi dedicate (Yoshihara & Holmes 2010). Inoltre, il programma di ampliamento degli armamenti cinesi si è concentrato sui missili da crociera antinave (ASCM⁴), particolarmente efficaci nel colpire unità navali di superficie (Scholik 2016).

La priorità accordata all'avanzamento dell'apparato missilistico è rilevante in quanto tali dispositivi si rivelano estremamente utili al fine di colpire unità navali di grosse dimensioni come le portaerei. In questo senso, le analisi relative alle dotazioni militari di Pechino sono generalmente concordi nel riconoscere che lo sviluppo dell'apparato missilistico, nel contesto dell'A2/AD, ha come target di riferimento le forze navali statunitensi, ed in particolare le portaerei, i gruppi da combattimento che le accompagnano e le unità con sistema di combattimento Aegis (Ibid.; Yoshihara & Holmes 2010; Krupakar 2017; US Department of Defense 2017). In questo quadro, a guadagnarsi particolare attenzione da parte dell'intelligence statunitense sono stati i più recenti modelli di missili balistici antinave DF 21-D e DF-26, conosciuti anche come *carrier killers* (Lee Myers 2018).

Un ruolo complementare a quello dell'apparato missilistico cinese è svolto dai sottomarini, unità sulle quali Pechino ha investito in modo considerevole a partire dalla seconda metà degli anni Novanta. Nonostante la celebre esortazione di Mao a “costruire il proprio sottomarino nucleare anche se ci volessero diecimila anni”, il programma di sviluppo di sottomarini nucleari produsse inizialmente scarsi risultati, con il completamento di una singola

² *Submarine-launched ballistic missile*

³ *Anti-ship ballistic missile.*

⁴ *Anti-ship cruise missile.*

unità di sottomarini Type 092 (classe Xia) alla fine degli anni Settanta (Li 2009). Tale programma, come già indicato nel capitolo precedente, è tornato al centro degli interessi cinesi a seguito della Crisi dello Stretto del 1995-1996; in quella fase, furono dismessi alcuni dei precedenti (e datati) programmi e ne vennero adottati di nuovi, privilegiando in particolare i sottomarini a propulsione nucleare (Cole 2008; Yoshihara & Holmes 2010; Dossi 2013). Tra questi ultimi, si è distinta la presenza di quattro sottomarini lanciamissili balistici (SSBN⁵) Type 094 (classe Jin), attualmente operativi, mentre la costruzione di un nuovo modello (Type 096, Tang class) è prevista per il 2020 (US Department of Defense 2017). Inoltre, Pechino sta investendo sull'applicazione delle più evolute tecnologie di intelligenza artificiale per le operazioni sottomarine; sotto questo profilo viene ampliata la possibilità di impiego di unità sottomarine in missioni di lunga durata, nelle quali le capacità decisionali dell'intelligenza artificiale sarebbero di notevole aiuto per le scelte degli ufficiali di comando (Chen S. 2018).

Allo stato attuale, la dotazione di sottomarini cinese annovera quattro SSBN e oltre 60 unità d'attacco, sia a propulsione nucleare che convenzionale; secondo alcune analisi, la flotta di sottomarini cinesi potrebbe raggiungere le 80 unità entro pochi anni (Krupakar 2017; O'Rourke 2018). Una tale dotazione è estremamente significativa in quanto, insieme allo sviluppo dell'apparato missilistico di cui si è detto, pone in evidenza due fattori fondamentali. Il primo, relativo alla dimensione spaziale della proiezione navale, indica il contesto regionale quale dominio marittimo di riferimento della MEPL: il ricorso a unità sottomarine e la dotazione missilistica cinese si rivelano, infatti, dispositivi la cui funzionalità è massima entro il perimetro regionale (Erickson 2008; Cole 2016). Il secondo fattore, a cui si è già accennato, fa riferimento al rivale strategico in funzione del quale Pechino sviluppa una tale dotazione militare; la compresenza e la centralità tattica di missili e forze sottomarine si rivela particolarmente funzionale all'attacco dei gruppi da combattimento delle portaerei, e sarebbe dunque efficace nel contrastare le operazioni delle forze navali statunitensi nella regione (Roggeveen 2018).

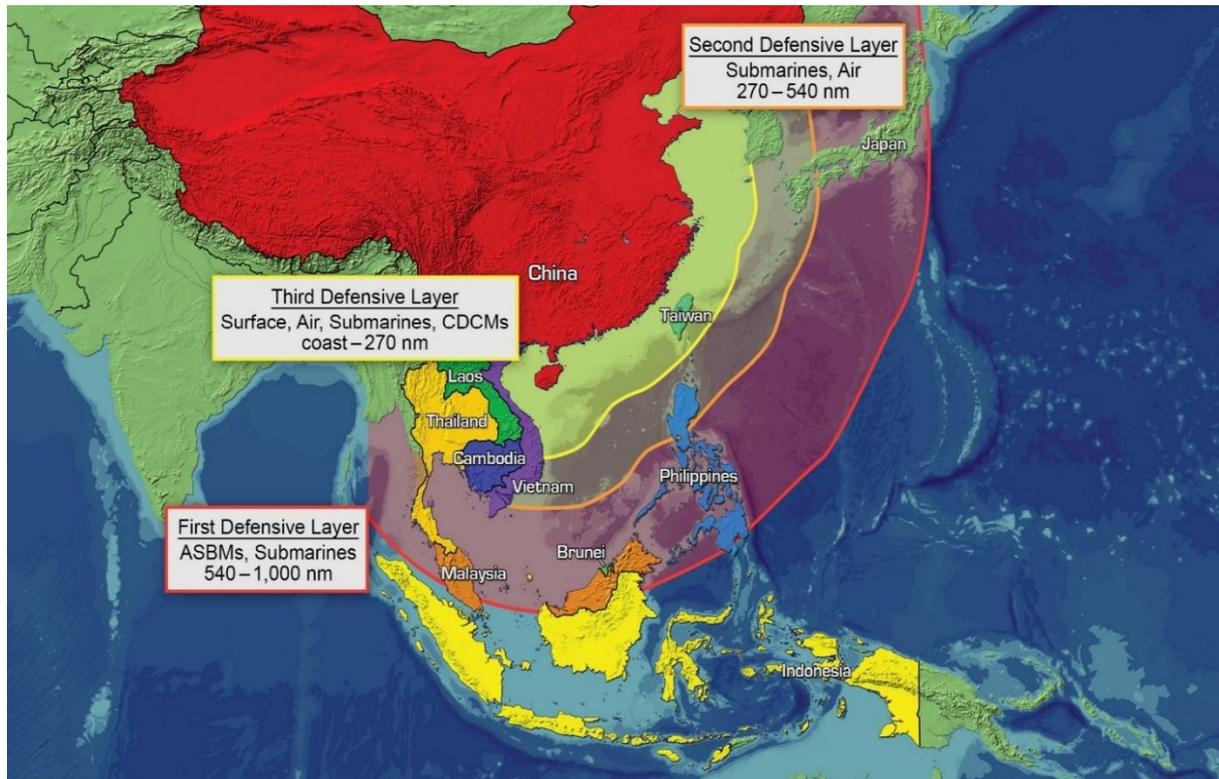
Per completare l'analisi relativa alle dotazioni militari nel quadro della proiezione regionale cinese, si farà infine riferimento a due ulteriori elementi: il cospicuo inventario di mine navali a disposizione di Pechino e l'importanza tattica delle forze anfibe. In riferimento al primo elemento, l'impiego di tali dispositivi si rivela estremamente efficace in acque prossime alla costa al fine di frustrare la mobilità delle unità navali nemiche, e in particolare delle portaerei e dei relativi gruppi di combattimento. Nel caso cinese, l'impiego di mine navali (la cui dotazione è stimata tra le 50 mila e le 100 mila unità) è pensato in funzione di uno scenario di riunificazione con Taiwan; in una campagna militare di questo tipo, le mine navali

⁵ *Ballistic missile submarine.*

frustrerebbero considerevolmente l'intervento statunitense, in particolare laddove si consideri che Washington soffre di una certa debolezza nel contesto di un conflitto caratterizzato da ampio utilizzo di mine (Erickson, Goldstein & Murray 2009; Cole 2016). In riferimento alle forze anfibe, infine, Pechino è attualmente in possesso di 53 navi d'assalto, un numero relativamente alto anche se paragonato a quello della marina statunitense (che ne possiede 31). Nel contesto dell'Asia orientale, il ricorso alle forze anfibe si rivela particolarmente efficace nel caso – ancora una volta – di una campagna di riannessione di Taiwan; recentemente, inoltre, le forze anfibe della MEPL hanno condotto diverse esercitazioni militari nelle isole del Mar Cinese Meridionale occupate da Pechino (Erickson 2008; US Department of Defense 2017). La Cina sta investendo risorse considerevoli nello sviluppo delle proprie forze anfibe, come testimoniano il continuo ampliamento delle dotazioni di cui esse godono e il ricorso sempre più frequente a tali unità in operazioni in aree geografiche lontane dal territorio cinese. In questo quadro, le forze anfibe hanno vissuto un progressivo ampliamento quantitativo e un miglioramento sostanziale del proprio livello tecnologico, aumentando il proprio peso specifico all'interno delle forze armate cinesi (Asia Times Staff 2018c; Gershaneck 2018).

In conclusione, la valutazione dei principali armamenti e delle unità militari più importanti nel contesto dell'A2/AD contribuisce a spiegare la dimensione spaziale di tale assetto tattico. In particolare, l'assetto difensivo del *seapower* cinese nel contesto regionale si sviluppa secondo uno schema progressivo, all'interno del quale l'utilizzo di ciascun tipo di dispositivo è integrato e assolve a funzioni specifiche (cartina 2). Nella "fascia" più esterna, il cui perimetro è compreso tra le 540 e le mille miglia nautiche dalla costa, è previsto l'utilizzo di sottomarini e missili balistici antinave, sulla base di un assetto tattico di natura non pienamente difensiva, ma con un approccio misto difensivo-offensivo. Nella fascia centrale, compresa tra le 270 e le 540 miglia nautiche dalla costa, è previsto l'intervento delle unità aeree; infine, all'interno della terza fascia (fino a 270 miglia nautiche dalla costa), le autorità cinesi prevedono il dispiegamento di ogni unità aerea, navale e missilistica a disposizione, al fine di difendere il territorio cinese (US Office of Naval Intelligence 2015; Cole 2016).

Le zone di difesa nelle acque regionali della Cina



Cartina 2. Fonte: US Office of Naval Intelligence (2015)

L'identificazione delle “zone di difesa”, come evidenziate nella cartina 2, si rivela molto utile per comprendere come si articola l'assetto difensivo di Pechino nel contesto regionale. A emergere è, in particolare, una zona marittima di una certa ampiezza che Pechino considera di propria pertinenza, e per la cui difesa è disposta a ricorrere ad ogni supporto militare necessario; altrettanto eminentemente, la presenza di Taiwan all'interno di tale area conferma l'importanza fondamentale dell'isola per la definizione della strategia navale regionale di Pechino.

3.2 I teatri marittimi regionali

Nel contesto regionale, i mari che Pechino considera di propria pertinenza comprendono il Mar Giallo e il Golfo di Bohai, il Mar Cinese Orientale ed il Mar Cinese Meridionale. In questo quadro, le forze navali sono raggruppate in tre unità navali principali, competenti per il teatro settentrionale (Mar Giallo e Golfo di Bohai), quello orientale (Mar Cinese Orientale) e quello

meridionale (Mar Cinese Meridionale). Come mostra la cartina 3, i tre teatri regionali fanno riferimento a quartier generali distinti, dedicati al loro esclusivo coordinamento.

Teatri marittimi regionali e principali unità navali



Cartina 3. Fonte: US Department of Defense (2018a)

Nel contesto dei teatri marittimi regionali, questo studio si concentrerà principalmente sul Mar Cinese Orientale e Meridionale. Sebbene il teatro settentrionale risulti di un certo interesse sotto il profilo geopolitico, è nel settore orientale e in quello meridionale che la strategia navale di Pechino risulta particolarmente rilevante; inoltre, in questi teatri la condotta cinese presenta caratteristiche determinanti per la comprensione della sua postura navale e per l'analisi dell'evoluzione strategica delle sue forze navali. In entrambi i teatri, la RPC è interessata da dispute marittime con gli Stati della regione, nel cui contesto si è registrato un significativo aumento delle pulsioni nazionaliste da parte di tutti i principali attori coinvolti. Sia il Mar Cinese

Orientale che quello Meridionale rappresentano inoltre importanti snodi commerciali, attraverso i quali si muove un volume enorme del commercio internazionale, e in particolare di quello in arrivo e in partenza dalle coste cinesi. Il Mar Cinese Meridionale è attraversato da flussi commerciali il cui valore è compreso tra i 3,7 e i 5,3 trilioni di dollari; da quest'area transitano rispettivamente 597 e 874 miliardi di dollari di import ed export cinesi. In questo contesto, inoltre, viene trasportato l'80 per cento degli idrocarburi importati da Pechino (China Power Team 2017b). Infine, entrambe le aree si rivelano estremamente appetibili in quanto ricche di risorse ittiche ed energetiche – in particolare il Mar Cinese Meridionale – e sono fondamentali per il commercio internazionale di tali risorse (Huang 2012; Cole 2016; Zha & Sutter 2017).

Pechino rivendica la sovranità su un'area che comprende tra l'80 e il 90 per cento del Mar Cinese Meridionale. A supporto di tale rivendicazione, vengono addotte motivazioni storiche secondo cui la Cina ha mantenuto il controllo dell'area per circa due millenni, durante i quali la propria sovranità non ha subito contestazioni da parte di altri Paesi. Durante il periodo repubblicano, numerose cartine geografiche di fabbricazione cinese hanno inserito il Mar Cinese Meridionale nella fascia delle acque territoriali, ricorrendo ad una linea tratteggiata a forma di "U" (*U-shaped dash line*). Una linea a nove tratti fu presentata da Chiang Kai-Shek nel 1947 e adottata formalmente dalla RPC nel 1951 (Garofano 2008). Nel 1974 e nel 1988 la Cina è stata protagonista di operazioni navali contro il Vietnam per il controllo, rispettivamente, delle isole Paracelso e delle Spratly. Inoltre, come è già stato sottolineato, l'adozione della Legge Nazionale sui Mari Territoriali e le Zone Contigue ha ufficializzato le rivendicazioni cinesi sul Mar Cinese Meridionale, il quale è stato annoverato tra le aree in cui Pechino gode di sovranità esclusiva (Ibid.). Ciononostante, le rivendicazioni cinesi si sono rivelate imprecise rispetto alla propria estensione geografica; infatti, Pechino non ha mai chiarito se la propria sovranità sia associata agli elementi territoriali ed alle acque ad essi pertinenti, o se sia piuttosto da intendersi in riferimento all'area compresa all'interno della *nine-dash line* nella sua interezza (Cole 2016).

Le dispute marittime sul Mar Cinese Meridionale coinvolgono, oltre alla RPC, le Filippine, la Malaysia, Taiwan, il Vietnam e, in misura minore, il Brunei⁶. I cinque Paesi (è escluso il Brunei) occupano, all'interno dell'area, circa settanta tra isole, atolli e scogliere, su

⁶ Le rivendicazioni del sultanato si sono storicamente limitate alla propria Zona Economica Esclusiva. Inoltre, recentemente il Brunei ha abbandonato qualsiasi rivendicazione ufficiale, generando sospetti diffusi rispetto alla possibilità che ciò sia stato determinato dagli incentivi economici presentati da Pechino sotto forma di investimenti diretti nel Paese (Hunt 2018).

cui sono state installate oltre novanta tra postazioni civili e militari (Asia Maritime Transparency Initiative n.d.).

La nine-dash line e le dispute in corso nel Mar Cinese Meridionale

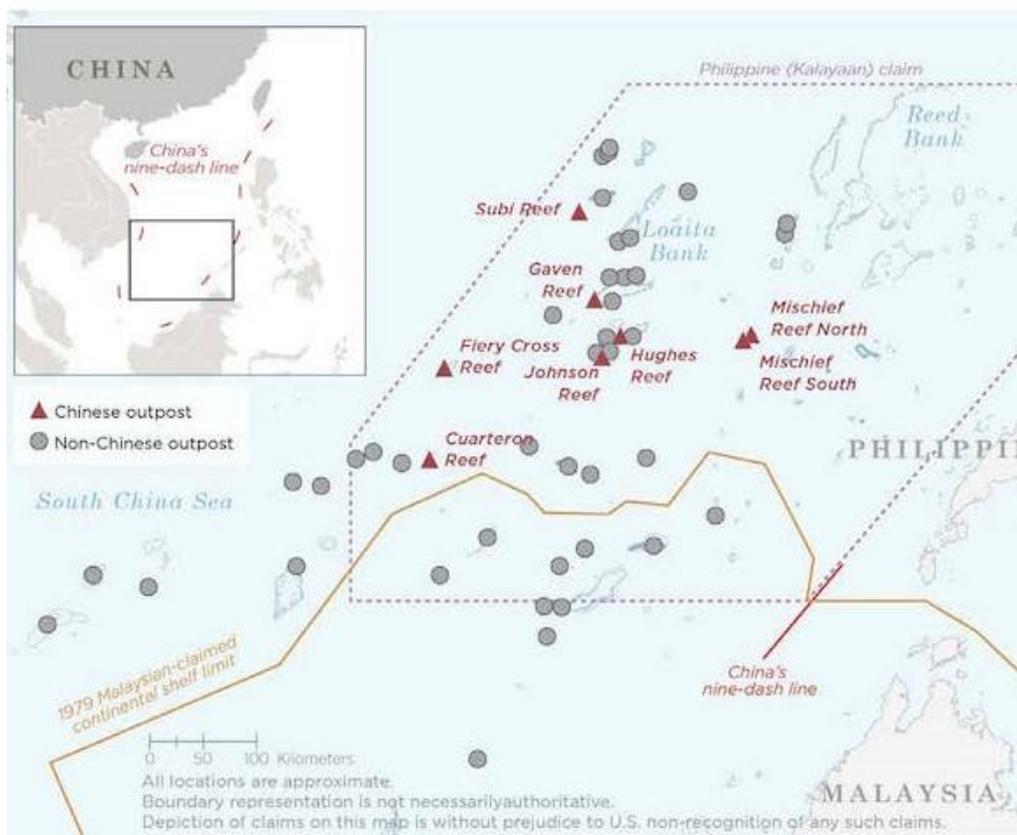


Cartina 4. Fonte: B.D. Cole (2016)

In questo contesto, Pechino è presente con venti installazioni sulle isole Paracelso e sette nell'arcipelago delle Spratly, cui vanno aggiunti gli avamposti su altre formazioni territoriali

presenti nell'area. Negli ultimi anni, inoltre, la Cina è stata impegnata nella costruzione di elementi territoriali artificiali e nell'ampliamento di quelli già esistenti, attraverso un'imponente opera di dragaggio del fondale marino che ha determinato la creazione di 3200 acri (circa 13 km²) di nuove formazioni territoriali nelle sole isole Spratly, oltre a un sostanziale ampliamento della presenza cinese nell'arcipelago delle Paracelso (Ibid.).

Installazioni cinesi nell'arcipelago delle Spratly



Cartina 5. Fonte: US Department of Defense (2018a)

Il consolidamento della presenza cinese nel Mar Cinese Meridionale costituisce un fattore cruciale per la comprensione della strategia marittima di Pechino nella regione. L'origine della proiezione cinese in quest'area può collocarsi negli anni Settanta, allorché la MEPL iniziò ad essere dispiegata con una certa regolarità in prossimità delle isole Paracelso, per poi estendere i pattugliamenti verso le isole Spratly nel decennio successivo (Cole 2016).

Significativamente, è in questa fase che la Cina è coinvolta in confronti navali per il controllo dei due arcipelaghi e l'estensione della sua proiezione nell'area, ottenendo il consolidamento della propria posizione strategica. La realizzazione di tale consolidamento si è resa possibile grazie all'ammodernamento delle forze navali cinesi, elemento che ha costituito la premessa per le vittorie nei conflitti navali delle Paracelso e delle Spratly e, in una fase successiva, per l'ampliamento e infine la stabilizzazione delle posizioni cinesi nell'area. In questo processo, la strategia cinese si è rivelata funzionale ad assicurare alla MEPL una capacità d'azione non contestabile dagli attori coinvolti nelle dispute sul Mar Cinese Meridionale (McVadon 2011). Se ciò è stato possibile grazie al ricorso a unità navali capaci di affermare la propria presenza nel Mar Cinese Meridionale, la strategia cinese ha in questo senso fatto riferimento a fattori più complessi del mero esercizio della forza militare. La postura navale cinese nella regione, infatti, ha mostrato un approccio assertivo in particolare nel periodo compreso tra il 2009 e il 2013-2014; a seguito di tale periodo, e nonostante le persistenti e diffuse provocazioni, il malcontento dei Paesi della regione e le critiche di Washington, non si sono registrati scontri navali rilevanti tra la Cina e gli altri attori della regione. A uno sguardo più attento, l'accresciuta assertività cinese non si è tradotta in una maggiore propensione a innescare escalation nel Mar Cinese Meridionale; tale assertività, piuttosto, è da riferirsi all'attivismo cinese in relazione all'occupazione di formazioni territoriali, al loro controllo e ampliamento. In altri termini, l'assertività cinese si è tradotta in una serie di atti di intimidazione che hanno determinato il consolidamento delle posizioni strategiche di Pechino e, con esse, del raggio d'azione delle sue forze navali (Johnston 2013; Matsuda 2014; Townshend & Medcalf 2016). In questo contesto, l'ultima importante occupazione di formazioni territoriali da parte cinese ha interessato la scogliera Mischief, nella zona orientale del Mar Cinese Meridionale. La scogliera, la cui sovranità è rivendicata anche da Filippine, Taiwan e Vietnam, è controllata da Pechino dal 1995.

Dal 2014, la Cina non è stata coinvolta in scontri navali su larga scala nel Mar Cinese Meridionale. Sebbene ciò non si traduca interamente nell'abbandono di una postura navale assertiva, tale postura è attualmente meno pronunciata, ed è stata inoltre accompagnata dal coinvolgimento cinese in piattaforme multilaterali di cooperazione e coordinamento navale, per la prevenzione e gestione di potenziali crisi nell'area (Townshend & Medcalf *ibid.*). In questo senso, il parziale riequilibrio della postura marittima cinese dopo il 2014 – e dunque, significativamente, durante il primo mandato di Xi Jinping – è stato definito come il passaggio da un assetto assertivo ad uno di “assertività passiva”, il cui obiettivo è la stabilità del Mar Cinese Meridionale (*Ibid.*). Tale postura non è priva di una componente “assertiva”, come

testimonia il persistente ricorso ad atti di intimidazione nei confronti di imbarcazioni, quali pattugliatori e pescherecci, che si trovano in prossimità dei territori sottoposti al controllo cinese (Gady 2015a). È rilevante sottolineare come il perseguimento di una assertività a bassa intensità, esercitata principalmente per mezzo delle azioni appena menzionate, abbia giovato del dispiegamento della Guardia Costiera Cinese (GCC) e della cosiddetta Milizia Marittima (MM) come fattori di moltiplicazione di forza nel Mar Cinese Meridionale (Townshend & Medcalf 2016). Storicamente, sia la GCC che la MM non hanno rappresentato corpi appartenenti alla MEPL; in particolare, la GCC è stata gestita dall'Amministrazione Oceanica di Stato⁷ fino a luglio 2018, quando è passata sotto il comando della MEPL divenendo una vera e propria forza ausiliare della marina militare, e ottenendo inoltre un notevole potenziamento in termini di dotazioni militari (Asia Times Staff 2018b). Per quanto concerne la MM, si tratta di una forza paramilitare costituita da imbarcazioni civili e pescherecci il cui compito è quello di ostacolare la presenza e l'attività di imbarcazioni appartenenti ad altri Paesi in prossimità di isole e formazioni territoriali controllate da Pechino. Il ricorso a cannoni ad acqua e ad altre tecniche coercitive per impedire l'attività o il semplice transito di altre imbarcazioni costituiscono azioni paradigmatiche della GCC e della MM. Nel contesto di una postura caratterizzata da assertività a bassa intensità, il ricorso alla GCC ed alla MM si è rivelato estremamente funzionale al doppio obiettivo di evitare escalation militari (la cui probabilità è tutt'altro che remota nel caso di un dispiegamento di unità della MEPL) ed allontanare imbarcazioni potenzialmente dedite allo spionaggio o alla raccolta di informazioni sensibili in prossimità dei territori sottoposti a controllo cinese. In altri termini, il ricorso a GCC e MM si rivela coerente e funzionale alla stabilità nel Mar Cinese Meridionale.

Il focus cinese sul mantenimento della stabilità nel Mar Cinese Meridionale, contraddistinto dal riequilibrio dell'assertività navale nella regione in favore di un approccio caratterizzato, contestualmente, da maggiori capacità di coercizione e crescente riluttanza ad esercitare un eccessivo uso della forza, è stato efficacemente descritto come:

*Una progressione opportunisticamente regolata di mosse incremental
ma in fase di intensificazione per cercare di aumentare il controllo
effettivo delle aree contese ed evitare l'escalation verso conflitti militari
(US Department of Defense 2017, p. 12).*

⁷ L'Amministrazione Oceanica di Stato è un organismo istituzionale incaricato dell'amministrazione dei mari cinesi sotto il profilo legale, della ricerca scientifica e tecnologica.

A tal fine, la Cina non ha fatto unicamente ricorso al proprio apparato militare, ma ha impiegato politiche di incentivo e penalizzazione economica nei confronti dei Paesi della regione (Ibid.). Tali politiche manifestano il potenziale per determinare cambiamenti significativi nelle istanze regionali rispetto alle dispute del Mar Cinese Meridionale. Un caso emblematico, in tal senso, è rappresentato dalle Filippine. Manila è critica rispetto alla *nine-dash line* ed alle ripetute tensioni scaturite dall'incontro ravvicinato tra imbarcazioni dei due Paesi, che ha visto spesso protagonista la MM. Tali frizioni hanno portato le Filippine ad appellarsi alla Corte Permanente di Arbitrato (CPA) dell'Aja, allo scopo di giudicare la legittimità delle rivendicazioni cinesi nel Mar Cinese Meridionale. In particolare, le Filippine hanno contestato la pretesa sovranità cinese all'interno della *nine-dash line* in quanto le formazioni territoriali ivi presenti, che Pechino considera di propria appartenenza, non possono essere considerate isole sotto il profilo legale e non sono dunque titolate alla creazione della sovranità marittima come intesa dalla Convenzione dell'ONU sul Diritto del Mare (UNCLOS⁸). In riferimento a quanto previsto dalla UNCLOS, le autorità filippine hanno sottolineato come Pechino facesse derivare la propria sovranità da diritti di territorialità nulli o geograficamente più limitati, in quanto prodotti da formazioni territoriali su cui non è possibile sostenere l'attività umana, e per questo motivo non assimilabili a isole giuridicamente riconosciute. Con un pronunciamento favorevole al ricorso filippino, nel luglio 2016, la Corte dell'Aja ha sancito la mancanza di evidenze storiche rilevanti a sostegno delle rivendicazioni cinesi e ha dunque negato la titolarità di diritti di sovranità derivanti dalle formazioni territoriali occupate da Pechino, che non assumono il carattere di "isole" secondo le previsioni dell'UNCLOS (Almond 2018; Hayton 2018).

La Cina, che ha ratificato l'UNCLOS nel 1996, si è rifiutata di riconoscere la legittimità del verdetto dell'Aja in quanto considera la materia oggetto di negoziati bilaterali. La reazione soddisfatta da parte delle autorità filippine ha però lasciato il posto a una certa rassegnazione rispetto alla possibilità d'azione nei confronti della potenza cinese. Ad interpretare questo parziale cambio di paradigma è stato in particolare Rodrigo Duterte, alla guida del Paese dall'estate del 2016. Pur avendo espresso la "nuova" linea delle Filippine sul Mar Cinese Meridionale in maniera non sempre coerente, Duterte ha sostanzialmente ricalibrato l'atteggiamento del proprio Paese rispetto alle dispute marittime con la Cina. Il cambio di rotta occorso a Manila esprime al meglio l'efficacia della politica a tutto campo perseguita da Pechino. Duterte, infatti, non ha fatto mistero dell'impossibilità di sostenere un confronto militare con la RPC; nel maggio del 2018, all'indomani del primo atterraggio di un bombardiere cinese sull'isola di Woody, nelle Paracelso, il presidente filippino ha riconosciuto

⁸ *UN Convention on the Law of the Sea.*

l'impossibilità di opporsi alla prevaricante forza cinese. A sostegno di tale linea, Duterte ha inoltre riconosciuto che non vi è nessuna garanzia rispetto al sostegno degli Stati Uniti in un potenziale scenario di conflitto tra Manila e Pechino (Lopez 2018). Per altro verso, la leadership cinese ha offerto al presidente filippino un maggiore impegno nel campo della cooperazione economica; nell'aprile del 2018, Duterte è stato protagonista di una visita ufficiale in Cina, durante la quale le aziende cinesi si sono impegnate ad investire oltre 9 miliardi di dollari nelle Filippine. A questo proposito, durante il loro incontro, Xi Jinping ha sottolineato l'apertura di un "nuovo capitolo" nelle relazioni tra i due Paesi, evidentemente incentivato dalla rimodulazione della posizione ufficiale di Manila rispetto alle dispute sul Mar Cinese Meridionale (Tiezzi 2018). Tuttavia, le relazioni sino-filippine rimangono fluttuanti. A dimostrazione di ciò, è sufficiente sottolineare come le Filippine rimangano formalmente e significativamente legate agli Stati Uniti da trattati di difesa di lungo corso; nel 2018, i due alleati sono stati protagonisti di esercitazioni congiunte nel Mar Cinese Meridionale, durante le quali sono stati dispiegati circa ottomila soldati. In questo scenario, durante una visita ufficiale nelle Filippine dell'agosto 2018, il sottosegretario alla difesa per l'Asia-Pacifico degli Stati Uniti, Randall Schriver, ha assicurato il sostegno dell'amministrazione Trump alla posizione di Manila nelle dispute sul Mar Cinese Meridionale. Recentemente, il presidente filippino Duterte ha dunque mostrato un atteggiamento meno benevolo nei confronti di Pechino ed espresso il proprio sostegno a favore di un riavvicinamento con lo storico alleato statunitense (Heydarian 2018b).

Consolidata la propria posizione nel Mar Cinese Meridionale, la Cina ha proceduto nel senso di una ricalibratura della propria assertività nell'area. Ciò non si è tradotto nella completa rinuncia a una condotta coercitiva, ma ha piuttosto determinato il ricorso a tale condotta in misura più contenuta. Consolidata la propria proiezione regionale, la Cina ha oggi meno incentivi a creare situazioni critiche ed innescare potenziali escalation militari, confermando l'analisi secondo cui, nel contesto delle dispute territoriali in cui è coinvolta, Pechino è più incline a ricorrere alla forza militare nelle occasioni in cui si percepisce in una condizione di relativa inferiorità. In altri termini, la Cina non manifesta una maggiore inclinazione ad innescare un conflitto laddove ritiene di godere di maggiori capacità militari; al contrario, ciò avviene quando essa rileva la propria debolezza generale (non solo militare) e considera il conflitto come unica soluzione possibile (Fravel 2008a).

Per comprendere come la RPC sia riuscita a garantirsi un sostanziale vantaggio strategico nel Mar Cinese Meridionale, guardare all'ammodernamento dell'apparato navale cinese rappresenta una premessa necessaria; da sola, tuttavia, essa fornisce una spiegazione

parziale del consolidamento cinese nell'area. Certamente, Pechino gode di un vantaggio militare sostanziale rispetto agli altri Paesi coinvolti nelle dispute marittime. Il consolidamento della posizione cinese si è realizzato grazie a un processo, a cui si è già fatto riferimento, di occupazione ed espansione di formazioni territoriali all'interno del Mar Cinese Meridionale. Tali azioni hanno costituito la base per il consolidamento strategico cinese, in quanto hanno reso possibile: (1) l'ampliamento del raggio operativo di Pechino, che dopo aver occupato, o creato artificialmente, le isole dell'area (in particolare nell'arcipelago delle Spratly), ha proceduto alla loro trasformazione in avamposti ad uso civile/militare; (2) un sostegno giuridico alle proprie rivendicazioni marittime; con il trasferimento di personale civile e militare su tali isole, infatti, Pechino intende soddisfare i requisiti individuati dalla UNCLOS in riferimento alla titolarità di diritti sulla zona economica esclusiva (ZEE): secondo il trattato, infatti, tali diritti sono riconosciuti a formazioni territoriali in grado di sostenere l'attività umana; (3) Militarizzando le isole del Mar Cinese Meridionale, la Cina ambisce all'ampliamento della propria capacità d'interdizione aerea e marittima, incardinata sull'A2/AD. Posizionando strutture, personale ed equipaggiamento militare nelle isole dell'area, l'A2/AD può essere esteso e potenziato (Green, Glaser & Cooper 2016; Townshend & Medcalf 2016; Bitzinger 2018).

Tale processo è andato avanti con enfasi notevole a partire dal 2016, imponendosi come uno dei principali sforzi strategici cinesi nell'area (US Department of Defense 2017). Tra aprile e maggio 2018, nelle isole del Mar Cinese Meridionale controllate dalla Cina sarebbero stati installati sistemi di interferenza e installazioni missilistiche munite di vettori terra-aria e dispositivi antinave; inoltre, un comunicato ufficiale dell'aviazione cinese ha reso noto l'atterraggio di alcuni bombardieri in propria dotazione nelle isole dell'area, tra cui il vettore strategico H-6K, considerato il più avanzato tra i bombardieri cinesi (Asia Maritime Transparency Initiative 2018; Gordon & Page 2018; Macias 2018). Il risultato degli sforzi cinesi è tangibile e testimoniato da immagini aeree e satellitari; sulla base delle istantanee diffuse dal ministero della Difesa filippino, alcuni report hanno fatto notare la completa militarizzazione di sette formazioni territoriali nell'arcipelago delle Spratly, trasformate da Pechino in isole dotate di basi aeree e navali di piccole dimensioni (Mangosing 2018). In questo contesto, in concomitanza con la sua nomina al vertice del comando navale dell'oceano Pacifico degli Stati Uniti, l'ammiraglio Davidson ha riconosciuto alle forze cinesi una consolidata capacità di controllo sulle acque del Mar Cinese Meridionale. Secondo Davidson, grazie alla creazione di isole artificiali ed alla conversione di alcune di esse in avamposti militari, la Cina sarebbe oramai in grado di controllare il Mar Cinese Meridionale in ogni scenario eccetto quello di un

conflitto diretto con la marina statunitense (Davidson 2018). A questo proposito, è stato evidenziato come la Cina stia consolidando la sua posizione ed acquisendo un certo vantaggio strategico nell'area senza che ciò abbia comportato l'innescare di conflitti su larga scala. Pechino, in altre parole, “sta vincendo la battaglia per il Mar Cinese Meridionale senza sparare un singolo colpo” (Chellaney 2018).

In secondo luogo, il consolidamento della presenza cinese nel Mar Cinese Meridionale si è rivelato funzionale a giustificare giuridicamente le istanze di sovranità provenienti da Pechino. In particolare, attraverso la trasformazione di piccole formazioni terrestri in isole capaci di sostenere la presenza e l'attività degli esseri umani, è stato possibile sostenere la legittimità giuridica delle rivendicazioni cinesi. Secondo la UNCLOS, infatti, i diritti relativi alla ZEE promanano unicamente dalle formazioni terrestri su cui è possibile stabilire la presenza umana. Pechino ha dunque proceduto alla costruzione di nuove isole artificiali, su cui ha successivamente trasferito personale civile e militare, dando di fatto vita a nuovi territori a sovranità cinese e ai diritti marittimi che ne scaturiscono, secondo un processo di trasformazione strategica del territorio che è stato definito come la “creazione di sovranità marittima”⁹ (Chubb 2017; Yiallourides 2018). In questo quadro, è stata fondata la città-prefettura di Shansha, nell'arcipelago delle Paracelso, la cui giurisdizione copre tutti i territori controllati da Pechino nel Mar Cinese Meridionale¹⁰. La presenza cinese è inoltre supportata dall'installazione di infrastrutture quali centrali per la produzione di energia elettrica, cavi sottomarini in fibra ottica e strutture per la ricerca scientifica. Con la creazione della prefettura di Shansha, a cui sono stati affidati compiti di coordinamento civile-militare, Pechino ha confermato la volontà di estendere il proprio controllo politico sulle isole contese, con ciò stabilizzando la propria presenza nell'area (Yamaguchi 2017).

Il consolidamento della presenza cinese nel Mar Cinese Meridionale ha fatto emergere un nuovo *status quo* nell'area, come efficacemente descritto dalle parole dall'ammiraglio Davidson; con la creazione di isole artificiali e la loro militarizzazione, Pechino ha proceduto alla stabilizzazione della propria proiezione strategica nella regione. Assicuratasi il primato strategico e militare nel Mar Cinese Meridionale, la Cina guarda ora all'area con l'obiettivo di garantirne la stabilità. Ciononostante, il processo di militarizzazione e la presenza navale cinese

⁹ Più in generale – come già messo in evidenza nel primo capitolo – il fattore geografico risulta estremamente influente per la proiezione marittima degli Stati. Seppure tale fattore venga frequentemente considerato di natura permanente – o comunque difficilmente modificabile – è stato per altro verso notato come la Cina sia riuscita a determinare un relativo aggiustamento della propria geografia attraverso la costruzione della Grande Muraglia e della rete di canali d'acqua tra Pechino e Hangzhou, risalente al periodo imperiale, conosciuta come il “Gran Canale” (Lord 2009). L'intervento cinese nel Mar Cinese Meridionale può essere considerato un ulteriore processo di modificazione geografica “intenzionale” nella storia del Paese.

¹⁰ Fino all'aprile del 2017, tale giurisdizione era affidata alla provincia di Hainan.

continuano a rappresentare una fonte di apprensione sia per i Paesi della regione che per le principali potenze mondiali. Diversamente da Pechino, gli Stati Uniti sostengono le cosiddette *freedom of navigation operations* (FONOP), che prevedono la libertà di navigazione anche all'interno della ZEE di altri Paesi; è sulla base di tale dottrina che unità navali statunitensi transitano all'interno del Mar Cinese Meridionale. Le FONOP rispondono inoltre all'obiettivo di contestare la crescente presenza e militarizzazione cinese dell'area, e ad esse hanno partecipato unità navali di Francia e Gran Bretagna, provocando reazioni contrariate da parte di Pechino (Chen F. 2018; Liu 2018). In aggiunta, una portaelicotteri giapponese ha recentemente solcato le acque del Mar Cinese Meridionale come “parte degli sforzi giapponesi di promuovere un libero e aperto Indo-Pacifico”, mentre il Vietnam ha invitato le autorità indiane a sostenere la posizione di Hanoi nella regione (Clark 2017; Kubo 2018).

In questo quadro, il Mar Cinese Meridionale si è confermato tra i teatri ritenuti più idonei alle esercitazioni navali della marina cinese. Negli ultimi anni, tali esercitazioni hanno attirato una certa attenzione, riaffermando la centralità della regione nel contesto della strategia marittima cinese. Nel luglio del 2015, la MEPL è stata protagonista della più grande esercitazione nel Mar Cinese Meridionale della sua storia, nella quale sono state coinvolte persino le forze missilistiche, cui è affidata la dotazione nucleare del Paese¹¹ (Townshend & Medcalf 2016). Nel settembre del 2016, inoltre, il Mar Cinese Meridionale ha ospitato la prima esercitazione congiunta tra Cina e Russia. Al momento in cui si scrive, la più recente esercitazione condotta da Pechino nell'area risale al marzo del 2018; significativamente, la Liaoning, unica portaerei cinese in attività, è stata assegnata alle unità navali del teatro meridionale fino al 2017, e svolge tuttora gran parte delle sue missioni di addestramento nel Mar Cinese Meridionale¹² (US Department of Defense 2017; 2018a).

¹¹ Tale forza ha mantenuto il nome di “Seconda Artiglieria” fino al 2016, quando la sua denominazione è cambiata in “Forza Missilistica”.

¹² Xu Qiyu, sergente colonnello dell'EPL e vicedirettore dell'Istituto di Studi Strategici presso l'Università di Difesa Nazionale di Pechino, sostiene che la scelta del Mar Cinese Meridionale per l'addestramento della Liaoning non sia dettata da motivazioni strategiche, ma costituisca piuttosto l'unica opzione possibile nel contesto dei mari regionali (Xu 2017a).

Dispiegamento della portaerei Liaoning, 2013-2017



Cartina 6. Fonte: US Department of Defense (2018a)

La scelta del Mar Cinese Meridionale quale teatro di riferimento per le esercitazioni navali di Pechino è rilevante in quanto, tra i molteplici obiettivi a cui essa risponde, tale contesto marittimo può certamente considerarsi il più adatto ad una dimostrazione di forza. Pur rivelando un approccio almeno parzialmente assertivo, tali esercitazioni si rivelano tuttavia prive del potenziale per l'innescare di uno scontro navale o di una escalation militare nell'area (Townshend & Medcalf 2016).

Infine, l'obiettivo strategico di mantenere la stabilità del Mar Cinese Meridionale viene confermato dal crescente coinvolgimento della flotta cinese nelle cosiddette *confidence*

building measures (CBM) e, più in generale, nelle operazioni di cooperazione militare e per la sicurezza comune nel Mar Cinese Meridionale. A questo proposito, l'esempio certamente più significativo è rappresentato dal Codice di Condotta (COC¹³) annunciato dall'ASEAN nel 1992 e ai cui negoziati la Cina ha volontariamente aderito nel 2002. Sebbene tale adesione costituisca un fattore significativo per la comprensione della strategia e della condotta cinese nella regione, vi è consenso generalizzato nel considerare l'adesione cinese come un atto essenzialmente simbolico, piuttosto che come impegno sostanziale a supporto di un sistema di regole comuni (Yoshihara & Holmes 2010; Yahuda 2012). In particolare, Pechino considera il COC come un meccanismo funzionale alla definizione di buone pratiche piuttosto che come strumento di risoluzione di conflitti; inoltre, nella prospettiva cinese le dispute in corso nel Mar Cinese Meridionale sono da considerarsi elemento di negoziazione bilaterale non riconducibili alla formula multilaterale che caratterizza il COC (Yahuda ibid.). Più in generale, la partecipazione cinese ai negoziati, assieme alla maggiore frequenza con cui la MEPL conduce visite ai porti dei Paesi ASEAN, rivelano l'emergere di una strategia attenta a rinsaldare le relazioni con i Paesi dell'organizzazione e migliorare la propria immagine nella regione (Till 2009; McVadon 2011; Townshend & Medcalf 2016). Al momento in cui si scrive, i negoziati per l'adozione del COC non si sono ancora conclusi; il 3 agosto 2018, i Paesi ASEAN e la Cina hanno annunciato di aver raggiunto un accordo su una bozza per proseguire il negoziato. La bozza si contraddistingue per il persistere di prescrizioni vaghe rispetto all'area geografica di applicazione del COC e all'obbligatorietà di attenersi alle sentenze internazionali pronunciate in riferimento alla UNCLOS¹⁴, nonché per quanto concerne contrasti di una certa rilevanza tra le posizioni delle diverse parti su una serie di altri punti (Thayer 2018). È dunque possibile sostenere che la strada per l'adozione del COC sia ancora lunga e possa potenzialmente concludersi in un nulla di fatto (Thayer 2013).

Nel contesto dei mari regionali, una seconda, cardinale, dimensione è costituita dal Mar Cinese Orientale, dove Pechino è coinvolta in una disputa marittima con il Giappone. Tale disputa ha per oggetto la sovranità sulle isole Diaoyu/Senkaku e il confine marittimo tra le ZEE dei due Paesi (Jash 2018).

¹³ *Code of Conduct*.

¹⁴ In questa fattispecie rientra il pronunciamento della CPA del 2016 che dichiara non valide le rivendicazioni cinesi nel Mar Cinese Meridionale.

Le isole Diaoyu/Senkaku e la sovrapposizione delle ZEE di Cina e Giappone nel Mar Cinese Orientale



Cartina 7. Fonte: Lee & Ming (2012)

Il contenzioso tra Cina e Giappone si è nutrito di una lunga serie di provocazioni reciproche ed ha visto i due Paesi esercitare tattiche assertive. In questo scenario, pescherecci cinesi sono stati frequentemente avvistati all'interno della ZEE giapponese e, in minor misura, dentro al perimetro di quella che Tokyo considera come proprie acque territoriali attorno alle isole Senkaku. Oltre a una lunga serie di incidenti, eventi significativi nel quadro della disputa tra Cina-Giappone si sono verificati con la nazionalizzazione dell'arcipelago da parte del governo giapponese nel 2012 e la successiva implementazione di una *air defense identification zone* (ADIZ) sul Mar Cinese Orientale da parte cinese nel novembre del 2013. Rispetto alla nazionalizzazione delle Diayou/Senkaku, le spiegazioni fornite da Tokyo¹⁵ non hanno rassicurato le preoccupazioni di Pechino, mentre il lancio dell'ADIZ cinese ha costituito un ulteriore elemento di tensione nell'area¹⁶.

¹⁵ Ufficialmente, il governo giapponese del primo ministro Noda ha decretato la nazionalizzazione delle isole al fine di evitare che il sindaco di Tokyo, Shinatro Ishihara, procedesse al loro acquisto, ipotesi che lo stesso Ishihara aveva precedentemente ventilato. In ambito governativo, la nazionalizzazione delle Diayou/Senkaku fu dunque motivata dalla volontà di non complicare le relazioni tra Cina e Giappone (Lam 2017).

¹⁶ Le autorità cinesi hanno stabilito l'obbligo di identificazione e di richiesta di autorizzazione per qualsiasi velivolo, civile e militare, che intenda attraversare l'ADIZ. Inoltre, il perimetro di quest'ultima si sovrappone all'ADIZ giapponese e, in parte, a quella sudcoreana. Tokyo e Seoul, seguite da Stati Uniti e UE, hanno a questo proposito espresso forti critiche nei confronti di Pechino.

Le Diaoyu/Senkaku, il cui arcipelago è composto da cinque isole e tre formazioni rocciose di trascurabili dimensioni, sono attualmente disabitate. Il contenzioso è di fatto non riconosciuto dal Giappone, il quale sostiene che l'arcipelago sia posto sotto la propria sovranità e non sia dunque oggetto di disputa; Pechino, al contrario, contesta il controllo giapponese sulle isole e adduce motivazioni di carattere storico a sostegno delle proprie rivendicazioni.

Le due potenze manifestano inoltre istanze contrapposte rispetto alla delimitazione delle rispettive ZEE, che all'interno del Mar Cinese Orientale si sovrappongono per circa 130 mila km² (Singh 2012). Tale fattore è determinante non solo in riferimento a interpretazioni giuridiche divergenti, ma anche perché il controllo del Mar Cinese Orientale è importante in termini strategici, energetici e politici¹⁷. In primo luogo, l'importanza strategica dell'area deriva dal suo posizionamento; dalla prospettiva cinese, il controllo del Mar Cinese Orientale si pone in sostanziale continuità con la proiezione marittima nel Mar Cinese Meridionale, oltre a risultare rilevante per la sua prossimità al territorio taiwanese. Per quanto concerne il fattore energetico, fonti statunitensi stimano in un volume compreso tra 100 e 200 miliardi di barili la presenza di petrolio nei fondali dell'area, che sarebbero inoltre ricchi di minerali e risorse ittiche (Huang 2012; US Energy Information Administration 2014; Jash 2017). A questo proposito, è rilevante notare come la disputa sino-giapponese sull'area sia emersa a seguito dei primi studi geologici condotti su mandato dell'ONU, nel 1969, allorché la presenza di idrocarburi e minerali nel Mar Cinese Orientale fu scoperta per la prima volta (Jash *ibid.*). Significativamente, le economie delle due potenze sono entrambe caratterizzate da una forte e crescente domanda di fonti energetiche, caratteristica che rende il Mar Cinese Orientale estremamente rilevante. Non sorprende, dunque, che nel 2008 Pechino e Tokyo abbiano siglato un accordo di cooperazione sul Mar Cinese Orientale; sebbene il documento riconoscesse la persistenza di istanze divergenti rispetto alla sovranità nell'area, esso ha promosso l'adozione di un meccanismo di dialogo e consultazione per la risoluzione legale del contenzioso. Più concretamente, Cina e Giappone si sono impegnate a cooperare in missioni di esplorazione a fini energetici e, soprattutto, ai fini della gestione e dello sviluppo congiunto della piattaforma energetica di Chunxiao/Shirakaba (Embassy of the PRC in the US 2008; Ministry of Foreign Affairs of Japan 2008).

Infine, la disputa sul Mar Cinese Orientale si è rivelata cruciale in relazione al “fattore identitario” nel quadro delle relazioni sino-giapponesi (Jash 2017). Pechino e Tokyo, che sul piano politico e diplomatico non possono certamente definirsi allineati, hanno manifestato un aumento delle rispettive pulsioni nazionaliste; il contenzioso sul Mar Cinese Orientale ha

¹⁷ Jash (2017) ha a questo proposito fatto riferimento al “valore materiale” del Mar Cinese Orientale.

nutrito tali pulsioni e ne è stato in parte influenzato. La rilevanza di tale fattore è tale che alcuni studiosi hanno interpretato il “risveglio nazionalista” nei due Paesi come elemento trainante della disputa in corso, ritenendolo persino più rilevante dei rispettivi interessi energetici e strategici nell’area (Emmers 2016). Le pulsioni nazionaliste, che le leadership di entrambi i Paesi alimentano consistentemente, contribuiscono alla cristallizzazione delle rispettive posizioni nell’area. In particolare, Tokyo insiste nel considerare le Diaoyu/Senkaku come territorio sottoposto alla propria giurisdizione, continuando a negare l’esistenza di una disputa su di esse. All’indomani della vittoria alle elezioni del dicembre 2012, il primo ministro Shinzo Abe ha confermato, a tal proposito, la propria indisponibilità a condurre un negoziato; contestualmente, si è registrato un aumento nella frequenza con cui imbarcazioni cinesi transitano in prossimità delle Diaoyu/Senkaku (Cruz De Castro 2017). In questo quadro, le incursioni cinesi all’interno delle acque territoriali attorno alle isole, entro le dodici miglia nautiche dalla costa, sono proseguite con una certa frequenza nonostante si siano rivelate inoffensive sotto il profilo militare. Nel 2017, è stato calcolato, unità della GCC sono penetrate all’interno delle acque adiacenti l’arcipelago una volta ogni dieci giorni circa (US Department of Defense 2018a). Ciononostante, recenti sviluppi nell’area mostrano un certo rilassamento nella postura di entrambi i Paesi; in particolare, nel giugno del 2018 Cina e Giappone hanno dato vita a una linea di comunicazione diretta al fine di prevenire incidenti non intenzionali nel Mar Cinese Orientale, mentre le incursioni cinesi all’interno dell’area – e le conseguenti operazioni giapponesi finalizzate ad intercettare tali incursioni – sono diminuite sensibilmente tra il 2017 e il 2018 (Council on Foreign Relations 2018; Gady 2018; Sim 2018).

3.3 La proiezione navale cinese nel dominio globale

Il sostanziale miglioramento delle capacità militari delle forze navali cinesi ha determinato un progressivo ampliamento del perimetro operativo entro cui la MEPL è capace di agire. Nonostante la flotta cinese sia, allo stato attuale, in grado di operare compiutamente nel contesto delle acque regionali, il consolidamento di alcune tendenze strategiche suggerisce che le autorità cinesi stiano volgendo maggiori attenzioni e risorse al fine di definire una strategia marittima più propriamente globale. Anzitutto, la dotazione militare delle forze navali cinesi segnala l’acquisizione di mezzi e tecnologie il cui impiego risulta altamente funzionale ad un’articolazione strategica che guarda alle acque profonde. Sul piano logistico, Pechino sta investendo sull’acquisizione di unità navali da rifornimento, il cui impiego è previsto per il supporto di operazioni navali in mare aperto. La dotazione cinese di unità da rifornimento è in

crescita sia sul piano quantitativo (numero di unità) che su quello qualitativo (capacità di rifornimento per ogni singola unità, metodi di rifornimento). In questo senso, la MEPL conta, ad oggi, una decina tra unità di rifornimento Type-903 e di più avanzate Type-903A. Pechino è inoltre impegnata in un programma di sviluppo tecnologico per il rifornimento in mare, dimensione essenziale per una proiezione navale di lunga durata e su lunghe distanze. Le più moderne unità di rifornimento in forza alla MEPL sono oggi in grado di trasportare oltre 10 mila tonnellate di carburante, 250 tonnellate di acqua potabile e 680 tonnellate di munizioni, oltre a imbarcazioni di dimensioni ridotte ed ulteriore equipaggiamento militare. Nel 2017, inoltre, è stato lanciato il programma di costruzione di unità Type-091, estremamente funzionali per il rifornimento di gruppi di combattimento da portaerei (Bei 2018; Majumdar 2018). In questo quadro, le unità di rifornimento risultano estremamente importanti in quanto, senza il loro contributo, garantire la mobilità delle forze navali in mare aperto sarebbe tecnicamente impossibile.

Un secondo fattore che merita di essere analizzato nel contesto della proiezione navale cinese riguarda lo sviluppo delle portaerei. Pechino ha acquisito la sua prima portaerei nel 1998, allorché una compagnia con base a Macao ha acquistato lo scafo ucraino “Varyag” per circa 20 milioni di dollari. Ribattezzata “Liaoning”, dal nome della provincia della Cina nord-orientale nella quale ne furono completati i lavori di ammodernamento, la portaerei è entrata in servizio nel 2012. Nonostante la sua rilevanza simbolica, l’acquisizione della Liaoning non ha rappresentato una svolta significativa sul piano strategico e tecnologico. La portaerei era infatti un relitto d’epoca sovietica, risalente all’ultima fase della Guerra Fredda, la cui costruzione non era ancora terminata al momento della dissoluzione dell’URSS, nel 1991. Da allora, fino all’acquisto da parte cinese, la Varyag è rimasta incompleta e inutilizzata presso un cantiere ucraino. In questo quadro, il livello tecnologico della Liaoning si è rivelato obsoleto rispetto agli standard più moderni già all’avvio delle sue operazioni sotto bandiera cinese, nel 2012. Nonostante ciò, la messa in funzione della prima portaerei cinese ha rappresentato il simbolo della crescente attenzione di Pechino verso i domini marittimi, in una fase cruciale per lo sviluppo della potenza navale nazionale. Come è già stato sottolineato, infatti, il mandato di Hu Jintao ha rivestito un’importanza centrale per la definizione di alcune delle linee guida e delle prassi principali per lo sviluppo della strategia e dell’ammodernamento navale di Pechino (Tobin 2018). L’inizio delle operazioni della Liaoning, nell’ultimo anno dell’era Hu, ha in qualche modo costituito l’evento conclusivo e tra quelli più emblematici di questa fase. Tutte le sessioni di addestramento della Liaoning hanno avuto luogo all’interno del perimetro dell’Asia orientale (vedi cartina 6), e ciò potrebbe risultare opportuno per le autorità cinesi alla

luce di una serie di valutazioni strategiche e diplomatiche. Anzitutto, Pechino considera le acque regionali sufficientemente sicure per lo svolgimento delle sessioni di addestramento; in secondo luogo, la presenza della Liaoning in acque contese è, al contempo, una manifestazione di potenza e un simbolo di prestigio ben visibili dalla prospettiva regionale. In questo contesto, nel 2017 la Liaoning ha effettuato la sua seconda missione di addestramento nel Mar Cinese Meridionale, nel corso della quale ha trasportato, per la prima volta, i caccia multiruolo J-15 (US Department of Defense 2018a). Inoltre, va segnalato come le argomentazioni ufficiali attorno al commissionamento della Liaoning non abbiano mancato di far riferimento all'utilità della portaerei per interventi in contesti di crisi umanitaria e disastro naturale (Lord 2009).

L'inventario delle portaerei cinesi è oggi in espansione. Nell'aprile del 2017 è stata inaugurata la prima portaerei di produzione cinese (Type 001A), per cui è prevista la piena entrata in funzione nel 2020. La 001A ricalca le caratteristiche della Liaoning, rispetto alla quale segna però progressi evidenti soprattutto sotto il profilo della capacità di carico e dell'organizzazione degli spazi. Come la Liaoning, la prima portaerei costruita interamente in Cina è alimentata a propulsione convenzionale; in questo senso, è stato notato come essa nasca di fatto già obsoleta se paragonata alle portaerei a propulsione nucleare in dotazione alla marina statunitense (China Power Team 2017c; Roggeveen 2018). Ciononostante, l'ampliamento della dotazione di portaerei è rilevante in quanto estende l'area di difesa aerea sulle operazioni navali condotte dalla Cina, contribuendo dunque notevolmente all'impiego di unità navali in contesti di mare aperto (US Department of Defense 2017). In questo quadro, i lavori per la realizzazione di una terza portaerei sono in corso a Shanghai (Lee Myers 2018). Nonostante tali lavori siano ancora in una fase embrionale, fonti militari cinesi hanno lasciato trapelare alcune caratteristiche interessanti del progetto, che presenterebbe dimensioni e peso maggiori rispetto ai modelli precedenti e un sistema più avanzato di decollo dei velivoli militari (Chan 2018a; US Department of Defense 2018a). Inoltre, secondo recenti dichiarazioni rilasciate da membri delle SOE cinesi impegnate nella realizzazione della portaerei, tale programma sarebbe orientato allo sviluppo di tecnologie capaci di assicurare la mobilità a propulsione nucleare per le portaerei di prossima fabbricazione (Guo & Bai 2018).

Il programma cinese di sviluppo delle portaerei, lanciato in tempi relativamente recenti, sembra dunque andare avanti a ritmi sostenuti e con progressi rilevanti. Ad appena sei anni dalla conclusione dei lavori di ammodernamento della Liaoning, Pechino sembra oggi avviarsi a diventare una delle principali potenze navali globali in termini di dotazione di portaerei, seconda soltanto alla marina militare statunitense, che può attualmente godere di undici portaerei a propulsione nucleare. Nonostante i progressi significativi in termini di sviluppo

tecnologico e militare, le portaerei cinesi sono però attualmente lontane dai livelli delle più avanzate unità statunitensi. Ad esempio, la prima portaerei realizzata interamente in Cina presenta dimensioni, caratteristiche tecnologiche e capacità di trasporto molto ridotte rispetto alla più moderna delle portaerei statunitensi, la USS Gerald Ford (Asia Times Staff 2018a). Sotto questo profilo, il programma di sviluppo delle portaerei cinesi rischia di drenare energie militari e risorse finanziarie per la realizzazione di strumenti poco efficaci sul piano strategico e militare, soprattutto a causa di criticità legate al loro sviluppo tecnologico ed alla limitatezza delle loro dimensioni. Inoltre, affinché il loro apporto sia effettivo, è necessario che le portaerei siano operative in un numero consistente. Il ruolo delle portaerei è rilevante in quanto garantisce una copertura aerea alle operazioni navali in virtù della grande mobilità di cui esse godono. In questo senso, un numero consistente di portaerei garantisce la moltiplicazione dei punti strategici da cui il sostegno aereo alle operazioni navali può essere articolato, determinando un rafforzamento del dispiegamento militare e un ampliamento della proiezione strategica entro cui le operazioni navali godono del sostegno aereo. Laddove le portaerei sono presenti in numero ridotto o in una singola unità, tale effetto moltiplicatore risulta debole o nullo, e il loro ruolo manifesta rilevanza simbolica piuttosto che reale efficacia strategica.

Funzione e ruolo delle portaerei sono stati ampiamente dibattuti nel quadro degli studi navali. Vi è consenso diffuso nel riconoscere il valore simbolico delle portaerei, considerate tra le più prestigiose, complesse e moderne unità navali. Esse hanno rappresentato l'unità cardinale della proiezione navale statunitense sin dalla Seconda Guerra Mondiale, e in tempi recenti un numero crescente di potenze navali ha rivolto il proprio interesse allo sviluppo, l'acquisizione e il dispiegamento di portaerei, segnalando una notevole reviviscenza del ruolo di queste ultime (Yoshihara & Holmes 2010; Benbow 2016; Roggeveen 2018). Per altro verso, è stato sottolineato come il prestigio delle portaerei sia prevalentemente dovuto al loro valore simbolico, laddove sul piano dell'efficacia strategica è stata al contrario riconosciuta una serie di elementi critici, quali l'ingente spesa necessaria per la loro realizzazione e la loro vulnerabilità in uno scenario di attacco da parte di forze aeree e sottomarine (Till 2009; Coker 2017). Alcuni analisti ritengono dunque che le portaerei siano destinate a una progressiva marginalizzazione nel processo di sviluppo delle forze navali proprio alla luce dei costi ad esse connessi e della loro vulnerabilità rispetto agli attacchi nemici (Kirchberger 2017).

Il miglioramento delle abilità operative cinesi in acque profonde è testimoniato dal consolidamento della presenza navale cinese nell'Oceano Indiano. Vista da Pechino, la regione ha importanza fondamentale dal punto di vista strategico, in quanto costituisce uno dei principali snodi per il transito di idrocarburi e il commercio marittimo internazionale. In questo

quadro, la Cina ha stabilito legami strategici con i Paesi della regione al fine di assicurarsi una presenza diffusa nell'area, dando vita ad un network di infrastrutture navali a sostegno della propria proiezione. Come è stato notato, l'apertura di tali infrastrutture ha segnalato un passaggio significativo per la strategia cinese, in quanto ha costituito il segno che il Paese è ora in grado di coordinare interessi economici in espansione e proiezioni strategiche in contesti spaziali più ampi e meno conosciuti. L'inaugurazione di infrastrutture navali nella regione si rivela essere, dunque, il prodotto di una strategia nazionale finalizzata ad espandere il proprio raggio strategico e, parallelamente, salvaguardare interessi economici crescenti in contesti territoriali sempre più lontani dalla madrepatria (Krupakar 2017). In questo quadro, ad assumere un ruolo centrale è stata la cooperazione navale, dimensione nella quale Myanmar e Pakistan si sono affermati come i partner più longevi per Pechino (Garver 2002). Nel 2009, la compagnia cinese CITIC ha siglato un protocollo d'intesa con le autorità birmane per la costruzione del porto di Kyaukpyu, situato nello Stato occidentale del Rakhine e affacciato sulla Baia del Bengala. Nel corso degli anni successivi, la diffusione di proteste legate ad altri progetti cinesi nel Paese non ha però permesso l'avvio dei lavori per la sua realizzazione. Nuovi contratti sono stati tuttavia sottoscritti del 2016: un consorzio cinese guidato dalla CITIC si è aggiudicato i lavori per la costruzione del progetto e della zona economica speciale ad esso connessa, per una spesa totale di circa 10 milioni di dollari. In questo quadro, alle aziende cinesi è stato assicurato il controllo operativo del porto di Kyaukpyu per un periodo di 50 anni, prorogabile di altri 25 (Tiezzi 2016; Poling 2018).

La cooperazione navale col Pakistan, Paese con cui Pechino ha tradizionalmente goduto di ottimi rapporti, si è tradotta nella fornitura di tecnologia e mezzi navali cinesi alla marina militare pachistana, oltre che in una serie di esercitazioni militari congiunte. Più significativamente, nel 2001 sono iniziati i lavori di realizzazione del porto di Gwadar, nel Pakistan meridionale; la costruzione e la successiva gestione del porto sono state affidate a compagnie di stato cinesi¹⁸. Lo snodo di Gwadar è pensato come terminal marittimo del CPEC, un progetto finalizzato alla connessione infrastrutturale tra la provincia cinese dello Xinjiang e l'Oceano Indiano, e più in generale come uno degli snodi che compongono la BRI. Dal punto di vista strategico, la gestione di Gwadar supporta la presenza cinese in prossimità dello Stretto di Hormuz, snodo cruciale per il passaggio di idrocarburi diretti in Cina; inoltre, lo sviluppo di Gwadar nel quadro del CPEC presenta un potenziale notevole per la stabilizzazione sociale ed

¹⁸ Nel 2015, il governo di Islamabad ha concesso la gestione del porto alla SOE cinese China Overseas Port Holding Company fino al 2059. Per ulteriori approfondimenti, si veda Kynge, Campbell, Kazmin & Bokhari (2017).

economica delle province situate alla periferia occidentale della RPC, Xinjiang su tutte, economicamente depresse e politicamente problematiche per la stabilità del PCC. Infine, Gwadar garantisce alla Cina una posizione strategica rispetto alla proiezione regionale dell'India, competitor navale di Pechino, che nella regione gode di un significativo vantaggio geografico. Come per la Cina, anche per l'India il libero flusso di idrocarburi dallo Stretto di Hormuz è infatti essenziale al fabbisogno energetico nazionale (Xu 2006; Panda 2017). Nel corso del 2018, inoltre, indiscrezioni emerse in ambito diplomatico e militare hanno segnalato l'interesse cinese a sviluppare una base navale a Jiwani, cittadina situata a una sessantina di chilometri a Ovest di Gwadar, dove è già operativa una base navale pachistana di piccole dimensioni (Brewster 2018a; Chan 2018b). Nonostante le autorità cinesi non abbiano confermato tali indiscrezioni, l'installazione di una base militare sotto controllo cinese a Jiwani costituirebbe uno sviluppo estremamente rilevante nell'ampliamento del perimetro strategico di Pechino. Se le indiscrezioni sul progetto dovessero trovare conferma, la Cina godrebbe di una seconda base navale all'estero, posizionata in un luogo strategico per le proprie SLOC e i flussi del commercio marittimo globale.

Nel luglio del 2017, presso il porto di Doraleh in Gibuti, è stata inaugurata la prima base navale cinese all'estero. L'evento ha assunto estrema rilevanza per gli sviluppi della strategia marittima cinese, segnando progressi significativi sia sul piano simbolico che su quello sostanziale. La base di Gibuti segnala infatti capacità e ambizioni marittime proprie di una potenza navale in ascesa. Con la base di Gibuti, infatti, la leadership cinese rompe con la tradizione di "mantenere un basso profilo" negli affari marittimi internazionali, e rivela piuttosto la volontà di essere accreditata come potenza navale la cui proiezione strategica ha un raggio operativo in espansione. Inoltre, la prima base cinese all'estero rappresenta un cambio di paradigma rilevante rispetto alla tradizionale ritrosia con cui Pechino ha trattato i propri affari militari; con il riconoscimento della base di Gibuti come iniziativa militare – seppure ufficialmente legata alle necessità logistiche relative alle missioni antipirateria nell'antistante Golfo di Aden, cui la MEPL e più in generale al contributo cinese ad operazioni di HA/DR e *peace-keeping* (PKO) nel continente africano – le autorità cinesi segnalano che la natura del progetto non rappresenta un ostacolo rilevante per le proprie ambizioni strategiche (Wang 2018). In particolare, la circostanza per cui la base di Gibuti sia ufficialmente collegata con le attività di pattugliamento nelle acque del Corno d'Africa, unitamente a un generale miglioramento della reputazione internazionale di Pechino, sembrano aver spinto le autorità cinesi a non far mistero dell'iniziativa. Infine, Gibuti ospita basi navali appartenenti ad alcune delle principali potenze marittime internazionali, quali Francia, Giappone e Stati Uniti; in

aggiunta, piccoli contingenti navali spagnoli e tedeschi, assieme ad alcune unità dell'aviazione italiana, hanno fatto del Paese africano una base logistica per le operazioni della missione europea antipirateria “Atlanta” (Downs, Becker & DeGategno 2017). Significativamente, la presenza della Cina all'interno di questa cornice contribuisce a migliorarne il prestigio come potenza navale consolidata. Per quanto concerne il suo valore sostanziale, infine, la base di Gibuti sorge a ridosso dello stretto di Bab el-Mandeb, da cui transita un volume di commercio globale compreso tra il 12,5 e il 20 percento del totale; inoltre, circa cinque milioni di barili di petrolio diretti in America, Asia ed Europa, attraversano lo stretto quotidianamente (Villar & Hamilton 2017; Wang 2018). La conformazione geografica e territoriale rende Bab el-Mandeb un passaggio critico ed estremamente ristretto, la cui stabilità è prioritaria anche perché essenziale al flusso di merci e idrocarburi in transito dal canale di Suez. Dalla prospettiva cinese, l'importanza strategica di Gibuti è confermata dalla sua posizione geografica, all'estremità di SLOC che attraversano l'Oceano Indiano e attraverso cui si muovono circa 1,500 miliardi di dollari di commercio marittimo cinese e due terzi delle importazioni petrolifere dirette a Pechino (Krupakar 2017). Infine, Gibuti ha un'importanza strategica nel quadro delle relazioni commerciali sino-africane, il cui valore complessivo supera i 220 miliardi di dollari, e si rivela inoltre funzionale alla protezione degli ingenti investimenti cinesi in Africa orientale (Ibid.).

Basi navali presenti a Gibuti



Cartina 8. Fonte: Downs, Becker & DeGategno (2017)

È rilevante notare come l'interesse cinese verso la realizzazione di una base navale a Gibuti abbia origine in un contesto di buone relazioni economiche e diplomatiche tra i due Paesi. A partire dal 2009, è il consolidamento di tali relazioni ad aver creato i presupposti per la costruzione della base cinese di Doraleh (Downs, Becker & DeGategno 2017). A differenza di altri Paesi africani, infatti, Gibuti non ha attirato le attenzioni di Pechino per la presenza di idrocarburi o minerali, ma si è piuttosto distinta per la propria posizione strategica, in prossimità di snodi marittimi di cruciale importanza e all'ingresso orientale di un mercato enorme e ricco di potenzialità, come quello del continente africano (Wang 2018). È in questa cornice che ha preso forma il progetto del Porto Polivalente di Doraleh (PPD), inaugurato nel maggio del 2017 e realizzato da una joint venture sino-gibutina formatasi nel 2013. A finanziare gran parte dei lavori di costruzione del PPD è stata la banca cinese EXIM, la quale ha contribuito con un finanziamento di 340 milioni di dollari, su una spesa complessiva di 590 milioni (Downs, Becker & DeGategno 2017; Krupakar 2017; Xinhua 2017a). La base navale cinese si sviluppa su un'area di pertinenza del PPD, offerta dalle autorità gibutine alla Cina come ricompensa per gli investimenti nel Paese (Krupakar *ibid.*).

Sotto questo profilo, la base di Doraleh costituisce la trasformazione a fini militari di infrastrutture nate per scopi civili e commerciali. Tale riconversione è stata sostenuta dalla crescente sinergia tra il Paese ospitante, Gibuti, e l'investitore cinese, entrambi motivati dagli incentivi legati allo sviluppo della partnership bilaterale, in uno scenario cui generalmente le autorità cinesi si riferiscono come *win-win cooperation*. In questo quadro, la "vittoria di Gibuti" si è materializzata nei crescenti investimenti cinesi nel Paese, nella dotazione di moderne infrastrutture, portuali e non¹⁹, e in un generale stimolo allo sviluppo economico interno²⁰. Dalla prospettiva cinese, la gestione di un porto commerciale, l'installazione di una base navale e, più in generale, il consolidamento della propria presenza nel Paese, hanno servito gli interessi strategici di Pechino. Come risultato, Cina e Gibuti hanno sottoscritto una partnership strategica nel novembre del 2017, durante la visita del presidente gibutino Guelleh in Cina – primo dei capi di Stato africani – a seguito del XIX congresso del PCC dell'ottobre 2017 (People's Daily 2017).

Lo sviluppo degli eventi che hanno portato alla costituzione della base navale cinese a Gibuti risulta paradigmatico per la comprensione delle preoccupazioni legate all'espansione

¹⁹ Le aziende di Stato cinesi sono state protagoniste della costruzione della linea ferroviaria che collega Gibuti all'Etiopia, che ha sostituito la precedente e ormai obsoleta linea, di fabbricazione francese, risalente al periodo coloniale (Schemm 2016). Inoltre, compagnie cinesi hanno realizzato un acquedotto della capacità di 100 mila metri cubi per il trasferimento di acqua dall'Etiopia a Gibuti (Downs, Becker & DeGategno 2017).

²⁰ Secondo il Fondo Monetario Internazionale (FMI), gli investimenti cinesi nelle infrastrutture locali sosterrà la crescita del PIL di Gibuti del 7 per cento nel periodo 2017-2019 (International Monetary Fund 2017).

della strategia marittima cinese nell'Oceano Indiano. Nel 2005, un fascicolo interno all'amministrazione statunitense, prodotto dal contractor privato Booz Allen Hamilton, si è riferito alla rete di infrastrutture navali gestite o realizzate dalla Cina con l'espressione di *String of Pearls*. Secondo questa analisi, la Cina sarebbe impegnata nella costituzione di infrastrutture che le permettano il consolidamento strategico in un'area che si estende dalle acque orientali dell'Oceano Indiano al Mar Cinese Meridionale, al cui interno si articolano alcune delle principali rotte marittime commerciali ed energetiche della RPC. La *String of Pearls* è stata dunque definita come l'insieme di:

Punti chiave nella rete di infrastrutture militari e commerciali cinesi, e di relazioni lungo SLOC [che si articolano] dalla Cina meridionale alla costa orientale dell'Africa settentrionale (Panda 2017).

Secondo tale descrizione, dunque, Pechino punta allo sviluppo infrastrutture a fini commerciali e militari con l'obiettivo di garantire stabilità alla propria proiezione marittima nell'area. A questo scopo, la Cina persegue il consolidamento delle relazioni politiche ed economiche con i Paesi della regione, di modo da assicurarsi l'accesso alle infrastrutture – o la loro realizzazione *ex novo* – situate sul loro territorio. Nel tronco di tale definizione si sono innestate, in concomitanza con l'ampiamiento del raggio operativo e il rafforzamento delle capacità tattiche cinesi, ulteriori critiche e preoccupazioni relativamente a quella che viene interpretata come una strategia marittima espansiva. In particolare, il crescente interesse di Pechino verso infrastrutture navali all'estero ha nutrito preoccupazioni relativamente alla possibilità di utilizzare o riconvertire porti commerciali a scopi militari, come accaduto a Gibuti. In tal senso, ci si è riferiti alle infrastrutture navali cinesi all'estero come *dual-use facilities*, il cui utilizzo a fini commerciali è capace di sostenere iniziative militari o fungere da nucleo strutturale per lo sviluppo di basi navali nel breve-medio termine. In questa cornice, il potere economico di cui la Cina gode costituisce un elemento cardinale per la realizzazione della *String of Pearls*, in quanto ingenti investimenti cinesi nelle infrastrutture di altri Paesi comportano uno sbilanciamento delle relazioni economiche bilaterali; in questo quadro, la cessione del controllo di infrastrutture interviene a sostegno del pagamento di un debito altrimenti insolubile. In altri termini, in una situazione in cui ripagare i propri debiti verso la Cina si rivela economicamente disastroso, se non impraticabile, concedere il controllo di infrastrutture nazionali rappresenta una valida e conveniente alternativa. Una volta spinti nella "trappola del debito", tuttavia, tali Paesi finiscono per incrementare ulteriormente la loro dipendenza economica da Pechino; per

la RPC, dunque, la “trappola del debito” rappresenterebbe un elemento funzionale alla realizzazione della *String of Pearls*.

Il caso dello Sri Lanka è uno dei più emblematici relativamente allo scenario sopra descritto. Nel luglio del 2017, Colombo ha sottoscritto un accordo secondo cui la gestione del porto di Hambantota viene concessa alle SOE cinesi per la durata di 99 anni. L'accordo è il risultato di un processo iniziato più di dieci anni prima: con l'insediamento di Rajapaksa alla presidenza dello Sri Lanka, nel 2005, si è infatti registrato l'avvicinamento diplomatico ed economico tra Colombo e Pechino. È in questo contesto che prende forma il progetto di sviluppo del porto di Hambantota per mano della controllata cinese China Harbor Engineering Company. Il fallimento del progetto, dovuto in particolare all'incapacità di attrarre traffico marittimo, ha dato avvio a una serie di negoziati tra le autorità di Colombo e la compagnia cinese, terminati con il riconoscimento della sostanziale insolubilità del debito cingalese verso la banca cinese EXIM, principale finanziatore del porto di Hambantota. Definitivamente constatata l'impossibilità di ripagare il debito contratto nel breve termine, la concessione della gestione di Hambantota alle compagnie cinesi è emersa come alternativa congeniale ad entrambe le parti (Wagner 2016; Schultz 2017; Abi-Habib 2018; Katoch 2018b). L'interesse cinese verso le infrastrutture portuali del piccolo Paese insulare si è inoltre indirizzato verso la capitale Colombo, dove un progetto a guida della compagnia cinese China Harbour Engineering Company è stato bloccato nel 2015 dal neo eletto presidente Sirisena a fronte di fondate e crescenti preoccupazioni relative all'esposizione del Paese verso le forze navali cinesi²¹. L'anno successivo, tuttavia, il progetto è stato nuovamente sbloccato a seguito di presunte pressioni cinesi esercitate al più alto livello, le quali avrebbero fatto leva sulla grossa esposizione del debito pubblico cingalese nei confronti di Pechino (Kynge, Campbell, Kazmin & Bokhari 2017).

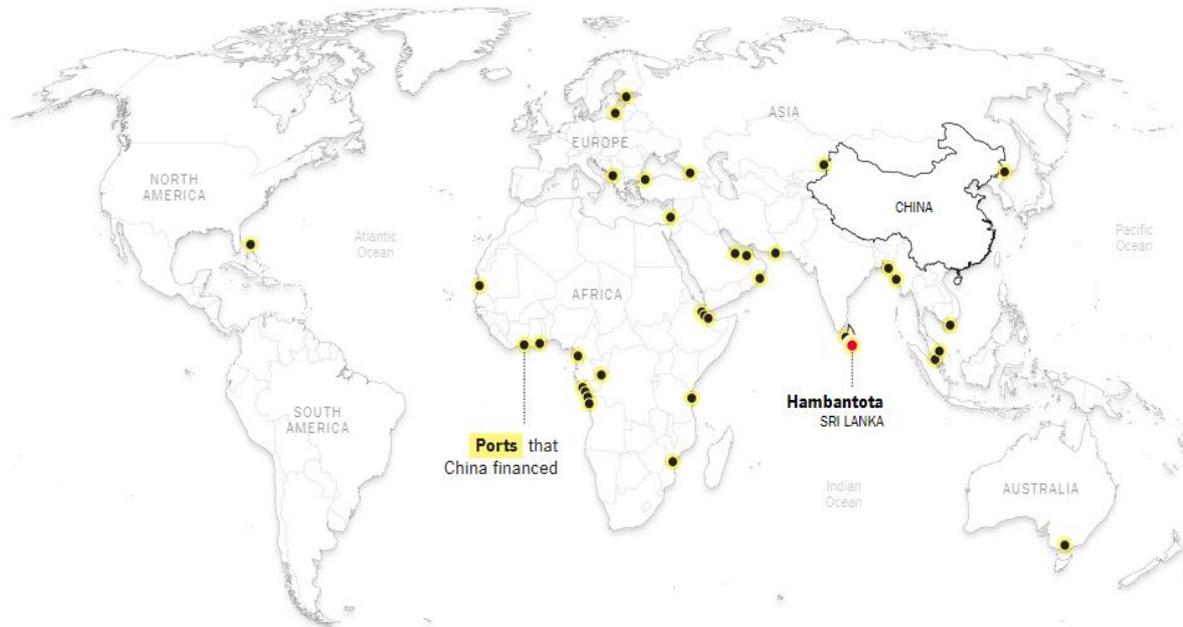
L'attivismo cinese per la costruzione, l'acquisizione e la gestione di infrastrutture navali e porti ha assunto dimensioni significative e coinvolto numerosi Paesi. In Bangladesh, Pechino ha investito per la realizzazione del porto di Chittagong, nella parte orientale del Paese, dopo che nel 2002 è stato firmato un accordo bilaterale di cooperazione militare (Krishnan 2010; Habib 2014; Wagner 2016). Inoltre, l'interesse cinese nella costruzione di una infrastruttura portuale nelle Maldive è stato confermato a marzo del 2018 dalle massime autorità del Paese (Maldives Times 2018). Il loro posizionamento geografico, in prossimità delle maggiori rotte marittime internazionali nell'Oceano Indiano, rendono le Maldive un attore strategico per la

²¹ Unità navali e sottomarine cinesi hanno avuto accesso a un terminal commerciale del porto di Colombo, gestito da una compagnia cinese, in assenza di preliminare annuncio alle autorità dello Sri Lanka.

proiezione di Pechino nell'area. I piani cinesi potrebbero però subire forti ritardi o addirittura essere dismessi a seguito delle ultime elezioni presidenziali nel Paese, tenutesi alla fine di settembre 2018. La sconfitta del presidente uscente Yameen, considerato figura vicina alle posizioni cinesi, e l'insediamento di una presidenza più sbilanciata a favore dell'India, sotto la guida del neoeletto Solih, potrebbero determinare cambiamenti sostanziali in questo senso. L'India è infatti tradizionalmente critica verso l'espansione cinese nell'Oceano Indiano e la crescente influenza di Pechino nei Paesi della regione (Lintner 2018b). Complessivamente, è stato calcolato che l'Oceano Indiano potrebbe ospitare, nel giro dei prossimi anni, 18-19 tra basi navali ufficialmente riconosciute, infrastrutture navali, basi logistiche e porti commerciali sotto controllo cinese (Katoch 2018b). Una rete di infrastrutture così composta è fondamentale per moltiplicare gli snodi infrastrutturali a supporto delle SLOC cinesi, e si rivela al contempo funzionale al supporto logistico della proiezione navale di Pechino nell'area; secondo alcune stime, la presenza della MEPL nell'Oceano Indiano potrebbe aumentare, nei prossimi anni, dalle quattro-cinque unità attualmente attive a oltre venti tra unità di superficie e sottomarini (Brewster 2018b).

In questo scenario, non è solo l'Oceano Indiano ad aver attratto l'attenzione cinese. Per mezzo delle sue SOE più robuste, in particolare COSCO Shipping Ports e China Merchants Port Holdings, Pechino è riuscita ad acquisire quote consistenti nella gestione di porti e terminal commerciali europei. Le acquisizioni cinesi hanno riguardato infrastrutture portuali in Belgio, Italia e Spagna, mentre il caso più emblematico è rappresentato dal porto greco del Pireo, dal 2016 controllato per i due terzi dalla cinese COSCO (Johnson 2016). Complessivamente, è stato calcolato che circa un decimo della capacità portuale europea sia attualmente in mano cinese (Johnson 2018). Infine, Pechino ha mostrato un certo interesse verso i Paesi insulari del Pacifico meridionale; una prima esperienza in questo contesto è rappresentata dalla realizzazione di un pontile ad uso civile a Vanuatu, eseguita da compagnie cinesi e già oggetto di critiche rispetto a una sua possibile riconversione ad uso militare (Bohane 2018).

Porti e infrastrutture navali finanziati dalla Cina



Cartina 9. Fonte: The New York Times (2018)

Secondo la prospettiva della *String of Pearls*, il progressivo consolidamento della presenza cinese all'interno delle infrastrutture navali mondiali è considerato al pari di un piano sistematico di allargamento della proiezione strategica, dell'influenza politica e del potere economico di Pechino. Dalla prospettiva cinese, una tale narrazione viene categoricamente respinta; al contrario, tale ampliamento viene ricondotto nel quadro della realizzazione della BRI e delle sue direttrici marittime. In questo senso, l'intervento cinese nelle infrastrutture navali estere è considerato funzionale alla realizzazione della BRI e descritto alla luce di una logica *win-win*. Tuttavia, ciò non è stato sufficiente ad alleviare preoccupazioni e critiche da parte di Paesi tradizionalmente scettici nei confronti delle posizioni cinesi. L'India, in particolare, ha negato la propria partecipazione al progetto e considera la Via della Seta Marittima una mera traslitterazione della *String of Pearls*, il cui scopo principale è quello di fornire alla Cina un ruolo centrale negli equilibri strategici globali e consolidarne la proiezione egemonica in Asia e nell'Oceano Indiano (Panda 2017). A questo proposito, è stato infatti sottolineato che:

Privata della sua retorica, l'iniziativa della Via della Seta Marittima – proprio come il progetto della “String of Pearls” – è destinata a rendere la Cina il fulcro di un nuovo ordine in Asia orientale e nella regione dell'Oceano Indiano. E come la “String of Pearls” era focalizzata sulle grandi arterie del commercio, l'iniziativa si rivolge a Stati litoranei di fondamentale importanza, posizionati in prossimità delle principali vie di accesso o [...] vicino a snodi [strategici]. Essa segue lo stesso percorso da cui, storicamente, tali Paesi hanno tratto ricchezza e forza (Chellaney 2015).

In conclusione, a proposito dell'espansione strategica di Pechino nei domini marittimi globali, alcune ulteriori dimensioni meritano di essere sottolineate. Sebbene le capacità operative delle proprie forze navali siano attualmente insufficienti a garantire il consolidamento di una proiezione pienamente globale, la Cina appare concentrata sulla progressiva estensione del proprio perimetro operativo. Attualmente, come si è visto, tale estensione presenta caratteri rilevanti nel contesto dell'Oceano Indiano, dove la presenza cinese è in fase di ampliamento e consolidamento, mentre significativamente minore, ma non per questo trascurabile, appare il coinvolgimento cinese in altre aree del pianeta. In primo luogo, una certa attenzione verso l'Oceano Atlantico si è manifestata solo recentemente, con particolare enfasi sulla necessità di considerarne la rilevanza strategica alla luce degli sviluppi legati alla BRI. Inoltre, nel gennaio del 2018 il governo cinese ha pubblicato il primo libro bianco sull'Artico, provvedendo alla sistematizzazione di una – seppure ancora embrionale – strategia cinese verso la regione. In particolare, il libro bianco segnala l'interesse cinese sulle risorse energetiche ed ittiche presenti nella regione artica, ed enfatizza il potenziale che questa offre per lo sviluppo di un indotto turistico “polare”. Più significativamente, viene incoraggiata la partecipazione cinese allo sviluppo delle rotte artiche quali arterie di trasporto marittimo strategiche nel contesto della “Via della Seta Polare”, la quale gode del vantaggio di collegare Cina e terminal europei in tempi più brevi di qualsiasi altro itinerario marittimo attualmente esistente (Gao 2018; State Council Information Office of the PRC 2018). La Via della Seta Polare prevede dunque un significativo impegno cinese nella regione artica, dove lo scioglimento dei ghiacciai dovuto al surriscaldamento globale ha aperto le porte all'articolazione di nuove e promettenti rotte marittime per lo sviluppo del commercio marittimo globale. In questo contesto, la Cina è già impegnata in progetti di cooperazione con la Russia, il principale attore della regione e tra i

Paesi tecnologicamente più avanzati e con più esperienza nella navigazione in acque polari (Lanteigne 2018).

3.4 La diplomazia navale cinese

La partecipazione cinese ai framework di cooperazione navale può essere considerata un fenomeno relativamente recente. Nel dicembre del 2008, per la prima volta, una task force cinese è stata dispiegata nelle acque del Golfo di Aden nel quadro di una operazione multilaterale di contrasto alla pirateria. Tale iniziativa è stata decisa e realizzata in un periodo cruciale per lo sviluppo della potenza marittima cinese: sotto la leadership di Hu Jintao, infatti, la strategia navale del Paese ha ricevuto stimoli estremamente significativi, nel cui quadro ha assunto notevole rilevanza il contributo cinese alla cooperazione navale internazionale (Tobin 2018). Oltre a costituire la prima esperienza in cui Pechino ha fatto ricorso alle proprie forze navali allo scopo di proteggere interessi strategici nazionali all'estero, la partecipazione alla missione antipirateria nel Golfo di Aden del 2008 ha rappresentato un'ottima opportunità per promuovere l'ascesa navale cinese come processo positivo per l'ordine marittimo globale, in cui Pechino si propone come potenza responsabile (Yoshihara 2010; Hui & Cao 2016).

Come evidenziato nel secondo capitolo, le pubblicazioni ufficiali cinesi in materia di strategia navale segnalano un interesse crescente nei confronti delle opportunità strategiche offerte dalla cooperazione marittima. Il libro bianco di difesa del 2015, nel contesto di un più ampio richiamo al riorientamento marittimo degli indirizzi strategici nazionali, impegna le forze navali cinesi ad operazioni di "protezione in mare aperto". Tale espressione, seppure generica, risulta rilevante in quanto fa esplicito riferimento all'opportunità di impiegare le forze navali in un contesto di acque profonde allo scopo di proteggere la stabilità marittima globale (State Council Information Office of the PRC 2015). Con l'ufficializzazione della BRI nel 2013, inoltre, la salvaguardia di tale stabilità e il sostegno alle esperienze di cooperazione hanno acquisito rilevanza ancora maggiore. Per la Via della Seta Marittima, infatti, è prevista un'articolazione su tre direttrici principali che attraversano mari contesi (come il Mar Cinese Meridionale), nonché domini di mare aperto (come l'Oceano Indiano) nei quali la presenza cinese non ha ancora raggiunto un pieno consolidamento. Ai fini della realizzazione della BRI, dunque, Pechino si muove con cautela nel tentativo di ottenere consenso internazionale in tema di cooperazione e salvaguardia dell'ordine marittimo, elementi senza i quali la Via della Seta Marittima avrebbe scarse possibilità di successo. Non sorprende, dunque, che la Cina abbia incoraggiato l'implementazione di framework multilaterali per la cooperazione marittima,

promuovendo il principio della *win-win cooperation* (National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs & Ministry of Commerce of the PRC 2015; National Development and Reform Commission of the PRC & State Oceanic Administration 2017; Tobin 2018).

Fino al 2017, la MEPL ha condotto 26 missioni di scorta nel Golfo di Aden e oltre 160 visite ufficiali in porti stranieri, rivelando un forte aumento delle iniziative di diplomazia militare soprattutto a seguito dell'insediamento di Xi Jinping (China Power Team 2017a). In questo contesto, la XXVII e XXVIII task force sono state recentemente protagoniste di visite ai porti di Paesi strategici quali Ghana, Marocco e Sudafrica. Tra gennaio e giugno del 2018, inoltre, le forze navali cinesi hanno preso parte a dodici esercitazioni congiunte nel quadro di missioni umanitarie e salvataggio di civili (Legarda 2018). In questo scenario, si è notevolmente incrementata la frequenza con cui la MEPL partecipa a missioni di evacuazione di civili (NEO²²), come dimostrano le operazioni di salvataggio di cittadini cinesi in zone attraversate da forte instabilità o aperto conflitto, quali Libia (2011) e Yemen (2015) (Cole 2016). Nel 2010, la MEPL ha inoltre avviato "Mission Harmony-2010", un'iniziativa di assistenza medica internazionale realizzata grazie alle operazioni della nave-ospedale Peace Ark, e che ha finora portato a termine missioni di cura e preparazione medica professionale in Bangladesh, Gibuti, Kenya, Seychelles e Tanzania (Heng 2017). Nel quadro della partecipazione cinese alle missioni antipirateria nel Golfo di Aden, si sono inoltre registrati sviluppi positivi per la cooperazione navale con il Giappone, fattore rilevante laddove si consideri che le due potenze sono coinvolte nella disputa marittima relativa alle Diaoyu/Senkaku. In questa cornice, nel maggio del 2010 il comandante della task force cinese, Zhang Wendan, è salito a bordo di una unità navale giapponese impegnata nel Golfo di Aden per uno scambio di informazioni relativo ad attività di contrasto alla pirateria; l'evento si è registrato poche settimane dopo che il capitano giapponese Minami Takanobu si è reso protagonista di una visita a bordo delle unità cinesi (Ibid.).

Il crescente contributo cinese a supporto dei framework internazionali di cooperazione navale sostiene un duplice obiettivo: da una parte, Pechino dimostra concretamente di voler sostenere la stabilità dell'ordine marittimo internazionale, mentre l'impiego delle sue forze navali in tali contesti mette in mostra i progressi militari raggiunti (Ibid.; Tobin 2018). Attraverso il supporto a una gestione pacifica dei mari, la Cina può dunque godere dell'opportunità di soddisfare una lunga serie di interessi strategici. Infatti, la partecipazione a iniziative di cooperazione navale arricchisce l'esperienza della MEPL, migliorandone capacità

²² *Non-combatant Evacuation Operation.*

tattiche, pratiche di intelligence e *know-how* tecnologico. Inoltre, framework di cooperazione e meccanismi di comunicazione tra forze navali contribuiscono a rafforzare le relazioni tra la marina cinese e gli apparati navali di altri Paesi. Sebbene ciò non determini progressi sostanziali in termini di *hard power*, simili esperienze potenziano e ampliano la proiezione strategica di Pechino, con effetti notevoli sulla percezione e la proiezione dei suoi rivali strategici. L'esperienza di cooperazione sino-pachistana è in questo senso emblematica, in quanto rappresenta una costante fonte di preoccupazione per l'India, potenza con la quale la RPC mantiene relazioni travagliate (Cooper 2018).

Pur essendo un fenomeno relativamente recente, il contributo cinese a framework di cooperazione navale e missioni di supporto dell'ordine marittimo hanno rivelato un aumento costante, tanto da raddoppiare per numero di esperienze nel periodo 2003-2016 (China Power Team 2017a). Ciononostante, tale processo non è privo di rilievi critici rispetto alla credibilità delle intenzioni di Pechino. In particolare, la condotta cinese nel Mar Cinese Meridionale ha sortito effetti fortemente negativi per la sua reputazione internazionale e l'affidabilità delle forze navali cinesi nel quadro di una visione pacifica dell'ordine marittimo. La condanna delle azioni e delle rivendicazioni cinesi, formulata dalla CPA nel 2016, e la successiva reazione cinese, fondamentalmente indifferente alla decisione di un organo internazionale cui Pechino non riconosce alcuna legittimità sulla questione, hanno contribuito a danneggiare l'immagine della potenza navale cinese sul piano internazionale (Almond 2018; Hayton 2018).

In questo contesto, a partire dal 2002 le autorità cinesi hanno preso parte ai negoziati con l'ASEAN per l'adozione di un codice di condotta nel Mar Cinese Meridionale; sebbene si tratti di un notevole tentativo di *engagement* con i Paesi dell'organizzazione – molti dei quali sono coinvolti nelle dispute marittime nell'area – la partecipazione cinese ai negoziati rivela un alto valore simbolico, privo però di dettagli sostanziali per la definizione di una soluzione multilaterale al groviglio del Mar Cinese Meridionale (Yoshihara & Holmes 2010; Yahuda 2012). Pechino si rifiuta di riconoscere nel COC uno strumento giuridicamente vincolante e di estenderne il campo d'applicazione a questioni relative alle dispute territoriali e ad alla demarcazione dei perimetri marittimi nazionali; al contrario, le autorità cinesi ne riconoscono l'utilità quale piattaforma per la prevenzione dei conflitti e la promozione di buone pratiche navali. Ad oggi, i negoziati sul codice di condotta proseguono, nonostante un accordo risulti improbabile nel breve-medio termine; con tali premesse, per il COC si profila uno scenario di convergenza al “minimo comune denominatore” (Lee 2017). In questa cornice, Pechino può altresì fare riferimento alla propria partecipazione ai negoziati per promuovere la propria

immagine come potenza marittima cooperativa, pacifica e responsabile (Till 2009; McVadon 2011; Townshend & Medcalf 2016; Thayer 2018).

Ulteriori fattori di criticità derivano dall'assertività navale nel Mar Cinese Meridionale, che esercita un'influenza enorme sul tentativo cinese di raggiungere un consenso quanto più diffuso rispetto alla propria ascesa marittima. Nel maggio 2018, ad esempio, gli Stati Uniti hanno revocato alle autorità cinesi l'invito a partecipare all'esercitazione navale congiunta denominata RIMPAC, la più grande e prestigiosa al mondo. Le autorità di Washington hanno motivato tale decisione riferendosi all'incompatibilità della condotta cinese nel Mar Cinese Meridionale con lo spirito dell'iniziativa, i cui principi promuovono la pace e la stabilità del dominio marittimo globale (Gallo 2018). La Cina ha preso parte all'esercitazione dal 2014, con ciò potendo godere di un'occasione preziosa per migliorare la propria preparazione militare, nel contesto di una esperienza di cooperazione multilaterale molto prestigiosa. Come è evidente, dunque, l'assertività navale nel Mar Cinese Meridionale possiede il potenziale per compromettere significativamente i progressi raggiunti da Pechino nel tentativo di ottenere un riconoscimento come potenza navale pacifica (Townshend & Medcalf 2016; Zha & Sutter 2017). In questo quadro, le intenzioni cinesi sono interpretate con un certo scetticismo dalle autorità statunitensi, preoccupate di un potenziale effetto di destabilizzazione dei propri interessi in Asia orientale come conseguenza del progressivo miglioramento delle capacità navali di Pechino. Alcune figure dell'amministrazione statunitense, infatti, considerano il controllo cinese nel Mar Cinese Meridionale come un fenomeno oramai consolidato; Philip Davidson, comandante dell'Indo-Pacific Command statunitense, sostiene che Pechino sia già in possesso di sufficienti capacità militari e proiezione strategica per il controllo del Mar Cinese Meridionale "in ogni scenario eccetto un conflitto con gli USA" (Ni 2018). In altri termini, Washington mostra una crescente preoccupazione rispetto alla possibilità che il consolidamento strategico cinese nell'area sia oramai tanto maturo da poter essere concretamente messo in discussione unicamente al prezzo di un conflitto aperto (Chellaney 2018).

In conclusione, va sottolineato che l'attivismo cinese nel quadro della cooperazione marittima internazionale si rivela ad oggi estremamente ridotto rispetto ai livelli statunitensi. Nel 2016, le forze navali cinesi sono state protagoniste di 124 esercitazioni militari e 22 visite a porti stranieri, numeri simili alle iniziative di diplomazia navale condotte dalla sola Settima Flotta statunitense (China Power Team 2017a). In aggiunta, persistenti fattori di vulnerabilità militare espongono la MEPL a situazioni potenzialmente critiche, ad esempio nel caso di coinvolgimento in un conflitto navale in mare aperto. Tale possibilità ha risvolti particolarmente significativi nel contesto dell'Oceano Indiano, dove le unità cinesi sono chiamate ad operare

con sempre maggiore frequenza nonostante la proiezione navale di Pechino sia ancora lontana da un effettivo consolidamento strategico (Cooper 2018).

4. Le implicazioni strategiche dell'ascesa marittima cinese

Il quarto e ultimo capitolo di questo studio è dedicato all'analisi delle implicazioni strategiche legate allo sviluppo della proiezione navale cinese. Ad essere prese in considerazione sono le conseguenze che tale ascesa ha determinato nel quadro di alcuni contesti specifici; in primo luogo, verrà evidenziato come il consolidamento della proiezione cinese nel Mar Cinese Meridionale abbia definito nuovi equilibri marittimi nella regione, nel cui contesto Pechino è stata capace di ottenere una presenza stabile e relativamente protetta da sfide significative. Una volta consolidato il proprio controllo su gran parte dell'area, la Cina ha successivamente perseguito una strategia più accomodante nei confronti dei Paesi della regione, e in particolare degli Stati membri dell'ASEAN. In questo quadro, la realizzazione dei progetti legati alla Via della Seta Marittima verrà analizzata in quanto fattore influente per gli equilibri marittimi nel Mar Cinese Meridionale. In questa cornice, un'analisi specifica verrà riservata alle conseguenze dell'ascesa marittima cinese sulla proiezione navale giapponese in Asia orientale. In terzo luogo, verrà osservato come la progressiva penetrazione cinese nell'Oceano Indiano abbia provocato una parziale ridefinizione strategica dell'area; in questo contesto, è in particolare la proiezione navale indiana a vivere gli effetti più sensibili dell'ascesa cinese, in un quadro geografico su cui New Delhi ha tradizionalmente giocato un ruolo di grande influenza. Infine, si proverà a far luce sull'influenza che il riequilibrio marittimo cinese esercita sulla potenza egemone nei domini marittimi globali, gli Stati Uniti; in questo quadro, saranno messi in evidenza i cambiamenti in corso sui domini marittimi dell'Asia orientale, senza trascurare le relazioni tra le due potenze all'interno dell'ordine marittimo globale.

4.1 Un nuovo *status quo* nel Mar Cinese Meridionale

Il capitolo precedente ha fatto accenno al consolidamento della posizione cinese nel Mar Cinese Meridionale. Generalmente, la postura navale di Pechino nella regione è stata considerata espressione di un orientamento strategico assertivo. A seguito degli scontri navali per il controllo delle isole Paracelso e delle Spratly, il processo di espansione della presenza cinese è proseguito registrando progressi considerevoli. L'ultimo scontro di una certa rilevanza si è registrato con l'occupazione cinese della scogliera Mischief, nel 1995, sulla quale ha in seguito

preso avvio un'opera di edificazione a scopi civili e militari, che ha provocato la reazione dei Paesi coinvolti nelle dispute sull'area. Come è già stato notato, inoltre, l'assertività cinese nella regione si è tradotta in un'opera costante e capillare di attacchi a bassa intensità nei confronti di imbarcazioni civili e pescherecci appartenenti ad altre nazioni della regione. Ciononostante, scontri navali di una certa rilevanza si sono registrati con minore frequenza e sono divenuti sporadici, segnalando una progressiva rimodulazione della strategia cinese. Sebbene ciò manifesti cambiamenti notevoli nelle pratiche navali cinesi, gli obiettivi strategici di Pechino non hanno subito trasformazioni sostanziali; la Cina si è dimostrata capace di limitare il ricorso alla forza militare e, pur continuando a compiere azioni di disturbo, ha manifestato un allentamento della propria assertività. Per comprendere le ragioni di un tale processo, è utile identificare le opportunità che tale rimodulazione può offrire a sostegno degli interessi strategici cinesi. In primo luogo, parallelamente alla cooperazione economica, l'adozione di un approccio tattico più sostenibile si è rivelato funzionale all'*engagement* dei Paesi della regione, i quali hanno ricevuto maggiori incentivi ad accettare le rivendicazioni marittime cinesi, o perlomeno a non opporsi apertamente ad esse; in questo quadro, sono soprattutto i Paesi membri dell'ASEAN ad aver attirato l'attenzione di Pechino, anche in riferimento alle potenzialità economiche offerte dalla crescita dei loro mercati interni. In secondo luogo, il minor coinvolgimento delle forze navali cinesi in scontri militari ha contribuito a migliorare la reputazione della MEPL, supportando gli sforzi operati al fine di migliorare l'immagine della marina militare cinese, nel contesto di un maggiore impegno a sostegno del prestigio diplomatico nazionale. In terzo luogo, a beneficiare della rimodulazione strategica è stata soprattutto la stabilità del Mar Cinese Meridionale, in un quadro in cui la presenza cinese ha oramai raggiunto un'espansione e una solidità soverchianti rispetto alle capacità degli altri Paesi della regione; infine, l'astensione cinese da pratiche militari offensive ha prevenuto la possibilità che gli altri contendenti ricercassero un maggiore coinvolgimento diplomatico e militare degli Stati Uniti allo scopo di bilanciare una presenza cinese percepita come espansionista (McVadon 2011; Townshend & Medcalf 2016).

Attraverso il ribilanciamento della propria assertività nel Mar Cinese Meridionale, Pechino non ha rinunciato al consolidamento della propria presenza nell'area, ma ha piuttosto contribuito alla sua solidità in quanto sono diminuite notevolmente le possibilità di dare avvio ad escalation militari che risulterebbero dannose per le relazioni diplomatiche con i Paesi della regione e i tentativi di mostrare il volto benevolo e cooperativo dell'ascesa marittima cinese (Townshend & Medcalf *ibid.*; Fravel 2011). In questo senso, interessi e obiettivi cinesi sul Mar Cinese Meridionale non hanno subito un cambiamento rilevante, mentre una riformulazione

notevole è occorsa sul piano degli orientamenti tattici. In altri termini, l'abbandono di un approccio contraddistinto da "alta assertività" in favore di una postura proattiva, ma a più bassa intensità, si è rivelata funzionale a perseguire i tradizionali interessi strategici di Pechino nell'area (Yahuda 2013, p. 456). Un elemento fondamentale per il riequilibrio dell'assertività cinese è costituito dai sostanziali progressi ottenuti dalle forze navali del Paese; in questo senso, si può sostenere che tale riequilibrio abbia altresì rappresentato il prodotto delle crescenti capacità militari della MEPL. Se, da un lato, tali progressi hanno reso la marina cinese la forza preponderante all'interno del Mar Cinese Meridionale, essi hanno per altro verso contribuito a rinsaldare un senso di sicurezza e affidabilità all'interno delle medesime forze navali. A mutare, dunque, non è stata unicamente la proiezione di potenza nell'area, ma anche la fiducia nelle proprie competenze da parte delle forze navali cinesi, con il risultato di un incremento generalizzato della capacità di perseguire gli obiettivi strategici nazionali nel Mar Cinese Meridionale (Yahuda 2012).

L'evoluzione della propria postura navale nel Mar Cinese Meridionale, passata da un approccio assertivo al supporto della stabilità, segnala l'emersione di una nuova direttrice nel contesto della proiezione cinese. Sebbene tale orientamento si sia affermato a partire dal 2013-2014, le sue radici hanno origini più antiche. Come è stato notato, infatti, già negli anni Ottanta l'atteggiamento di Pechino verso le proprie periferie marittime ha subito cambiamenti significativi come riflesso degli sviluppi in corso sul piano nazionale e internazionale. L'avvio delle riforme economiche all'interno del Paese e la relativa stabilizzazione della situazione internazionale, alla luce dello sfumare della minaccia sovietica alle periferie cinesi, hanno contribuito a trasformare il Mar Cinese Meridionale da fonte di preoccupazione ad opportunità strategica. Sul versante interno, i mari regionali hanno iniziato ad assumere un ulteriore rilievo a seguito della scoperta di notevoli riserve di idrocarburi sui loro fondali ed alla luce delle crescenti opportunità offerte dall'intensificarsi del commercio marittimo nell'area. In riferimento allo scenario internazionale, la rilevanza strategica del Mar Cinese Meridionale nel contesto di un potenziale accerchiamento da parte sovietica – resa ancor più critica dalle strette relazioni tra Mosca e il Vietnam – ha perso progressivamente fondamento alla luce degli sviluppi in corso in Unione Sovietica. In questo quadro, il conflitto navale per il controllo delle isole Spratly, combattuto da Cina e Vietnam nel 1988, è stato considerato il risultato dei crescenti interessi cinesi nell'area, legati alla possibilità di un maggiore sfruttamento delle risorse energetiche ed all'apertura di nuove aree di esplorazione marittima (Gao 1994).

Gli interessi e gli obiettivi relativi al conflitto sulle isole Spratly segnalano una evoluzione rilevante nella visione strategica di Pechino sul Mar Cinese Meridionale. Come è

stato sottolineato, nel precedente conflitto per il controllo delle isole Paracelso la Cina è stata mossa da motivazioni legate alla tutela della sicurezza nazionale, in particolare in riferimento al già citato pericolo di penetrazione sovietica all'interno dei mari della regione (Ibid.). Gli obiettivi strategici cinesi nell'area, dunque, hanno iniziato a subire una parziale ridefinizione negli anni Ottanta, con il risultato che il Mar Cinese Meridionale ha assunto maggiore rilevanza in relazione agli interessi economici cinesi. Con queste premesse, all'interno della leadership cinese sono emersi orientamenti favorevoli all'adozione di una strategia più flessibile. In riferimento alla disputa in corso sulle isole Spratly e in una fase in cui la memoria dell'ultimo scontro navale tra le forze cinesi e quelle vietnamite era ancora vivida, nel 1993 il premier Li Peng ha esortato le parti coinvolte nella contesa a “mettere da parte le dispute in favore di uno sviluppo condiviso” (Ibid., p. 353). Il fatto che tale invito provenisse da una delle più alte cariche istituzionali cinesi suggerisce che la necessità di implementare un nuovo approccio nel Mar Cinese Meridionale si era resa inderogabile. In effetti, tale orientamento ha rivelato una continuità significativa fino ad oggi; le dichiarazioni del ministro degli Esteri Wang Yi, che nel 2014 ha fatto riferimento a un “approccio a doppio binario” per il Mar Cinese Meridionale, assumono infatti valore emblematico in quanto invitano le parti coinvolte a perseguire la risoluzione pacifica delle contese in atto proseguendo sul percorso della cooperazione economica e del sostegno alla stabilità marittima nell'area (Chen & Yao 2017). Come risultato, la rimodulazione della postura cinese si è sviluppata attorno ad alcuni principi cardine, a fondamento dei quali permane l'indisponibilità di Pechino a internazionalizzare questioni pertinenti alla sovranità territoriale ed alla demarcazione delle zone marittime nazionali. In questo quadro, la Cina conferma una disponibilità al negoziato limitata a formule bilaterali, nel cui contesto può godere di maggiore forza negoziale. Ciononostante, le autorità cinesi si impegnano – e chiamano le parti coinvolte a fare altrettanto – a mettere temporaneamente da parte le contese in corso allo scopo di approfondire la cooperazione multilaterale nella regione (Hui & Cao 2016).

L'ascesa di Xi Jinping al vertice del potere cinese, nel 2012-2013, ha coinciso con una fase di notevole assertività del Paese nel Mar Cinese Meridionale. A proseguire con una notevole intensità sono state, in particolare, le azioni di disturbo ai danni di pescherecci e imbarcazioni civili straniere da parte della GCC e della MM. A partire dall'anno successivo all'insediamento di Xi, tuttavia, il focus strategico sulla difesa dei diritti marittimi è stato parzialmente rivisto e maggiore attenzione è stata riservata alla difesa della stabilità marittima; ciò si è in parte verificato come risposta della leadership cinese a istanze emerse in ambienti militari, mentre crescenti preoccupazioni in ambito internazionale iniziavano ad assumere

risvolti critici per la politica di Pechino sulla regione. Nel 2014, a seguito di uno scontro navale tra forze cinesi e vietnamite, gli Stati membri dell'ASEAN hanno espresso disappunto e "seria preoccupazione" verso la condotta cinese, che con toni fino a quel momento inediti veniva descritta come fonte di crescente destabilizzazione nel Mar Cinese Meridionale (Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of Thailand 2014). Le reazioni verificatesi nel 2014 hanno rappresentato una vera e propria rottura rispetto alle precedenti posizioni espresse dall'organizzazione, i cui toni hanno tradizionalmente manifestato scarsa inclinazione a criticare apertamente la condotta cinese, anche alla luce della complessità di vedute all'interno dell'organizzazione stessa. La formalizzazione di una critica decisa nei confronti di Pechino, seppur limitata al piano delle dichiarazioni, ha messo dunque in risalto il crescente malcontento all'interno dell'ASEAN e, più in generale, ha mostrato come l'assertività navale cinese stesse contribuendo a determinare contraccolpi rilevanti nel quadro delle relazioni diplomatiche di Pechino (Yahuda 2013). Inoltre, i progressi raggiunti nel quadro della realizzazione di nuove isole artificiali e della militarizzazione delle aree occupate hanno contribuito a generare ulteriori preoccupazioni nella regione e più in generale sul piano internazionale, soprattutto da parte statunitense (Asia Maritime Transparency Initiative n.d.; 2018; US Department of Defense 2017; Casarini 2018; Ghiasy, Su & Saalman 2018; Panda 2018b).

È in questa cornice che matura l'attenzione cinese verso la necessità di mantenere la stabilità nell'area; portata a compimento la definizione di uno *status quo* sotto il proprio controllo, la Cina ha potuto abbandonare la logica espansionistica che ne aveva guidato la proiezione fino agli anni precedenti, per implementare azioni di consolidamento della propria posizione all'interno di aree già poste sotto il suo controllo. Assicuratasi una posizione dominante rispetto ai contendenti regionali nel Mar Cinese Meridionale, Pechino è parallelamente riuscita nel tentativo di rendere un eventuale coinvolgimento statunitense a sostegno di uno o più Stati della regione estremamente complesso e gravoso; in questa cornice, la Cina può ora puntare a rendere la propria proiezione più solida senza che ciò implichi l'espansione delle aree sotto il proprio controllo (McVadon 2011; Chellaney 2018; Ni 2018).

Il consolidamento cinese nel Mar Cinese Meridionale segnala lo sviluppo di un orientamento strategico che combina elementi di *hard power* ed approcci cooperativi in un quadro coerente e sistematico, finalizzato a potenziare l'influenza di Pechino seguendo molteplici direttrici (Townshend & Medcalf 2016). In questa cornice, le forze navali sono state impiegate al duplice scopo di promuovere l'immagine della Cina come potenza navale impegnata a supporto dell'ordine marittimo internazionale e migliorare le relazioni diplomatiche con i Paesi del sud e sud-est asiatico (Till 2009). Come questo lavoro ha già avuto

modo di sottolineare, l'ultima versione del libro bianco di difesa ha esplicitamente fatto riferimento alla necessità di sviluppare una strategia navale capace di difendere gli interessi marittimi cinesi, contribuendo al contempo alla stabilità ed alla difesa dell'ordine marittimo internazionale (State Council Information Office of the PRC 2015). In accordo con le sollecitazioni del libro bianco, la MEPL è stata impegnata, con una certa frequenza, nell'esecuzione di CBM, con ciò contribuendo a migliorare la propria reputazione nel contesto regionale e internazionale ed evitando, al contempo, che le critiche dovute alla propria condotta nel Mar Cinese Meridionale ne danneggiassero l'immagine (Zha & Sutter 2017).

Alla luce dello scenario sopra delineato, il Mar Cinese Meridionale si caratterizza oggi come un dominio marittimo sostanzialmente stabile, in cui Pechino ha ottenuto una proiezione strategica incontrastata. Più specificamente, il supporto alla stabilità nell'area si è rivelato fondamentale nel quadro complessivo della strategia cinese, in quanto fattore funzionale al consolidamento strategico in un contesto plasmatosi secondo la volontà di Pechino. È in questo senso che può sostenersi che all'orizzonte del Mar Cinese Meridionale non si presentano minacce significative nel medio-lungo termine. Ciò non significa che il nuovo *status quo* risulti soddisfacente per i Paesi della regione, ma segnala piuttosto l'assenza di sfide credibili e significative alla preponderanza cinese. In riferimento alle prime, nessuno dei Paesi coinvolti nelle contese marittime è ad oggi in grado di opporsi alla proiezione cinese nell'area; come è stato notato, infatti, la leadership cinese non ha mancato di mettere in mostra i propri progressi strategici e militari, lanciando un messaggio chiaro ed inequivocabile sul piano regionale e internazionale (Burgos Cáceres 2014). Inoltre, un intervento diretto delle forze statunitensi – le uniche in grado di competere con la MEPL nell'area – si rivela ad oggi improbabile, soprattutto in considerazione del fatto che, nel migliore degli scenari, Washington non avrebbe molto di significativo da guadagnare da un confronto diretto con la Cina. Infine, gli scambi e la cooperazione economica nella regione si sono affermati come fattore di stabilizzazione; il valore delle esportazioni cinesi verso i Paesi ASEAN è passato da 12 miliardi di dollari nel 1997 a 264,3 miliardi nel 2016, mentre il valore delle esportazioni ASEAN diretto in Cina è cresciuto da 12,2 miliardi di dollari a 196 miliardi nel medesimo arco temporale (Laurenceson 2017).

Inoltre, va sottolineato come obiettivi ed interessi legati alla implementazione della Via della Seta Marittima abbiano avuto un impatto sostanziale nella visione strategica cinese sul Mar Cinese Meridionale, contribuendo alla promozione di iniziative di cooperazione e salvaguardia della stabilità marittima regionale. L'interesse cinese verso lo sviluppo di meccanismi di cooperazione regionale ha subito una notevole accelerazione a seguito della

ufficializzazione della BRI; in questo senso, si può sostenere che lo spostamento del focus strategico dalla difesa dei diritti territoriali al mantenimento della stabilità ha coinciso con l'ufficializzazione della BRI nel 2013 (Chen & Yao 2017). Appare dunque evidente come la stabilità marittima dell'area abbia giocato un ruolo cruciale per la realizzazione di un'ampia serie di obiettivi strategici fondamentali per la leadership cinese; tra questi, l'implementazione dei progetti connessi alla Via della Seta Marittima ha assunto sempre maggiore importanza. Inoltre, il miglioramento delle relazioni con i Paesi della regione e lo sviluppo di partnership più solide con l'ASEAN, assieme all'impegno a evitare escalation militari ed azioni destabilizzanti, hanno contribuito al duplice obiettivo di supportare l'ordine marittimo nel Mar Cinese Meridionale e permettere una armoniosa realizzazione degli obiettivi connessi alla Via della Seta Marittima. Significativamente, la sentenza emessa dalla CPA nel 2016, con la quale le istanze marittime cinesi sono state dichiarate illegittime, non ha sortito effetti significativi sullo sviluppo della BRI nel Mar Cinese Meridionale; in questo senso, Pechino si è dimostrata determinata a portare avanti la realizzazione del progetto senza che fattori legati alla propria condotta ne determinassero interruzioni e rallentamenti (Nie 2016). L'atteggiamento cinese si conferma quindi sostanzialmente coerente con l'approccio *dual-track* annunciato dal ministro degli Esteri Wang nel 2014. Con l'inaugurazione della BRI, la stabilità del Mar Cinese Meridionale può godere di un ulteriore fattore a proprio sostegno; in questo quadro, è evidente come entrambe le dimensioni siano strettamente interconnesse ed esercitino una notevole influenza reciproca (Ibid.).

In conclusione, è rilevante sottolineare come la leadership cinese abbia ufficializzato la propria posizione rispetto alla necessità di sostenere la stabilità nel contesto del Mar Cinese Meridionale in funzione della realizzazione della BRI. Tale posizione è emersa con grande evidenza, ed è stata esposta con frequenza sempre maggiore, nei documenti ufficiali pubblicati dalla leadership cinese. Tra i più rilevanti vi è certamente la pubblicazione del 2017 dal titolo "Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative", nel cui quadro il contributo alla stabilità marittima per mezzo di una "cooperazione pragmatica a tutto tondo" viene ampiamente enfatizzata (National Development and Reform Commission of the PRC & State Oceanic Administration 2017). In riferimento alla sicurezza marittima, il documento prevede una serie di dimensioni essenziali per lo sviluppo della BRI, ed in particolare l'ampliamento dei framework di cooperazione in tema di antiterrorismo, HA/DR, rispetto del diritto del mare e del codice della navigazione, protezione dell'ambiente marittimo e sfruttamento responsabile delle risorse ittiche (Ibid.).

4.2 Il Giappone nella competizione navale regionale

Lo sviluppo della potenza navale cinese ha provocato cambiamenti notevoli nel teatro dell'Asia orientale. Oltre che sul Mar Cinese Meridionale, le implicazioni di tale ascesa hanno interessato il ruolo del Giappone come potenza navale regionale. Una dimensione di confronto diretto tra le due potenze è tuttora in corso, come si è visto, nel quadro del Mar Cinese Orientale e della disputa territoriale sulle isole Diaoyu/Senkaku. In termini più ampi, l'ascesa navale della Cina ha rappresentato un fattore determinante per la definizione della strategia marittima giapponese, la cui proiezione e capacità militare nel contesto regionale hanno goduto di una posizione incontrastata e, dalla fine della Guerra Fredda, inferiore solo alla potenza statunitense (Holmes 2008). Lo sviluppo della potenza navale cinese, l'ampliamento del suo raggio operativo e il sostanziale miglioramento delle sue capacità militari hanno dunque interessato anzitutto la postura giapponese in Asia orientale, in un contesto in cui il ruolo di superpotenza navale nella regione ha iniziato a subire una progressiva erosione a causa dell'emergere di una nuova forza navale. In altri termini, l'ascesa navale cinese ha determinato le prime, rilevanti e più evidenti conseguenze nel quadro dell'Asia orientale, dove la preminenza navale giapponese ha dovuto affrontare la progressiva affermazione di un *peer competitor* nell'area. Se ciò può considerarsi valido in relazione alle preoccupazioni giapponesi verso la proiezione di Pechino sulle isole Diaoyu/Senkaku, altrettanto rilevante è il ruolo che Tokyo ha giocato in relazione allo sviluppo della forza navale cinese (Ibid.). Infatti, lo sviluppo delle forze navali cinesi è stato in gran parte guidato dall'obiettivo di assicurarsi una proiezione strategica e una capacità militari sufficienti a competere con le forze navali giapponesi (Emmers 2016). In questo senso, l'ascesa navale cinese ha significativamente influenzato gli orientamenti strategici giapponesi ed è stata, a sua volta, fortemente condizionata da questi ultimi. Come risultato, con la progressiva affermazione della Cina sui mari è emerso un quadro di competizione nei domini marittimi regionali, all'interno dei quali la preminenza giapponese è oggi fortemente messa in discussione.

Parallelamente all'emergere di nuovi equilibri marittimi in Asia orientale, Tokyo ha segnalato un sempre maggiore interesse verso il Mar Cinese Meridionale attraverso una strategia articolata su più livelli e finalizzata a proteggere gli interessi nazionali nell'area, nonché a prevenire una crescita incontrollata dell'assertività navale cinese (Storey 2013). In riferimento ai primi, l'interesse giapponese verso il Mar Cinese Meridionale è emerso già nelle fasi successive al secondo conflitto mondiale; in questo scenario, la proiezione verso un dominio marittimo interessato da dispute territoriali, una forte competizione navale e una tradizionale instabilità (solo recentemente convertita in un equilibrio marittimo "a gestione cinese"), è stata motivata dagli appetiti energetici giapponesi e, più in generale, dalla necessità

di assicurarsi una porzione degli scambi commerciali internazionali. Dal Mar Cinese Meridionale, infatti, transita circa l'80 per cento degli idrocarburi diretti a Tokyo, mentre il valore complessivo degli scambi commerciali del Paese attraverso l'area ammontano a circa 240 miliardi di dollari, pari al 19,1 per cento del commercio estero giapponese (China Power Team 2017b; Lam 2017). Inoltre, Tokyo guarda al Mar Cinese Meridionale in funzione di supporto alla presenza navale statunitense e al fine di prevenire potenziali effetti di *spill-over* delle dispute territoriali sulle Diaoyou/Senkaku (Lam ibid.; Storey 2013).

In secondo luogo, il Mar Cinese Meridionale è cruciale per il monitoraggio della potenza navale cinese, in un quadro di crescente assertività passibile di ridisegnare gli equilibri marittimi regionali in senso fortemente sfavorevole alla posizione giapponese. In questo senso, ai tradizionali interessi economici giapponesi nell'area si sono aggiunte considerazioni legate alla necessità di adattare la strategia del Paese alla proiezione cinese. La risposta giapponese al consolidamento di Pechino nel Mar Cinese Meridionale, e più in generale in Asia orientale, si è quindi articolata nel senso di un maggiore attivismo diplomatico e più frequenti iniziative di cooperazione di sicurezza con i Paesi dell'area (Shoji 2015). A questo proposito, il documento di sicurezza nazionale pubblicato nel 2013 ha fatto esplicito riferimento alla necessità di rafforzare le relazioni diplomatiche e di sicurezza con gli Stati membri dell'ASEAN coinvolti nelle dispute territoriali del Mar Cinese Meridionale (Government of Japan 2013; Cruz De Castro 2017). L'attenzione giapponese è stata rivolta, in particolare, alla cooperazione militare con Filippine e Vietnam, i due Paesi tradizionalmente più critici e reattivi rispetto alle rivendicazioni ed alla condotta navale cinese nell'area. In questo quadro, Manila e Hanoi hanno ricevuto equipaggiamento ed assistenza nel campo della preparazione militare, con un'attenzione particolare sul miglioramento delle capacità operative e della dotazione tecnologica delle rispettive guardie costiere (Cruz De Castro ibid.; Lam 2017). Inoltre, Tokyo ha sostenuto l'iniziativa filippina di interpellare la CPA per il vaglio internazionale della condotta e delle rivendicazioni cinesi sul Mar Cinese Meridionale, sostenendone la posizione all'interno del contenzioso. Buone relazioni diplomatiche e cooperazione militare bilaterale sono andati avanti anche a seguito dell'elezione di Duterte alla presidenza filippina e del conseguente inizio di una fase travagliata per i legami tra Manila e Washington (Cruz De Castro ibid; Wanklyn & Mie 2016). Anche alla luce delle buone relazioni coltivate con questi Paesi, le forze navali giapponesi sono state frequentemente attive nel Mar Cinese Meridionale. L'episodio più recente, al momento in cui si scrive, ha visto le forze navali di autodifesa giapponesi (JMSDF¹) compiere esercitazioni militari all'interno del Mar Cinese Meridionale

¹ *Japan Maritime Self-defense Force.*

per poi effettuare una sosta presso un porto vietnamita (Rich & Inoue 2018). La presenza delle JMSDF nel Mar Cinese Meridionale ha provocato reazioni critiche da parte di Pechino, che interpreta tale presenza in termini di “interferenza” di una forza straniera in acque di propria pertinenza (Lam 2017, pp. 254-255).

In un quadro più ampio, il Giappone ha perseguito relazioni più strette con l’ASEAN nel suo insieme, con ciò rispondendo anche alla necessità di prevenire lo sviluppo di una solida partnership tra la Cina e l’organizzazione regionale. Tra le preoccupazioni più pressanti, dalla prospettiva giapponese, vi è infatti la possibilità che un’espansione incontrollata della proiezione cinese nel Mar Cinese Meridionale possa essere replicata, a proprie spese, all’interno del Mar Cinese Orientale (Lam *ibid.*; National Institute for Defense Studies 2012). Infine, può ritenersi che Tokyo abbia perseguito più proficue relazioni in tutta l’area del sud-est asiatico, dove oggi può godere di una solida rete di relazioni regionali (Miller & Yokota 2013; Burgos Cáceres 2014).

La grande rilevanza strategica che la ridefinizione degli equilibri marittimi in Asia orientale ha assunto per il Giappone vede un’esposizione significativa nell’iniziativa, annunciata dal premier Shinzo Abe nel 2012, nota come “Asia’s Democratic Security Diamond”. All’indomani dell’avvio del suo secondo mandato, Abe ha esortato i Paesi democratici con interessi significativi in Asia orientale a sostenere gli sforzi giapponesi nel contenimento dell’emergente egemonia cinese sui mari della regione. All’interno di tale piattaforma, Australia, India e Stati Uniti sono stati chiamati a supportare l’impegno giapponese per la completa libertà di navigazione nell’Indo-Pacifico, la libertà di transito per le rotte commerciali e la sicurezza dell’ordine marittimo (Burgos Cáceres *ibid.*; Kapila 2014). Più specificamente, il “Security Diamond” è stato pensato come un argine alla crescente minaccia navale cinese nel Pacifico occidentale e nell’Oceano Indiano; a costituirlo era chiamata una coalizione di Paesi a regime democratico e dunque guidati da principi, metodi e finalità affini (Kapila *ibid.*). Per mezzo di tale iniziativa, Tokyo ha inteso scongiurare lo scenario che, con sufficiente chiarezza, fu descritto dallo stesso Abe come la progressiva trasformazione del Mar Cinese Meridionale in “lago Pechino” (Abe 2012). Il Security Diamond appare dunque come il risultato dell’impegno giapponese al fine di stabilire un framework di sicurezza collettiva in Asia orientale, nell’apparente tentativo di internazionalizzarne gli sviluppi determinati dall’ascesa cinese; a riprova di ciò, Abe ha esteso l’invito a unirsi al Security Diamond a Francia e Gran Bretagna, in quanto regimi democratici storicamente attivi nell’Oceano Indiano (Kapila 2014).

Infine, per quanto concerne le partnership di sicurezza in Asia orientale, l'alleanza con Washington si è confermata centrale anche in relazione alla reazione giapponese nei confronti dell'ascesa navale di Pechino. In particolare, Tokyo continua a sostenere un ordine marittimo regionale e globale a guida statunitense, alla cui è legata da solide e longeve relazioni politiche e di sicurezza; per altro verso, la proiezione navale giapponese in Asia orientale ha trovato nel dominio a egemonia statunitense la dimensione più favorevole e rassicurante entro cui operare. In questo quadro, l'ascesa di Pechino viene interpretata in termini di sostanziale sfida e destabilizzazione di tale ordine.

Oltre che esercitare un'influenza significativa sulle relazioni che Tokyo persegue con i Paesi della regione e in relazione alla sua proiezione marittima in Asia orientale, la crescita della potenza navale cinese ha in parte influenzato le dinamiche interne della politica giapponese. In particolare, la retorica sulla "minaccia navale cinese" ha contribuito ad ampliare il consenso per un ruolo più attivo delle JMSDF e delle forze di autodifesa nipponiche nel loro complesso. A sua volta, ciò ha alimentato visioni politiche favorevoli alla riforma dell'articolo nove della costituzione del Paese, che limita fortemente le possibilità di ampliamento, sviluppo e finanziamento di quei corpi di autodifesa che si vorrebbero trasformare, definitivamente e ufficialmente, in esercito nazionale. In secondo luogo, simili retoriche hanno soffiato sul fuoco del nazionalismo nipponico, ancora una volta guardando all'ascesa cinese come minaccia nei confronti della quale è necessario sostenere un Giappone socialmente unito e militarmente robusto. In questo contesto, è stata la visione politica di Shinzo Abe – promotrice della riforma costituzionale e pervasa da pulsioni nazionaliste – ad essersi affermata come maggior beneficiario degli sviluppi in corso nel panorama politico interno al Giappone.

Per concludere, può dunque affermarsi che l'ascesa della potenza navale cinese abbia determinato conseguenze sostanziali per il Giappone, anzitutto sul piano della competizione navale nei domini marittimi dell'Asia orientale. In quella dimensione, infatti, dalla fine della Guerra Fredda Tokyo ha goduto di un ruolo di sostanziale preminenza, secondo solo all'egemonia statunitense. In questo quadro, il Giappone ha, per primo, subito gli effetti della progressiva ridefinizione dello scenario marittimo regionale, come testimoniano i tentativi di adattare la propria strategia navale ai processi innescati dal "fattore" cinese. Le preoccupazioni giapponesi sono emerse, in particolare, in riferimento alla possibilità che la forza navale cinese potesse irrompere nel Mar Cinese Orientale; di conseguenza, è stato il Mar Cinese Meridionale ad aver costituito il terreno di riferimento per azioni di disturbo, partnership politiche e cooperazione militare, al fine disegnare una rete di relazioni amichevoli nell'area. Ciononostante, va sottolineato che Tokyo ha perseguito una tale strategia alla luce di un ampio

ventaglio di interessi, in particolare economici e in parte slegati dalla competizione navale con Pechino. Nondimeno, l'attivismo giapponese nel Mar Cinese Meridionale ha rappresentato un fattore di accelerazione della competizione navale sino-giapponese. Anche Pechino, infatti, manifesta una certa preoccupazione rispetto all'attivismo giapponese nell'area ed è per questo incentivata a non perdere terreno nel quadro della competizione navale regionale.

4.3 La competizione con l'India e la ridefinizione strategica dell'Oceano Indiano

Il crescente rilievo strategico che l'Oceano Indiano ha assunto per la proiezione navale cinese è ben testimoniato dalla frequenza con cui la MEPL ha condotto operazioni nella regione, oltre che dall'attivismo con cui Pechino si è resa protagonista dell'acquisizione di numerose infrastrutture navali ed almeno una base militare. Più in generale, l'Oceano Indiano si è affermato come dominio cruciale per il commercio internazionale e la sicurezza marittima globale (Chellaney 2016). In questo quadro, è stata in particolare l'India a subire gli effetti dell'espansione marittima cinese.

L'obiettivo di consolidare il proprio ruolo come principale potenza regionale ha tradizionalmente guidato gli orientamenti strategici indiani, che hanno riservato attenzione particolare a perseguire relazioni *inter pares* con Pechino e mantenere una posizione di superiorità militare con il Pakistan; a questo proposito, è stato notato come la pianificazione strategica indiana sia stata guidata dal principio di "mantenersi un passo avanti al Pakistan ed alla pari con la Cina" (Malik 1995, p. 350). L'espansione marittima cinese nell'Oceano Indiano ha quindi notevolmente influenzato la strategia indiana, in particolare sotto due profili: dalla seconda metà degli anni Novanta, New Delhi è infatti impegnata nell'ampliamento della rete di relazioni diplomatiche e di sicurezza nel sud e sud-est asiatico; in secondo luogo, risorse notevoli sono state impiegate a favore dello sviluppo dell'apparato navale indiano, allo scopo di consolidarne la presenza strategica nella regione.

Il crescente interesse indiano verso i Paesi del sud-est asiatico è stato considerato come un tentativo di reagire al maggiore coinvolgimento cinese nelle regioni dell'Asia Meridionale e dell'Oceano Indiano (SAIOR²) (Ibid.; Garver 2002). A risultare emblematica è, in questa cornice, la strategia del "Look East", ufficializzata dal governo indiano nel 1995 e finalizzata allo sviluppo di relazioni più strette e partnership a tutto tondo con i Paesi dell'Asia orientale e sud-orientale. Significativamente, alcuni di questi Paesi hanno tradizionalmente intrattenuto

² South Asia Indian Ocean Region.

solide relazioni con la RPC (in particolare Cambogia, Laos e Myanmar), mentre lo stesso non può dirsi per un numero consistente di altri attori della regione (Filippine, Giappone e Vietnam tra gli altri). In questa prospettiva, la strategia del Look East può essere considerata come il tentativo di New Delhi di bilanciare la crescita dell'influenza cinese nella SAIOR e, al contempo, porre un rimedio alla marginalizzazione del proprio ruolo nell'area. Più specificamente, considerazioni legate alla sicurezza hanno occupato un ruolo determinante a seguito dell'affermazione del partito Bharatiya Janata (BJP) nel 1998, come rivelano i numerosi framework di cooperazione militare avviati tra India e Paesi del sud-est asiatico a partire da quella fase (Garver *ibid.*; Jaffrelot 2003; Fu 2004). Nel quadro della strategia del Look East, l'India ha avviato dialoghi nel campo della sicurezza con Giappone e Vietnam; tra il 2000 e il 2005 tali esperienze hanno inoltre coinvolto Cambogia, Corea del Sud, Indonesia, Filippine, Laos, Singapore e Thailandia (Athwal 2008).

Dalla prospettiva cinese, i progressi compiuti nel quadro della strategia del Look East presentano rilievi di fondamentale importanza. Anzitutto, l'India ha sviluppato proficui legami con il Vietnam, verso il quale si è impegnata a sostenere gli sforzi per lo sviluppo di un programma atomico a fini pacifici (Malik 1995). Inoltre, durante il "Delhi Dialogue" del luglio 2017, il ministro degli Esteri vietnamita, Pham Binh Minh, ha esortato le autorità indiane ad appoggiare la posizione di Hanoi nelle dispute sul Mar Cinese Meridionale, e nel maggio del 2018 le forze navali dei due Paesi hanno condotto la loro prima esercitazione congiunta (Clark 2017; Mohanty 2018). Ad oggi, il rapporto tra New Delhi e Hanoi è quello di una *comprehensive strategic partnership*. In secondo luogo, il miglioramento delle relazioni con il Giappone ha costituito una delle principali direttrici della strategia del Look East, nel cui quadro stanno prendendo forma significative esperienze di cooperazione infrastrutturale intercontinentale quali l'"Asia-Africa Growth Corridor". Inoltre, sotto gli auspici della strategia del Look East, l'India ha cercato di sviluppare relazioni più strutturate con gli Stati membri dell'ASEAN, alcuni dei quali hanno favorevolmente accolto l'*engagement* indiano come fattore di bilanciamento dell'influenza cinese nella regione. Un accordo di cooperazione militare è stato siglato con Singapore nel 1996, mentre India e Malaysia hanno sottoscritto numerosi MOU; recentemente, inoltre, l'Indonesia ha dato il proprio consenso alla realizzazione di una base navale indiana sull'isola di Sabang, in prossimità dello Stretto di Malacca (Jaffrelot 2003; Fu 2004; Athwal 2008; Panda 2018a). Infine, nel quadro della strategia del Look East, l'India ha coltivato esperienze di cooperazione con Taipei in campo scientifico, tecnologico e culturale, determinando un certo fastidio per le autorità di Pechino (Athwal *ibid.*; Garver 2002). Ciononostante, con la strategia del Look East l'India ha anche perseguito obiettivi strategici

indipendenti dalla crescente influenza cinese nella SAIOR; in particolare, tale strategia si è mostrata funzionale al potenziamento delle relazioni economiche tra l'India e i Paesi del sud-est asiatico, al miglioramento dell'immagine internazionale di New Delhi – soprattutto a seguito dei test nucleari eseguiti nel deserto di Pokharan, nel 1998, che avevano generato critiche significative da parte della comunità internazionale – e al naturale proseguimento dei legami con la regione, sulla quale l'influenza indiana vanta una storia secolare (Athwal ibid; Jaffrelot 2003; Fu 2004).

Una seconda dimensione emblematica rispetto alle misure adottate dalle autorità indiane in risposta all'espansione strategica cinese nella SAIOR è rappresentata dal tentativo di bilanciare i progressi ottenuti da Pechino nella sua proiezione navale nell'Oceano Indiano, dominio marittimo che l'India considera, storicamente, di propria pertinenza. In questo quadro, i porti commerciali attualmente controllati dalla Cina vengono considerati *dual-use facilities* il cui progressivo aumento, in termini quantitativi, ha provocato forti preoccupazioni per la leadership indiana, che vede con ciò emergere un network di potenziali basi militari cinesi alle proprie periferie marittime (Athwal ibid; Margolis 2005). Laddove la strategia del Look East ha contribuito al rafforzamento della cooperazione navale con i Paesi dell'Asia orientale e sud-orientale, dunque, all'interno dell'establishment militare indiano si sono affermate, con sempre maggiore insistenza, posizioni a sostegno della realizzazione di una rete di basi navali nell'Oceano Indiano al fine di bilanciare la proiezione cinese nell'area (Jacobs 1990). La progressiva affermazione di un interesse in tal senso suggerisce che le esortazioni emerse dalla leadership militare siano state favorevolmente accolte; inoltre, la tempistica e la localizzazione delle basi indiane nell'Oceano Indiano indicano che New Delhi potrebbe ambire ad occupare una quota crescente di posizioni strategiche limitando, contestualmente, la proiezione marittima cinese. Nonostante altre ragioni d'interesse nazionale appaiano a questo proposito rilevanti – su tutte la presenza di SLOC di fondamentale importanza per lo sviluppo dell'economia indiana – l'ampliamento strategico cinese nell'area si conferma estremamente determinante per la comprensione dell'interesse indiano verso la costituzione di basi navali all'estero.

A partire dal 2000, le forze navali indiane sono incaricate di prevenire l'accesso di unità cinesi all'interno dei mari pertinenti il territorio nazionale; con questa premessa, all'interno della marina militare indiana è stato formato il Far Eastern Naval Command (FENC), con quartier generale a Port Arthur, sulle isole Andaman e Nicobar (Garver 2002; Athwal 2008; Wang 2015). La creazione del FENC e la localizzazione del suo comando operativo a Port Arthur presentano rilievi significativi rispetto alla proiezione cinese nell'area. Anzitutto, la costituzione del FENC, nel 2001, avviene in concomitanza con l'inaugurazione del progetto

cinese sul porto di Gwadar; in secondo luogo, la localizzazione di Port Arthur, sul versante orientale della Baia del Bengala, si rivela strategica in quanto prossima alle postazioni d'ascolto elettronico che la Cina ha installato nell'area; infine, la base di Port Arthur si trova in una posizione strategica per il monitoraggio dello Stretto di Malacca, snodo cruciale per il traffico marittimo globale dal quale transita circa il 75 per cento degli idrocarburi diretti in Cina (Garver 2001; Maitra 2005; Garofano 2008; Cole 2016).

Più recentemente, sono stati annunciati altri progetti a supporto dell'ampliamento della rete di infrastrutture navali indiane nell'Oceano Indiano. New Delhi è attualmente impegnata nella costruzione del porto di Chabahar, in Iran, mentre un accordo è stato raggiunto con il governo delle Seychelles per la realizzazione di una infrastruttura navale sull'isola di Asunción (Pasricha 2018). Entrambe le iniziative stanno registrando significative difficoltà; per quanto concerne Chabahar, si registra una certa carenza di risorse finanziarie da parte indiana, a cui vanno aggiunte le criticità legate al posizionamento diplomatico di New Delhi nel triangolo India-Iran-USA. Considerate le crescenti frizioni tra Teheran e Washington, le buone relazioni che intercorrono tra India e Stati Uniti costituiscono un fattore negativo per i rapporti indo-iraniani e contribuiscono a rallentamenti significativi nella realizzazione del progetto di Chabahar. Di conseguenza, l'obiettivo annunciato dalle autorità indiane, che aveva previsto la fine dei lavori per il 2019, difficilmente potrà essere realizzato. In riferimento all'infrastruttura navale prevista nelle Seychelles, inoltre, l'affermazione di forze politiche locali critiche verso il progetto, oltre all'approssimarsi delle elezioni politiche, hanno bloccato la ratifica dell'accordo India-Seychelles per la costruzione di una infrastruttura navale a gestione indiana (Katoch 2018a).

I progetti di New Delhi in Iran e nelle Seychelles sono strettamente legati alla proiezione cinese nell'area, e la loro entrata in funzione avrebbe un impatto significativo su quest'ultima. Infatti, un'infrastruttura navale a Chabahar garantirebbe la presenza indiana in prossimità delle infrastrutture cinesi in Pakistan e, altrettanto significativamente, a ridosso dello Stretto di Hormuz, considerato uno degli snodi strategici principali per il commercio internazionale e il trasporto di idrocarburi provenienti da Iran e Medio Oriente. In riferimento all'iniziativa annunciata nelle Seychelles, inoltre, le autorità indiane non hanno fatto mistero dei legami tra il progetto e la necessità di bilanciare l'espansione cinese nell'Oceano Indiano, nel contesto della quale sono stati avviati contatti proprio con il governo delle Seychelles per l'avvio di progetti di cooperazione relativi alla costruzione di una infrastruttura navale a guida cinese (Katoch *ibid.*; Pasricha 2018).

Nel quadro della strategia del Look East, New Delhi si è inoltre dedicata alla promozione di relazioni diplomatiche più strette con i Paesi del Pacifico meridionale. A partire dal 2002, l'India ha preso parte al "Pacific Islands Forum" (PIF), e nel 2014 ha dato vita al "Forum for India and Pacific Island Countries" (FIPIC). Sebbene tali relazioni non possano ancora dirsi pienamente consolidate, l'interesse indiano verso i Paesi del Pacifico meridionale segnala l'espansione del perimetro della strategia del Look East, oltre ad una proiezione marittima orientata verso nuovi contesti regionali (Chandramohan 2018). A questo proposito, va sottolineato come un simile interesse sia recentemente emerso anche tra le autorità cinesi, che per mezzo delle SOE hanno promosso la realizzazione di un molo per uso civile-commerciale a Vanuatu. Anche in questo caso, l'iniziativa ha provocato critiche diffuse rispetto ad una potenziale riconversione dell'opera a scopo militare (Bohane 2018).

Negli ultimi decenni, Pechino ha guadagnato influenza economica e diplomatica all'interno della SAIOR; in questo quadro, la proiezione navale sull'Oceano Indiano ha sostenuto l'obiettivo di consolidare la presenza cinese nell'area. Tale strategia si è sviluppata lungo molteplici direttrici ed è stata funzionale a soddisfare una lunga serie di interessi strategici, quali la stabilità dell'ordine marittimo globale³ e la protezione delle principali rotte commerciali cinesi nell'Oceano Indiano. L'incremento della proiezione cinese si è sostanziato nella maggiore frequenza con cui la MEPL ha operato all'interno dell'area, anche in ambito di cooperazione navale; più significativamente, l'impegno cinese verso l'ampliamento di infrastrutture navali sotto il proprio controllo ha contribuito a ridefinire le coordinate strategiche dell'Oceano Indiano in termini funzionali alla propria presenza nell'area. L'India ha promosso una strategia simile e puntato sull'ammodernamento delle proprie forze navali e la creazione di basi di supporto strategico nella regione in prossimità delle infrastrutture a gestione cinese. Il risultato di tale competizione si è materializzato in una parziale ridefinizione strategica dell'Oceano Indiano, affermatosi come perimetro della crescente competizione marittima tra Pechino e New Delhi. Inoltre, gli interessi di entrambe le potenze verso i Paesi del Pacifico meridionale lasciano intendere che la competizione marittima sino-indiana potrebbe presto coinvolgere altre regioni. Più in generale, l'ascesa navale di Pechino ha contribuito in maniera sostanziale a plasmare la strategia navale e la politica estera indiana nel suo insieme (Lintner 2018a). L'aumento delle attività navali cinesi nell'Oceano Indiano ha dunque esercitato un'influenza rilevante sulla strategia indiana. In questo quadro, la Cina è ancora lontana dall'ottenere un robusto consolidamento strategico nell'area, mentre la relativa debolezza delle forze navali indiane viene in parte compensata da una posizione geografica favorevole

³ Si veda il paragrafo 3.4.

all'esercizio di una proiezione strategica sull'Oceano Indiano (Holmes 2017; Cooper 2018; Ho 2018). È dunque possibile prevedere che la competizione navale sino-indiana continuerà ad interessare ed influenzare gli equilibri della regione nel breve-medio termine.

4.4 La coesistenza competitiva con la potenza navale statunitense

L'ammodernamento delle forze navali cinesi, il progressivo miglioramento delle loro capacità operative e il consolidamento strategico ottenuto nel Mar Cinese Meridionale, hanno avuto un impatto determinante per la strategia marittima degli Stati Uniti, che ad oggi rappresentano la potenza navale egemone sul piano globale. L'ascesa marittima cinese ha inaugurato una fase di coesistenza competitiva con la marina statunitense, soprattutto in Asia orientale (Erickson 2008). Per quanto concerne il dominio marittimo globale, il ruolo della superpotenza statunitense gode di una preminenza assoluta in termini strategici; d'altra parte, tale ruolo si è rivelato fondamentale per garantire la stabilità dell'ordine marittimo del suo complesso e salvaguardare il commercio internazionale. In questo senso, Pechino ha costituito uno dei principali beneficiari dell'egemonia navale statunitense (Yoshihara 2016). Inoltre, lo status e il prestigio delle forze navali di Washington hanno rappresentato un punto di riferimento per il tentativo cinese di promuovere l'immagine della propria flotta navale. Il largo consenso internazionale attorno al potere navale degli Stati Uniti, in gran parte derivato dal fondamentale contributo di Washington a supporto dell'ordine marittimo, della cooperazione navale e delle missioni HA/DR e NEO, ha costituito un modello nello sviluppo della potenza navale cinese, evidentemente sostenuto dalla consapevolezza che la costruzione del consenso rappresenti una componente fondamentale per l'affermazione del proprio ruolo (come peraltro ben evidenziato dal libro bianco di difesa del 2015). In questa prospettiva, i progressi ottenuti dalle forze navali cinesi rispetto al raggiungimento di una proiezione globale hanno tratto sostanziali benefici dal ruolo che la marina militare statunitense svolge a sostegno della stabilità marittima; più specificamente, grazie a tale ruolo, la strategia cinese ha potuto dedicarsi alla progressiva estensione del proprio raggio operativo in uno scenario relativamente stabile e sicuro. Come è stato notato, infatti, la forte dipendenza dello sviluppo economico cinese dal commercio marittimo e, più in generale, da un'economia internazionale integrata e globalizzata, costituisce di per sé un valido motivo per prevenire scontri con gli Stati Uniti e contribuire, al loro fianco, alla stabilità marittima globale (Benbow 2016).

Lo scenario nel quale l'affermazione della potenza navale cinese ha determinato un impatto considerevole per l'articolazione della strategia statunitense è quello dell'Asia

orientale, dove sono localizzati interessi e obiettivi cruciali per entrambe le potenze (Dossi 2014; Ju 2015; Lee Meyers 2018). In particolare, Taiwan e il Mar Cinese Meridionale rappresentano, seppure con motivazioni diverse, fattori fondamentali per entrambe le parti. Dalla prospettiva cinese, Washington costituisce il principale ostacolo alla riunificazione con Taiwan; inoltre, la presenza della marina statunitense e gli stretti legami diplomatici tra Washington e i Paesi coinvolti nelle dispute territoriali sono da considerarsi come i principali responsabili della destabilizzazione del Mar Cinese Meridionale (Ju ibid.). Da parte statunitense, le relazioni – seppure non ufficiali – con Taiwan rappresentano un fattore essenziale per il mantenimento della propria proiezione sulla regione, anche rispetto alle conseguenze che un’eventuale riunificazione nazionale cinese sotto l’egida di Pechino avrebbe per la strategia statunitense; inoltre, la regione è costellata di partner strategici per Washington, tra cui i già citati Paesi coinvolti nelle dispute sul Mar Cinese Meridionale e il Giappone (Cole 2016). In questo quadro, il consolidamento navale della RPC in Asia orientale mostra evidenti progressi nell’acquisizione di una proiezione *blue water* e di una piena capacità di controllo sui domini marittimi regionali. Pechino si sta dunque affermando come la prima potenza a poter competere con gli Stati Uniti nel Pacifico occidentale (McCoy 2018; O’Rourke 2018a)

Un simile scenario è confermato dall’analisi della proiezione cinese nell’area, nonché dalle caratteristiche relative alle acquisizioni di armi e tecnologie belliche da parte di Pechino. Come si è visto nel capitolo 3, l’assetto tattico-strategico denominato A2/AD implica l’adozione di una postura asimmetrica il cui scopo è quello di frustrare eventuali azioni militari statunitensi in uno scenario di forte squilibrio nelle capacità militari tra le due parti (Dossi 2014; Cole 2016). In altri termini, l’A2/AD è concepito come la spina dorsale della postura cinese in uno scenario di conflitto con gli Stati Uniti in Asia orientale; tale assetto non ricerca una proiezione strategica pari a quella delle forze statunitensi, ma conferisce alle forze cinesi la massima capacità operativa in condizioni di scontro asimmetrico (Lee Meyers 2018). Sotto questo profilo possono essere riprese le dichiarazioni dell’ammiraglio Davidson, capo del comando statunitense sull’Indo-Pacifico, rispetto alla possibilità di contestare la presenza cinese sul Mar Cinese Meridionale solo a costo di un conflitto aperto (Ni 2018). In un simile scenario, Davidson ha riconosciuto come, grazie all’A2/AD, la Cina goda attualmente di notevoli capacità di contrasto delle operazioni statunitensi (Lee Meyers 2018).

L’analisi del piano di sviluppo e acquisizione di armamenti delle forze navali cinesi rivela un sostanziale miglioramento delle capacità operative nelle acque regionali. In particolare, la dotazione di ASBM e sottomarini – d’attacco e nucleari – indica che la MEPL abbia raggiunto un certo consolidamento tattico-strategico in Asia orientale, dove è oggi capace

di operare con una certa stabilità (Yoshihara 2016; Roggeveen 2018). L'arsenale missilistico di Pechino annovera un numero considerevole di missili balistici antinave che, con un raggio operativo di circa quattromila km, sono potenzialmente in grado di colpire qualsiasi unità navale statunitense nel Pacifico occidentale (McCoy 2018). La dotazione cinese di sottomarini d'attacco, inoltre, è passata da cinque a 40 unità nel periodo 2000-2012 (O'Rourke 2014). Le implicazioni per la marina statunitense sono evidenti, in particolare laddove si consideri che le caratteristiche degli armamenti in dotazione delle forze navali di Pechino sono funzionali all'implementazione dell'A2/AD e sono dunque pensate allo scopo di frustrare un potenziale intervento delle forze statunitensi nell'area (Cole 2016). A risultarne è un quadro in cui il "prezzo" che Washington paga per garantirsi una presenza nella regione aumenta costantemente e potrebbe rivelarsi politicamente insostenibile in caso di conflitto con Pechino. L'ascesa della potenza navale cinese sta quindi determinando una ridefinizione degli equilibri marittimi regionali in senso sfavorevole alla posizione statunitense nell'area. Il consolidamento strategico cinese nella regione appare finalizzato a plasmare un ordine marittimo in cui la presenza statunitense viene fortemente ridimensionata, in particolare in prossimità di aree di cruciale interesse quali Taiwan e il Mar Cinese Meridionale, in favore dell'affermazione della potenza cinese quale leader strategico della regione (Benbow 2016; Yoshihara 2016; Lee Meyers 2018; Roggeveen 2018). A questo proposito, il comandante delle forze navali di superficie degli Stati Uniti, Thomas Rowden (2016), ha ventilato il ritorno ad uno scenario di competizione tra grandi potenze che godono di status strategico quasi paritario.

Nonostante queste premesse, un conflitto diretto tra Pechino e Washington non può considerarsi verosimile; a profilarsi è, piuttosto, uno scenario in cui l'egemonia statunitense sui mari dell'Asia orientale subisce una progressiva erosione in favore – e, in parte, a causa – del consolidamento della potenza cinese nell'area. L'emergere di un "ordine post-statunitense" è inoltre supportato dal volontario e progressivo (ma pur sempre parziale e non irreversibile) riorientamento strategico statunitense dall'Asia orientale al cosiddetto "Indo-Pacifico". Il consolidamento strategico cinese, soprattutto all'interno del Mar Cinese Meridionale, si va affermando come un processo di trasformazione dell'ordine regionale in senso sfavorevole agli Stati Uniti e perseguito in assenza di conflitto, coerentemente con il principio elaborato oltre due millenni addietro da Sun Tzu, secondo cui non v'è miglior vittoria di quella ottenuta senza combattere (Sun 2017; Chellaney 2018). In questo contesto, l'implementazione della Via della Seta Marittima sostiene l'impegno cinese a favore di un ordine marittimo regionale sino-centrico, procurando a Pechino relazioni più proficue con i Paesi della regione e contribuendo a mantenere una stabilità marittima positiva per la proiezione cinese.

La coesistenza competitiva tra Cina e Stati Uniti in Asia orientale si sta dunque evolvendo verso uno scenario favorevole alla proiezione strategica cinese. In questo quadro, la reazione di Washington è caratterizzata da un atteggiamento di evidente opposizione rispetto alla condotta del gigante asiatico. Anzitutto, all'interno di una cornice più ampia, la National Security Strategy (NSS) e la National Defense Strategy (NDS) del 2018 hanno orientato la strategia statunitense nel senso di una maggiore competizione con Cina e Russia; in questo quadro, la RPC è considerata un "competitor strategico che impiega un'economia predatoria per intimidire i Paesi vicini mentre militarizza tratti del Mar Cinese Meridionale" (Heydarian 2018a; O'Rourke 2018a; US Department of Defense 2018b, p. 1). In secondo luogo, le autorità statunitensi hanno adottato misure diplomatiche finalizzate a rinsaldare le proprie relazioni con i Paesi della regione, assicurando il proprio impegno in termini di supporto diplomatico e cooperazione militare, anche in riferimento alle dispute sul Mar Cinese Meridionale (Heydarian ibid.; O'Rourke ibid.). In questo quadro, a marzo del 2018 la visita della portaerei Carl Vinson al porto di Danang è stata la prima di una nave da guerra statunitense presso un porto vietnamita dalla fine della Guerra del Vietnam; la mossa è stata interpretata come un chiaro segnale alla Cina, di cui il Vietnam costituisce uno dei più strenui oppositori nel Mar Cinese Meridionale (McCoy 2018; Rivers 2018). In terzo luogo, la reazione statunitense ha avuto un impatto diretto su Pechino, come testimoniano l'esclusione delle forze navali cinesi dall'esercitazione RIMPAC del 2018 e la maggiore frequenza con cui unità della marina statunitense pattugliano le acque del Mar Cinese Meridionale, nell'esercizio delle FONOP (Gallo 2018; Torode & Ali 2018). Più in generale, si può constatare come il consolidamento strategico cinese nel Mar Cinese Meridionale abbia determinato reazioni evidenti da parte di Washington, che ha dato seguito a contromisure diplomatiche e militari al fine di bilanciare l'espansione marittima cinese nell'area.

La strategia navale di Pechino sui domini marittimi regionali, imperniata sul principio della *active defense* e resa operativa con l'A2/AD, ha costituito uno dei fattori più influenti per i recenti orientamenti strategici statunitensi. Nel 2010, il Dipartimento della Difesa ha fatto per la prima volta riferimento all'*Air-Sea Battle* (ASB) quale postura strategica incardinata su operazioni congiunte tra forze navali e forze aeree, e finalizzata a contrastare l'A2/AD; sebbene il dipartimento della Difesa non faccia riferimento specifico a nessun avversario o rivale strategico, vi è consenso diffuso nel considerare Cina, Iran e Russia quali target principali dell'ASB (O'Rourke 2018a). Dal 2015, le autorità militari statunitensi fanno invece riferimento al *Joint Concept for Access and Maneuver in Global Commons* (JAM-GC) come proiezione strategica che sostituisce e sviluppa gli elementi già presenti nell'ASB; il JAM-GC, infatti,

enfatisza il ruolo delle operazioni interforze all'interno di un contesto in continuo mutamento, che presuppone migliori capacità di adattamento da parte delle forze armate (Hutchens, Dries, Perdew, Bryant & Moores 2017). Un relativo cambio di paradigma rispetto all'ASB è però evidente laddove si consideri che il JAM-GC non presuppone la "rottura" delle condizioni materiali che sostengono l'A2/AD al fine di permettere alle forze armate di operare in assetto congiunto (come invece faceva l'ASB), ma mira piuttosto a sviluppare capacità operative ottimali in assetto congiunto anche in un ambiente conteso, in cui l'A2/AD è integro e attivo (Ibid.). In altri termini, mentre l'ASB si fondava sulla necessità di scardinare l'A2/AD come presupposto per condurre operazioni d'attacco interforze, il JAM-GC muove dalla consapevolezza che, date le migliori capacità strategiche e militari dei Paesi che fanno ricorso all'A2/AD, alle forze armate statunitensi deve essere richiesta la massima capacità di adattamento a contesti ostili, al fine di riuscire a condurre operazioni efficaci anche in presenza dell'A2/AD.

Nonostante i livelli di sviluppo tecnologico e militare, nonché la qualità di preparazione e formazione delle forze cinesi si confermi sensibilmente inferiore agli standard statunitensi, è stato sottolineato come Pechino non necessiti di ulteriori miglioramenti al fine di dominare le "immediate periferie" del territorio nazionale (Heginbotham 2015). Pur evidente, la disparità di forze in campo non implica l'impossibilità di un consolidamento strategico cinese in Asia orientale, in particolare laddove si consideri che praticamente tutte le principali analisi sulla materia hanno messo in evidenza come lo sviluppo delle forze armate cinesi proceda a ritmi serrati, determinando una progressiva riduzione del vantaggio strategico degli Stati Uniti (Richardson 2017). In un quadro più ampio, a Cina e Russia vengono riconosciute accresciute capacità di competizione strategica, al punto da considerarle una sfida consistente per l'influenza internazionale degli USA in aree del globo sempre più ampie e spesso coincidenti con il dominio marittimo (Ibid.).

Il piano di acquisizione e sviluppo di armamenti delle forze armate statunitensi suggerisce che indebolire e contrastare l'A2/AD in uno scenario di conflitto abbia assunto una rilevanza cruciale; a questo scopo Washington appare oggi concentrata nel tentativo di sfruttare gli elementi di debolezza delle forze cinesi attraverso l'acquisizione di tecnologie in grado di aumentare il proprio vantaggio strategico. In particolare, tali acquisizioni hanno riguardato sottomarini d'attacco classe Virginia (SSN-774) e missili antisommergibile, portaerei a propulsione nucleare classe Ford (CVN-78), sistemi di difesa antimissile balistico e diverse classi di velivoli d'attacco (O'Rourke 2015; 2018a; 2018b; 2018c; Gertler 2009; 2018). In un quadro più ampio, per la marina statunitense si prevede una presenza più massiccia nell'Oceano

Pacifico: entro il 2020, la quota di unità navali presenti nei porti della regione è destinata a passare dal 55 percento al 60 percento del totale, mentre per le forze schierate in mare è previsto un aumento dal 51 percento al 67 percento (Battle 2014; O'Rourke 2018a). Inoltre, la marina degli Stati Uniti ha individuato nell'Oceano Pacifico la sede operativa in cui impiegare il personale più preparato e i mezzi tecnologicamente più avanzati, segnalando come la regione abbia conservato un'importanza anche nel quadro della dottrina strategica dell'Indo-Pacifico (O'Rourke ibid.).

All'interno della strategia statunitense, si registrano ulteriori tendenze apparentemente finalizzate a mantenere viva l'attenzione sulle operazioni militari cinesi in Asia orientale. Particolarmente significative risultano, a questo proposito, le esperienze di cooperazione militare con i Paesi della regione, tra cui quelli coinvolti nelle dispute sul Mar Cinese Meridionale. Con l'annuncio del riorientamento strategico statunitense verso l'Indo-Pacifico dell'autunno 2017, è stato inoltre rilanciato il cosiddetto "Quad", un'alleanza di sicurezza tra USA, Australia, Giappone e India, che allo stato attuale ha registrato sviluppi poco significativi. Sebbene per il Quad sia previsto un ampio ventaglio di obiettivi di sicurezza, la sua implementazione avrebbe conseguenze determinanti per la proiezione cinese nella regione, soprattutto in considerazione della membership dell'alleanza. Più in generale, il Quad è pensato come partnership strategica tra potenze a regime democratico in funzione di supporto alla presenza statunitense in Asia; in questa cornice, viene riconosciuta la centralità del dominio marittimo quale dimensione strategica di riferimento per lo sviluppo di una struttura di sicurezza multilaterale (Carafano 2017).

In conclusione, si può affermare che l'ascesa navale di Pechino, l'espansione del suo raggio operativo e il consolidamento della sua proiezione strategica, stiano determinando una graduale trasformazione dell'ordine marittimo in Asia orientale. All'interno di tale ordine, dalla fine della Seconda Guerra Mondiale affidato all'egemonia navale statunitense e supportato dalla presenza di importanti partner strategici di Washington nella regione, la Cina ha consolidato la propria presenza e determinato una trasformazione strategica del "territorio marittimo", dimensione che Pechino considera di propria pertinenza e su cui, conseguentemente, rivendica la propria proiezione come storicamente fondata e politicamente legittima (Chubb 2017; Yiallourides 2018). In questo quadro, emerge non solo un ordine marittimo regionale – soprattutto nel Mar Cinese Meridionale – in cui la potenza cinese è egemone, ma si materializza altresì uno scontro ideologico sulla legittimità nella gestione dei domini marittimi. In particolare, all'insistenza di Washington sulla libertà di transito marittimo, rivendicata nel quadro delle FONOP, corrisponde una visione cinese che considera le acque

adiacenti il territorio cinese – fino all’intera estensione della piattaforma continentale – come parte integrante di quest’ultimo, un “territorio colorato di blu” (Peng 2010, p. 15). Come conseguenza, Pechino interpreta la ZEE come area all’interno della quale la circolazione di unità militari straniere è vincolata all’autorizzazione dello Stato che vi esercita la propria sovranità, laddove gli Stati Uniti restringono tale area alle sole acque territoriali (entro le 12 miglia nautiche) e rivendicano dunque la legittimità delle FONOP anche all’interno delle ZEE di altri Paesi (McVadon 2011).

Significativamente, la transizione in corso nell’ordine marittimo regionale si sta verificando in assenza di smottamenti tellurici: Pechino si è (finora) rivelata capace di consolidare la propria posizione “senza sparare un colpo”, mentre sul versante statunitense è emersa la consapevolezza che il ridimensionamento del ruolo cinese sui mari dell’Asia orientale è realizzabile unicamente al prezzo di una sfida frontale dalle conseguenze imprevedibili e certamente indesiderabili (Chellaney 2018; Davidson 2018). Un conflitto diretto tra Pechino e Washington risulta ad oggi inverosimile, e la Cina ha mostrato una certa consapevolezza rispetto alla funzione positiva della potenza navale statunitense ai fini della stabilità dei domini marittimi globali, da cui dipende anche gran parte del commercio internazionale e dell’approvvigionamento energetico cinese. Significativamente, gli Stati Uniti si sono affermati come il primo partner di Pechino nel campo della diplomazia militare nel periodo 2003-2016 (Allen, Saunders & Chen 2017).

Primi partner cinesi nel campo della diplomazia militare, 2003-2016

Paese	Esercitazioni militari	Port call	Visite di alto livello	Totale
USA	25	6	101	132
Russia	38	1	81	120
Pakistan	29	9	67	105
Thailandia	21	6	54	81
Australia	16	6	59	81

Tabella 7. Fonte: Allen, Saunders & Chen (2017)

In questo quadro, le proiezioni navali di Cina e Stati Uniti continueranno ad essere contraddistinte da un rapporto di coesistenza competitiva, mentre Pechino sta mostrando notevoli capacità nella definizione di un ordine marittimo sino-centrico in Asia orientale, senza che questo comporti processi fortemente destabilizzanti per la regione.

Conclusioni

Il riequilibrio marittimo della visione strategica cinese si è affermato come un processo graduale e relativamente recente, le cui ragioni possono essere rintracciate nei cambiamenti occorsi tanto all'interno del Paese quanto nel contesto internazionale. L'ascesa della potenza navale cinese è legata ad interessi strategici di lungo periodo e ad istanze emerse in tempi più recenti e rese più urgenti dall'avvio delle riforme economiche, alla fine degli anni Settanta. Significativamente, l'affermazione dei domini marittimi come dimensione d'interesse per la visione strategica di Pechino è avvenuta anche a seguito di cambiamenti di grossa portata occorsi sul versante continentale del Paese. In particolare, il progressivo ridimensionamento della minaccia sovietica al confine ha liberato parte delle preoccupazioni strategiche nazionali dalla necessità di porre in condizioni di sicurezza il versante continentale, il più esposto a una potenziale penetrazione da parte delle truppe di Mosca. Con queste premesse, Pechino ha potuto volgere la propria attenzione ai domini marittimi, a cominciare da quelli dell'Asia orientale.

L'obiettivo di consolidare la proiezione marittima sulla regione ha guidato le prime elaborazioni strategiche cinesi con una componente distintamente marittima. In questo quadro, un primo e importante risultato è stato raggiunto con l'abbandono della difesa costiera in favore della *near seas defense*, un assetto più dinamico e dal raggio operativo più esteso. L'affermazione di una personalità del calibro di Liu Huaqing al vertice della struttura di comando della MEPL si è inoltre rivelata cruciale per l'adozione di una strategia navale che guardasse al di là delle acque territoriali e fosse capace di operare oltre le 200 miglia nautiche dalla costa. In questa cornice, il rapido sviluppo dell'economia cinese ha esercitato una grande influenza: se, da una parte, ciò ha contribuito ad alimentare l'interesse nazionale verso il dominio marittimo, assunto a dimensione cruciale per gli scambi commerciali internazionali e l'import di idrocarburi, dall'altra esso ha reso inderogabile la completa messa in sicurezza della fascia costiera sud-orientale, dove sorgono i principali centri finanziari e manifatturieri del Paese (Yoshihara 2016). Il ruolo svolto da Liu Huaqing è stato dunque fondamentale per l'affermazione di una visione strategica capace di guardare al dominio marittimo come fonte di opportunità piuttosto che ostacolo per gli interessi nazionali. Ad egli va inoltre riconosciuto il merito di aver stimolato lo sviluppo della proiezione marittima cinese in un contesto di forte diffidenza da parte delle élite politiche e militari del Paese.

Nonostante l'interesse cinese verso lo sviluppo del proprio apparato navale si sia manifestato a seguito dell'emergere di nuovi interessi strategici, sussistono elementi di continuità all'interno della visione strategica del Paese, per cui l'adozione di un assetto strategico più attento alla componente marittima si è rivelata funzionale anche in relazione ad obiettivi e necessità di lungo corso. In particolare, Taiwan ha rappresentato un fattore estremamente influente in questo senso; la postura cinese nei mari della regione, infatti, è stata anzitutto guidata dalla necessità di prevenire la completa indipendenza di Taipei dalla Cina continentale. Lo scenario taiwanese ha costituito un punto di riferimento costante per gli sviluppi della strategia navale cinese in quanto fattore attinente all'integrità del territorio nazionale, dunque come dimensione fondamentale della *grand strategy* cinese ed elemento cruciale per la legittimità del PCC (Pietz 2008; Cole 2016). Inoltre, con l'accelerazione della crescita economica e il significativo miglioramento delle capacità operative delle forze navali della RPC, Taiwan ha assunto ulteriore importanza quale fattore di interesse geopolitico per la "rottura" della Prima Catena di Isole e l'apertura di un canale d'accesso verso il Pacifico occidentale (Yoshihara & Holmes 2010). In questo senso, la postura navale cinese nell'area è intesa in funzione di deterrenza rispetto a potenziali dichiarazioni di indipendenza da parte di Taipei, oltre che di contrasto del potenziale intervento di "terze parti" in uno scenario di conflitto (US Department of Defense 2017, p. 81).

I progressi raggiunti nello sviluppo della propria potenza navale hanno permesso a Pechino di operare sulle acque dell'Asia orientale con capacità sempre crescenti, che ne hanno a loro volta supportato il relativo vantaggio strategico nei confronti dei Paesi della regione. In questo quadro, la condotta navale cinese ha segnalato un costante incremento nel ricorso a tattiche assertive, almeno fino al 2013-2014 (Townshend & Medcalf 2016). L'assertività navale cinese si è distinta in particolare nel Mar Cinese Meridionale, dove Pechino ha impiegato unità della MEPL e della propria guardia costiera, nonché forze paramilitari note come "Milizia Marittima", al fine di frustrare le operazioni di unità navali, imbarcazioni civili e pescherecci appartenenti ai Paesi coinvolti nelle dispute marittime sull'area. Una tale condotta può essere considerata tatticamente coerente con l'obiettivo strategico di difendere quelli che Pechino considera i propri diritti marittimi e territoriali. Come è stato ampiamente osservato in questo studio, la postura cinese nella regione tuttavia subì una certa rimodulazione a causa dell'intervento di alcuni fattori che hanno reso necessaria l'adozione di un approccio più conciliante. In sintesi, tali fattori possono essere riferiti al crescente risentimento da parte dei Paesi ASEAN – e dell'organizzazione nel suo insieme – verso l'espansionismo marittimo cinese, in un contesto per altro verso caratterizzato dal timore che l'influenza economica e diplomatica di

Pechino determinasse dissapori e frammentazione politica tra i membri dell'ASEAN, con ciò causando un generale indebolimento dell'organizzazione. Sul versante cinese, la perdita di influenza sui Paesi dell'organizzazione e l'allontanamento diplomatico di quest'ultima hanno rappresentato una notevole preoccupazione alla luce dei consistenti investimenti cinesi nel sud-est asiatico e dell'incremento della cooperazione economica e del commercio con i membri dell'ASEAN. Inoltre, l'indebolimento della credibilità di Pechino nel contesto regionale ha fatto emergere risvolti significativi per la sicurezza dell'area; continuare a mostrare il volto di una potenza navale in ascesa, guidata da mire espansionistiche, ha portato con sé il rischio che i Paesi della regione richiedessero un maggiore coinvolgimento di potenze terze a sostegno delle proprie istanze e con l'obiettivo di contenere l'espansione navale cinese. In questo quadro, è rilevante notare come Giappone, India e Stati Uniti abbiano perseguito una proiezione più incisiva sul Mar Cinese Meridionale, in funzione della quale si sono sviluppate relazioni diplomatiche più strette ed esperienze di cooperazione militare più frequenti con i Paesi dell'area. In secondo luogo, l'impiego di una postura navale meno minacciosa ha sostenuto il tentativo di migliorare l'immagine delle forze navali cinesi quali attori responsabili al servizio dell'ordine marittimo. In terzo luogo, e forse più significativamente, la ricalibratura dell'assertività cinese nel Mar Cinese Meridionale è emersa dopo che la proiezione navale del Paese si è assicurata il controllo di gran parte delle zone strategiche, l'occupazione di isole e isolotti, la costruzione di elementi territoriali *ex novo* e la loro riconversione a fini civili e militari. In altri termini, la Cina ha rimodulato la propria postura navale solo dopo aver ottenuto una solida penetrazione nell'area e averne trasformato ampie porzioni in un avamposto sotto il proprio controllo. Il riequilibrio dell'assertività cinese non si è tradotto in un cambio di paradigma strategico, ma si è piuttosto affermato come conseguenza di un relativo soddisfacimento degli interessi strategici cinesi.

Ottenuta la trasformazione territoriale del Mar Cinese Meridionale, in funzione dei propri obiettivi strategici, la Cina si è potuta dedicare al consolidamento delle proprie posizioni senza ricercare un'ulteriore espansione della propria presenza. Pechino ha dunque cambiato atteggiamento e mostrato una maggiore attenzione a non provocare incidenti nell'area solo dopo aver raggiunto i propri obiettivi. A cambiare non sono stati gli interessi strategici cinesi, che risultano essere soddisfatti, ma la postura navale impiegata al fine di difenderli. Lo *shift* dalla "protezione dei diritti territoriali" alla "difesa della stabilità marittima", intervenuto tra il 2013 e il 2014, ha dunque tradotto uno scenario in cui il primo obiettivo era stato raggiunto e si è dunque potuto procedere all'implementazione di una postura finalizzata a mantenere la stabilità nell'area. Rivelatasi capace di plasmare un nuovo *status quo* – con la significativa precisazione

che ciò non ha comportato eventi destabilizzanti di grande entità – la Cina ha rimodulato la propria condotta nel senso di un maggiore impegno a sostegno della stabilità nel Mar Cinese Meridionale. Significativamente, l'ufficializzazione della BRI nel 2013 ha rappresentato un ulteriore fattore in funzione del quale la stabilità della regione ha assunto importanza cruciale. Come è stato sottolineato, due delle principali rotte che compongono la Via della Seta Marittima attraversano il Mar Cinese Meridionale, motivo per cui il sostegno agli equilibri marittimi dell'area assume carattere prioritario.

I mari dell'Asia orientale, su cui si sono concentrate le prime attenzioni del riequilibrio marittimo cinese, assumono oggi i connotati di un teatro su cui la Cina è stata capace di ottenere progressi significativi e procedere nel senso di un consolidamento strategico della propria presenza. Sebbene il controllo giapponese sulle Diaoyu/Senkaku rappresenti uno scenario sfavorevole al raggiungimento di tutti i principali obiettivi marittimi cinesi nella regione, il consolidamento strategico raggiunto nel Mar Cinese Meridionale costituisce un traguardo significativo per la proiezione navale cinese nella regione. In questo quadro, va una volta di più sottolineato che la strategia cinese si è mossa secondo molteplici direttrici ed in funzione di obiettivi plurimi; in particolare, Pechino ha mostrato una consistente capacità di perseguire l'espansione della propria proiezione e il consolidamento delle proprie posizioni evitando escalation militari ed eventi distruttivi degli equilibri marittimi regionali. Come risultato, nell'area sta emergendo un nuovo, sino-centrico *status quo*. Visto da Pechino, il consolidamento delle proprie posizioni non costituisce il risultato di una strategia espansionista, ma realizza piuttosto la restaurazione dei diritti territoriali di cui la Cina è stata titolare per secoli (Garofano 2008; Peng 2010; Yoshihara 2016).

L'ascesa della Cina come potenza navale non ha costituito un processo di enorme portata limitatamente ai teatri marittimi dell'Asia orientale, nonostante in questi ultimi la proiezione strategica e le capacità militari della MEPL si siano rivelati più incisivi. Le forze navali cinesi hanno acquisito dotazioni militari, sviluppo tecnologico e livelli di preparazione sufficienti ad estendere il proprio raggio operativo oltre il perimetro regionale. Nel quadro dei progressi tecnologici ottenuti dalla MEPL, osservatori e servizi di intelligence hanno dedicato grande attenzione alle portaerei, spesso assurte a emblema dell'ascesa navale di Pechino e dei risultati raggiunti verso l'obiettivo di accreditarsi nel ruolo di *blue-water navy*. Sebbene, allo stato attuale, la MEPL sia in grado di operare una singola portaerei di produzione non-domestica, il programma di sviluppo di portaerei cinesi segnala progressi evidenti e realizzati a ritmi sostenuti. Nell'arco di pochi anni, è stata realizzata la prima portaerei prodotta completamente in Cina; nonostante questa sia attualmente in fase di collaudo, inoltre, è già stata

avviata la costruzione di una terza portaerei. Comprensibilmente, tali sviluppi sono stati ampiamente dibattuti e sono stati spesso considerati come un fattore emblematico del miglioramento tecnologico e militare delle forze navali cinesi, nell'ottica di una proiezione strategica in mare aperto. Nonostante i significativi progressi che esse segnalano, le portaerei cinesi presentano caratteristiche che rendono l'opportunità di un loro impiego in parte opinabile, in particolare in un arco temporale di breve periodo. In numero ristretto e dotate di propulsione convenzionale, tali unità risultano attualmente poco adatte ad assolvere al ruolo che la strategia navale generalmente riconosce loro, vale a dire la moltiplicazione dei punti mobili di supporto strategico alle operazioni di difesa e attacco aereo. Le portaerei appaiono dunque rilevanti quale fattore simbolico dell'ascesa navale cinese, ma molti progressi restano ancora da compiere al fine di renderne pienamente effettivo il potenziale strategico (China Power Team 2017c; Chan 2018a; Roggeveen 2018). In questo quadro, l'implementazione di un programma di sviluppo di portaerei si rivela altresì positivo per l'ammodernamento militare delle forze navali cinesi, l'acquisizione di nuovo *know-how* tecnologico e il potenziamento di *training* e formazione delle forze armate.

In relazione alla proiezione globale della strategia navale cinese, questo lavoro ha riservato grande attenzione al network di infrastrutture navali gestite da Pechino, la cui presenza è rinvenibile in un'ampia serie di teatri marittimi. In Europa, le SOE cinesi segnalano un crescente protagonismo nell'acquisizione di terminal commerciali e infrastrutture portuali, come il caso del Pireo dimostra plasticamente. Sull'Artico, le autorità cinesi hanno recentemente mostrato un notevole interesse in riferimento alla possibilità di inaugurare la "rotta polare" come percorso marittimo alternativo e vantaggioso per il commercio con i Paesi europei; i piani di Pechino prevedono che la rotta artica costituisca una delle principali direttrici della Via della Seta Marittima e ne riconoscono il valore strategico in un contesto reso particolarmente stimolante dalla stabilità dell'area e dall'emergere di migliori condizioni di navigazione. Seppur attualmente in fase embrionale, a Pechino è inoltre emerso un certo interesse verso i Paesi insulari del Pacifico meridionale, dove sono recentemente emerse le prime iniziative infrastrutturali a scopo civile realizzate grazie all'intervento cinese.

Come è stato osservato, il dominio marittimo extraregionale su cui la presenza cinese ha segnalato i progressi più significativi è quello dell'Oceano Indiano. La stabilità dell'Oceano Indiano rappresenta una dimensione fondamentale per la sicurezza delle rotte marittime internazionali (Chellaney 2016). Pechino coltiva interessi strategici cruciali nell'area, sulla quale si articolano alcune delle principali SLOC cinesi e internazionali, e su cui si muove gran parte del commercio estero e degli idrocarburi diretti in Cina. L'area si rivela inoltre cruciale

per una lunga serie di interessi strategici che la Cina vi coltiva, e che comprendono la necessità di assicurare il funzionamento del commercio marittimo internazionale, l'importazione di fonti di energia da Africa e Medio Oriente, la crescente rilevanza economica e diplomatica dei Paesi della regione e gli ingenti investimenti effettuati nell'area (Krupakar 2017). Con queste premesse, l'Oceano Indiano si è imposto all'attenzione della leadership cinese quale dominio marittimo di rilevanza prioritaria, il cui ruolo ha assunto importanza ancora maggiore a seguito dell'ufficializzazione della BRI. In questo quadro, la Cina ha perseguito il consolidamento della propria presenza attraverso l'acquisizione, il controllo e la gestione di numerose infrastrutture navali, dall'Africa orientale al sud-est asiatico; in aggiunta, nel luglio del 2017, a Gibuti, è stata inaugurata la prima base navale cinese all'estero. L'insediamento cinese alla cabina di comando di alcuni porti dell'area ha preoccupato numerosi attori della regione, ed in particolare l'India. In questo contesto, le autorità cinesi hanno respinto nettamente la narrazione della *String of Pearls* e descritto i propri interessi in termini prevalentemente economici; come è stato infatti sottolineato, "la Cina ha solamente due obiettivi nell'Oceano Indiano: i benefici economici e la sicurezza delle SLOC" (Zhou 2014). In questo senso, dunque, l'accesso ad infrastrutture navali nell'Oceano Indiano è inteso, dalla prospettiva cinese, come un modo per garantirsi una proiezione nell'area a salvaguardia dei propri interessi, ma senza che ciò implichi l'implementazione di una strategia espansionista. Ciononostante, le preoccupazioni relative alla possibilità di sviluppare ulteriormente tali iniziative a fini militari non si sono placate. Le infrastrutture a gestione cinese vengono dunque considerate effettive (Gibuti) o potenziali (Gwadar e Hambantota, soprattutto) *dual-use facilities*, il cui impiego a fini civili e commerciali è destinato a fungere da premessa per l'ampliamento e la diversificazione delle loro funzioni a scopo militare. Inoltre, le vicende che di frequente hanno aperto le porte all'iniziativa cinese hanno alimentato ulteriori preoccupazioni relativamente all'eccessiva influenza economica di Pechino sui Paesi della regione. Contratti debiti che si rivelano presto insolubili, tali Paesi sarebbero spinti verso una trappola del debito di cui la cessione delle infrastrutture è solo uno dei sintomi (Singh 2015). Per altro verso, è innegabile che il coinvolgimento cinese abbia determinato miglioramenti significativi delle condizioni delle infrastrutture e nella loro modalità di gestione.

L'Oceano Indiano si è dunque affermato come il primo dominio marittimo su cui la Cina ha tentato di realizzare una proiezione globale. Sebbene tale traguardo non sia ancora stato raggiunto a pieno titolo, l'aumento della presenza cinese in aree cruciali dell'Oceano Indiano segnala che è all'interno di questo teatro che la proiezione marittima cinese sta ottenendo i primi significativi risultati in un'ottica extraregionale.

Altrettanto significativamente, l'Oceano Indiano ha costituito il perimetro entro cui la Cina ha perseguito azioni di diplomazia e cooperazione navale con maggior frequenza. In questo senso, la partecipazione di unità della MEPL a operazioni antipirateria nel Golfo di Aden ha rappresentato una pietra miliare. La decisione di contribuire per la prima volta alla missione è giunta in una fase cruciale per lo sviluppo della potenza navale cinese, e si è inoltre affermata come parte integrante di una strategia navale “con caratteristiche cinesi”. In altri termini, la prima significativa partecipazione delle forze navali cinesi ad un framework di cooperazione navale multilaterale suggerisce che, in un momento in cui le autorità del Paese hanno iniziato a perseguire con determinazione lo sviluppo di una proiezione navale, la necessità di apportare il proprio contributo alla stabilità del dominio marittimo globale si è contestualmente affermata come fattore da tenere in dovuta considerazione (Tobin 2018). Nonostante l'impegno cinese in tal senso sia funzionale a sostenere obiettivi quali la protezione delle rotte commerciali del Paese, il supporto ai framework di cooperazione e un maggiore attivismo nel campo della diplomazia navale hanno contribuito a migliorare l'immagine della MEPL ed a promuoverne il ruolo quale forza navale pacifica e impegnata nella difesa della stabilità marittima globale (Yoshihara 2010; Hui & Cao 2016).

In questo quadro, la cooperazione navale si è andata affermando come fattore cruciale della visione strategica cinese, occupando una posizione privilegiata all'interno delle pubblicazioni ufficiali in tema di sicurezza nazionale. Emblematicamente, il libro bianco di difesa del 2015 ha fatto esplicito riferimento alla necessità di contribuire all'ordine del dominio marittimo globale attraverso operazioni di “protezione in mare aperto” (State Council Information Office of the PRC 2015). La partecipazione cinese a supporto di iniziative di diplomazia navale è cresciuta sensibilmente all'indomani dell'insediamento di Xi Jinping al vertice della leadership cinese, nonostante in tale fase si registrassero condotte particolarmente assertive, soprattutto nel Mar Cinese Meridionale (Shambaugh 2015; China Power Team 2017a).

L'impegno nel campo della diplomazia navale sembra essersi affermato come una componente essenziale del *seapower* cinese, come dimostra il fatto che sforzi in questo senso non sono stati ridimensionati neanche in una fase di maggiore assertività navale nel contesto regionale. In definitiva, l'impegno cinese nel campo della diplomazia navale e della cooperazione per la difesa della stabilità marittima può essere considerata una componente integrante e coerente con una visione strategica secondo cui, parallelamente alla crescita della sua influenza globale, “Pechino sta imparando che [anche] la sua immagine è importante” (Shambaugh *ibid.*, p. 99). Grazie alla partecipazione ad esperienze di cooperazione navale,

inoltre, la MEPL ha potuto usufruire di significative opportunità per il miglioramento delle proprie capacità operative e di navigazione in acque fino a prima inesplorate, mentre relazioni più strette con i Paesi dell'Oceano Indiano hanno determinato vantaggi relativi nei confronti di potenziali rivali strategici nell'area, in particolare l'India (Cooper 2018).

Si può dunque ritenere che il contributo alla diplomazia navale internazionale abbia determinato effetti significativi per la promozione dell'immagine della marina militare cinese come forza pacifica, responsabile e impegnata a salvaguardia della stabilità marittima. Tali sforzi hanno prodotto, altresì, progressi sostanziali per le capacità operative della MEPL, le sue pratiche navali e la conoscenza delle tecnologie militari di altre forze navali. Nonostante sia stato notato come l'impegno di Pechino nel campo della diplomazia navale sia ancora marginale se paragonato a quello statunitense, va tuttavia riconosciuto che tale impegno ha determinato un aumento sostanziale della partecipazione cinese ad esperienze di cooperazione sui mari, con il risultato che queste ultime sono più che raddoppiate tra il 2003 e il 2016 (Allen, Saunders & Chen 2017). In questo senso, la strategia navale cinese ha segnalato una graduale transizione verso gli assetti propri delle potenze navali post-moderne (Till 2009). Più in generale, l'attenzione che le autorità cinesi hanno riservato alla promozione dell'immagine delle proprie forze navali come veicolo di supporto dell'ordine marittimo internazionale, è testimone di una strategia che si sviluppa secondo molteplici direttrici e non può riassumersi nella mera proiezione di potenza. Le forze navali cinesi, dunque, agiscono seguendo una visione strategica complessa; significativamente, le esperienze di cooperazione a cui la Cina ha preso parte hanno avuto luogo principalmente in contesti marittimi posti al di fuori dell'Asia orientale, dove la presenza della MEPL è ancora alla ricerca di un consolidamento (Hui & Cao 2016).

Nella visione strategica cinese, il contributo alla cooperazione marittima non ha escluso il ricorso a condotte assertive; al contrario, la coesistenza delle due dimensioni si è mostrata funzionale a perseguire parallelamente molteplici obiettivi. Il contributo cinese alla cooperazione marittima si è affermato soprattutto sui domini globali, e in particolar modo nell'Oceano Indiano. In Asia orientale, l'implementazione di iniziative a supporto dell'ordine marittimo ha visto la Cina mantenere un profilo più discreto. In questo quadro, la disponibilità cinese a partecipare a tali iniziative è emersa solo in tempi recenti e ha apportato contributi dall'eminente valore simbolico, piuttosto che determinare progressi sostanziali rilevanti. I negoziati sul COC nel Mar Cinese Meridionale sono in questo senso emblematici: Pechino vi prende parte dal 2002, promuove l'adozione del codice per la diffusione di buone pratiche marittime, ma rifiuta di riconoscerne lo status di strumento legalmente vincolante.

Nella cornice dell'Asia orientale, il consolidamento navale cinese ha comportato un significativo ridimensionamento del ruolo del Giappone quale potenza apicale degli equilibri marittimi regionali. L'incremento delle capacità e della proiezione navale di Pechino ha in parte alimentato processi politici interni al Giappone che puntano alla trasformazione del Paese in una potenza militare "normalizzata" e finalmente libera dai vincoli che le derivano dalla sconfitta subita nel secondo conflitto mondiale. In secondo luogo, e forse più significativamente, Pechino è riuscita a guadagnarsi una proiezione solida nel Mar Cinese Meridionale per mezzo di una trasformazione strategica e territoriale dell'area (Chubb 2017; Yiallourides 2018). In questo quadro, le forze navali cinesi hanno agito secondo una postura marcatamente assertiva fino al 2013-2014, al fine di espandere il raggio della propria presenza nell'area e negarne l'accesso alle imbarcazioni civili e militari degli altri Paesi. In una fase successiva, la postura cinese ha subito una sensibile rimodulazione e, benché il ricorso a tattiche coercitive non sia stato del tutto abbandonato, la Cina appare oggi impegnata a supporto di uno *status quo* emerso grazie ai propri sforzi e in conformità con la propria visione strategica. Sebbene tale processo sia stato costellato da una lunga serie di incidenti navali di piccola entità, è possibile affermare che la nuova realtà territoriale del Mar Cinese Meridionale sia emersa senza provocare smottamenti di grossa portata nell'ordine marittimo regionale. La Cina è stata capace di dar vita ad un ordine marittimo di cui è divenuta egemone senza che ciò comportasse la distruzione repentina dell'ordine precedente. Allo stato attuale, dunque, la Cina può dedicarsi al consolidamento strategico della propria presenza nell'area, con la ragionevole sicurezza di non dover affrontare sfide significative da parte di attori militarmente più deboli (quali i Paesi della regione) o per i quali un impegno in questo senso avrebbe costi politici e militari troppo alti (come gli Stati Uniti).

Una parziale ridefinizione strategica si è registrata anche nell'Oceano Indiano, dove la crescente proiezione navale cinese ha esteso la competizione con l'India al dominio marittimo. Nella regione, Pechino e New Delhi coltivano interessi strategici di prioritaria importanza in termini commerciali ed energetici; per l'India, inoltre, l'Oceano Indiano ha tradizionalmente costituito un'area di proiezione naturale della propria influenza diplomatica, economica e militare. In questo quadro, la penetrazione cinese per mezzo dell'acquisizione di infrastrutture navali ed almeno una base militare, oltre che della maggiore frequenza delle attività di pattugliamento da parte di unità della MEPL, ha stimolato l'attenzione delle autorità indiane, che hanno agito seguendo una strategia con caratteristiche in parte simili e a quella cinese. L'Oceano Indiano si è quindi affermato come l'arena di una crescente competizione marittima tra Pechino e New Delhi (Albert 2016). Inoltre, l'ingresso di Pechino nella gestione di numerose

infrastrutture navali dell'area, a cui è seguito l'impegno indiano in favore della realizzazione di proprie basi nei Paesi litoranei, ha ridefinito il ruolo strategico dell'Oceano Indiano, divenuto dominio marittimo di cruciale importanza strategica nella competizione navale, politica ed economica tra Cina e India.

Infine, l'ascesa navale dalla RPC ha esercitato una certa influenza sul ruolo della potenza navale egemone sul piano globale: gli Stati Uniti. Ciò non si è tradotto nella materializzazione di una "trappola di Tucidide", per cui la sfida cinese all'egemonia navale statunitense è destinata a risolversi con l'affermazione – necessariamente violenta – dell'una o dell'altra forza. Al contrario, difficilmente l'ascesa della Cina sui mari può essere considerata una sfida concreta al ruolo degli Stati Uniti sui domini marittimi globali. Più specificamente, è possibile affermare che la strategia cinese manifesti un atteggiamento ambivalente rispetto al ruolo degli Stati Uniti (Yoshihara 2016). In particolare, Washington rappresenta un attore fondamentale a difesa della stabilità marittima globale, e tale caratteristica ne rende il ruolo estremamente importante anche per gli interessi marittimi cinesi. Nondimeno, Washington e Pechino si fanno interpreti di visioni ideologiche incompatibili rispetto alla gestione dei mari. Tale diversità di prospettive si è materializzata in tutta la sua forza in Asia orientale, ed in particolare sul Mar Cinese Meridionale, dove il sostanziale vantaggio strategico e militare delle forze navali di Washington non ha comunque impedito che la trasformazione strategica dell'area andasse avanti. In questo quadro, le capacità militari, l'esperienza operativa e il livello di sviluppo tecnologico delle forze statunitensi si confermano soverchianti rispetto alle attuali capacità cinesi. Inoltre, i rapporti tra le forze navali delle due potenze sono stati frequentemente contraddistinti da esperienze di diplomazia militare e cooperazione nel campo della sicurezza navale, sebbene l'esclusione di Pechino dall'esercitazione RIMPAC del 2018 rappresenti un evento problematico in questo senso. In definitiva, le relazioni tra Cina e Stati Uniti possono essere iscritte in un quadro in cui la potenza egemone e quella in ascesa coesistono e competono in un contesto privo di consistenti minacce all'ordine marittimo da parte di entrambe (Erickson 2008; Roggeveen 2018).

Come le recenti attenzioni riservate all'Artico hanno dimostrato, nuovi teatri iniziano a imporsi nella visione strategica cinese. Nei contesti in cui l'ascesa cinese ha già raggiunto un certo consolidamento, invece, si è registrato un aumento della competizione tra potenze navali; ciò risulta particolarmente evidente nel caso dell'Oceano Indiano, dove la competizione con New Delhi si mostra ancor più significativa alla luce della crescente penetrazione dei due Paesi nelle infrastrutture navali della regione, con il risultato di averne ridefinito e aumentato il peso strategico. Una vera e propria trasformazione strategica ha invece avuto luogo nel Mar Cinese

Meridionale, dove la presenza cinese ha raggiunto buoni livelli di consolidamento e può considerarsi al riparo da sfide significative, almeno nel breve e medio termine. In questo contesto, si sono materializzati gli effetti più evidenti per la proiezione navale degli Stati Uniti; pur godendo di un sostanziale vantaggio strategico e militare, infatti, vista da Washington la “sfida cinese” promana oggi soprattutto dai teatri marittimi dell’Asia orientale, e in particolare dal Mar Cinese Meridionale. Ciononostante, la presenza della marina statunitense sui domini globali risulta essere vantaggiosa anche per Pechino, in quanto fattore fondamentale per la difesa dell’ordine marittimo internazionale.

In un quadro più complessivo, l’ascesa della potenza navale cinese ha provocato un aumento della competizione marittima nel Pacifico occidentale e nell’Oceano Indiano. Significativamente, il consolidamento della postura strategica e l’espansione della proiezione navale cinese hanno determinato una certa riconfigurazione dell’ordine marittimo, sia in acque regionali, come il Mar Cinese Meridionale, che nei domini di mare aperto, in particolare l’Oceano Indiano. Tale processo è avvenuto senza provocare radicali sconvolgimenti degli equilibri vigenti, ma è piuttosto emerso in modo graduale e controllato. In questa cornice, la strategia cinese ha evidentemente fatto ricorso tanto a strumenti di *hard power* quanto ad esperienze di diplomazia militare e cooperazione marittima, segnalando una visione ad ampio spettro del potere navale e del suo ruolo fondamentale per gli obiettivi nazionali e la stabilità dell’ordine internazionale.

Riferimenti bibliografici

- Abe, S. (2012), *Asia's Democratic Security Diamond*, Project Syndicate, ultimo accesso: 19 ottobre 2018, <https://www.project-syndicate.org/commentary/a-strategic-alliance-for-japan-and-india-by-shinzo-abe?barrier=accesspaylog>.
- Abi-Habib, M. (2018), *How China Got Sri Lanka to Cough Up a Port*, The New York Times, ultimo accesso: 25 agosto 2018, <https://www.nytimes.com/2018/06/25/world/asia/china-sri-lanka-port.html>.
- Albert, E. (2016), *Competition in the Indian Ocean*, Council on Foreign Relations, ultimo accesso: 24 ottobre 2018, <https://www.cfr.org/backgrounder/competition-indian-ocean>.
- Allen, K.W., Saunders, P.C. & Chen, J. (2017), *Chinese Military Diplomacy, 2003-2016: Trends and Implications*. National Defense University Press, <http://www.ssri-j.com/MediaReport/DocumentUS/INSSreportChinaPerspectives.pdf>.
- Almond, R.G. (2018), *Trade, War, and the South China Sea*, The Diplomat, ultimo accesso: 13 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/09/trade-war-and-the-south-china-sea/>.
- Asia Maritime Transparency Initiative (2018), *China Lands First Bomber on South China Sea Island*, Asia Maritime Transparency Initiative, ultimo accesso: 7 settembre 2018, <https://amti.csis.org/china-lands-first-bomber-south-china-sea-island/>.
- Asia Maritime Transparency Initiative (n.d.), *China Island Tracker*, ultimo accesso: 4 settembre 2018, <https://amti.csis.org/island-tracker/china/>.
- Asia Times Staff (2018a), *China's 1st Home-made Carrier a Minnow Versus USS Ford*, Asia Times, ultimo accesso: 3 ottobre 2018, <http://www.atimes.com/article/chinas-1st-home-made-carrier-a-minnow-versus-uss-ford/>.
- Asia Times Staff (2018b), *China's Coast Guard to Be Absorbed into PLA*, Asia Times, ultimo accesso: 4 settembre 2018, <http://www.atimes.com/article/chinas-coast-guard-to-be-absorbed-into-pla/>.
- Asia Times Staff (2018c), *PLA Boosts Amphibious Fleet, with Eye on Taiwan and South China Sea*, Asia Times, ultimo accesso: 2 agosto 2018, <http://www.atimes.com/article/pla-boosts-amphibious-fleet-eye-taiwan-south-china-sea/>.
- Athwal, A. (2008), *China-India Relations. Contemporary Dynamics*, Abingdon, Routledge.

- Battle, V. (2014), *US Navy 'Shaping Events' in South China Sea*, VOA News, ultimo accesso: 25 ottobre 2018, <https://www.voanews.com/a/us-navy-shaping-events-in-south-china-sea/1918187.html>.
- Bei, G.F.W. (2018), *PLA Navy Ends Era of 'Supply-Ship Troika' in Its Escort Mission*, China Military Online, ultimo accesso: 1 ottobre 2018, http://eng.chinamil.com.cn/view/2018-08/09/content_9247256.htm.
- Benbow, T. (2016), "The Future of Naval Conflict and Lessons from History", in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 27-43.
- Bitzinger, R.A. (2018), *Why Beijing is militarizing the South China Sea*, Asia Times, ultimo accesso: 7 settembre 2018, <http://www.atimes.com/why-beijing-is-militarizing-the-south-china-sea/>.
- Bohane, B. (2018), *South Pacific Nation Shrugs Off Worries on China's Influence*, The New York Times, ultimo accesso: 26 agosto 2018, <https://www.nytimes.com/2018/06/13/world/asia/vanuatu-china-wharf.html>.
- Brewster, D. (2018a), *China's New Network of Indian Ocean Bases*, Lowy Institute, ultimo accesso: 28 agosto 2018, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/chinas-new-network-indian-ocean-bases>.
- Brewster, D. (2018b), *China's Play for Military Bases in the Eastern Indian Ocean*, Lowy Institute, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpretor/china-s-play-military-bases-eastern-indian-ocean>.
- Burgos Cáceres, S. (2014), *China's Strategic Interests in the South China Sea*, Abingdon, Routledge.
- Carafano, J.J. (2017), *How America and Its Indo-Pacific Allies Will Redefine Regional Security*, The National Interest, ultimo accesso: 25 ottobre 2018, <https://nationalinterest.org/feature/how-america-its-indo-pacific-allies-will-redefine-regional-23155>.
- Casarini, N. (2018), *Beijing's Ambitions in the South China Sea: How Should Europe Respond?*, Istituto Affari Internazionali, ultimo accesso: 20 settembre 2018, <http://www.iai.it/en/pubblicazioni/beijings-ambitions-south-china-sea-how-should-europe-respond>.
- Castex, R. (aut.) & Kiesling, E.C. (ed.) (2017), *Strategic Theories*, Annapolis, Naval Institute Press.

- Chan, M. (2018a), *China Has Started Building Its Third Aircraft Carrier, Military Sources Say*, South China Morning Post, ultimo accesso: 2 ottobre 2018, <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2126883/china-has-started-building-its-third-aircraft-carrier>.
- Chan, M. (2018b), *First Djibouti ... Now Pakistan Port Earmarked for a Chinese Overseas Naval Base, Sources Say*, South China Morning Post, ultimo accesso: 28 agosto 2018, <http://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2127040/first-djibouti-now-pakistan-port-earmarked-chinese>.
- Chang, B. (2015), *Place, Identity and National Imagination in Postwar Taiwan*, Abingdon, Routledge.
- Chandramohan, B. (2018), *India's Strategic Expansion in the Pacific Islands*, The Diplomat, ultimo accesso: 29 agosto 2018, <https://thediplomat.com/2018/06/indias-strategic-expansion-in-the-pacific-islands>.
- Chellaney, B. (2015), *China Reinvents 'String of Pearls' as Maritime Silk Road*, Nikkei Asian Review, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <https://asia.nikkei.com/Viewpoints-archive/Perspectives/China-reinvents-string-of-pearls-as-Maritime-Silk-Road>.
- Chellaney, B. (2016), "Major Maritime Powers and Their Changing Relationship: The United States, Europe, China, India and Others", in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 328-338.
- Chellaney, B. (2018), *Who Lost the South China Sea?*, Project Syndicate, ultimo accesso: 11 settembre 2018, <https://www.project-syndicate.org/commentary/united-states-policy-south-china-sea-expansionism-by-brahma-chellaney-2018-06>.
- Chen, C. & Yao, L. (2017), "Belt and Road Initiative and Possible Impacts on the South China Sea Issue", *International Relations and Diplomacy*, Vol. 5, N. 12, pp. 709-716.
- Chen, D. & Wang, J. (2011), "Lying Low No More?: China's New Thinking on the *Tao Guang Yang Hui* Strategy", *China: An International Journal*, Vol. 9, N. 2, pp. 195-216.
- Chen, F. (2018), *British Navy and PLA Face-off in South China Sea Revealed after a Week*, Asia Times, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <http://www.atimes.com/article/british-navy-and-pla-face-off-in-south-china-sea/>.
- Chen, S. (2018), *China's Plan to Use Artificial Intelligence to Boost the Thinking Skills of Nuclear Submarine Commanders*, South China Morning Post, ultimo accesso: 1 agosto 2018, <https://www.scmp.com/news/china/society/article/2131127/chinas-plan-use-artificial-intelligence-boost-thinking-skills>.

- Chiang, Y.F. (2004), "One-China Policy and Taiwan", *Fordham International Law Journal*, Vol. 28, N. 1, pp. 1-87.
- China Law Translate (2015), *National Security Law of the People's Republic of China*, ultimo accesso: 11 luglio 2018, <https://www.chinalawtranslate.com/2015nsl/?lang=en>.
- China Power Team (2017a). *How Is China Bolstering Its Military Diplomatic Relations?*, China Power, ultimo accesso: 9 luglio 2018, <https://chinapower.csis.org/china-military-diplomacy/>.
- China Power Team (2017b), *How Much Trade Transits the South China Sea?*, China Power, ultimo accesso: 4 settembre 2018, <https://chinapower.csis.org/much-trade-transits-south-china-sea/>.
- China Power Team (2017c), *What Do We Know (So Far) about China's Second Aircraft Carrier?*, China Power, ultimo accesso: 2 ottobre 2018, <https://chinapower.csis.org/china-aircraft-carrier-type-001a/>.
- ChinaDaily (1993), *The 'Yinhe' Incident*, ultimo accesso: 16 luglio 2018, http://www.chinadaily.com.cn/epaper/html/cd/1993/199309/19930906/19930906004_1.html.
- Chubb, A. (2017), *China's 'Blue Territory' and the Technosphere in Maritime East Asia*, *Tecnosphere Magazine*, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <https://technosphere-magazine.hkw.de/p/Chinas-Blue-Territory-and-the-Technosphere-in-Maritime-East-Asia-gihSRWtV8AmPTof2traWnA>.
- Clark, H. (2017), *Vietnam and India: Shared Interests in the South China Sea*, Lowy Institute, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/vietnam-and-india-s-shared-interests-south-china-sea>.
- Clarke, G.S. & Thursfield, J.R. (1896), *The Navy and the Nation*, London, John Murray.
- Clausewitz, C. von (2012), *On War*, Start Publishing LLC eBook.
- Coker, C. (2017), *Still an Improbable War? The US, China and the Logic of Great Power Conflict*, lezione tenuta presso la "TOChina Summer School", Torino, 6 luglio.
- Cole, B.D. (2008), "The Energy Factor in Chinese Maritime Strategy", in Collins, G.B., Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Murray, W.S. (eds.), *China's Energy Strategy. The Impact on Beijing's Maritime Policies*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 336-351.
- Cole, B.D. (2009), "More Red than Expert: Chinese Sea Power during the Cold War", in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime*

- Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 320-340.
- Cole, B.D. (2010), *The Great Wall at Sea: China's Navy in the Twenty-first Century*, Annapolis, Naval Institute Press.
- Cole, B.D. (2016), *China's Quest for Great Power. Ships, Oil and Foreign Policy*, Annapolis, Naval Institute Press.
- Collins, G.B. (2008), "An Oil Armada? The Commercial and Strategic Significance of China's Growing Tanker Fleet", in Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (eds.), *Asia Looks Seaward. Power and Maritime Strategy*, Westport, Praeger Security International, pp. 111-124.
- Collins, G.B., Erickson, A.S. & Goldstein, L.J. (2008), "Chinese Naval Analysts Consider the Energy Question", in Collins, G.B., Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Murray, W.S. (eds.), *China's Energy Strategy. The Impact on Beijing's Maritime Policies*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 299-335.
- Collins, G.B. & Grubb, M. (2009), "Strong Foundation: Contemporary Chinese Shipbuilding Prowess", in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 344-373.
- Cooper, Z. (2018), "Security Implications of China's Military Presence in the Indian Ocean", in Szechenyi, N. (ed.), *China's Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic and International Studies, pp. 26-29.
- Corbett, J.S. (1907), *England in the Seven Years War*, London, Longmans, Green & Co., 1907.
- Corbett, J.S. (2005), *Some Principles of Maritime Strategy*, The Project Gutenberg eBook.
- Council on Foreign Relations (2018), *Tensions in the East China Sea*, ultimo accesso: 11 settembre 2018, <https://www.cfr.org/interactives/global-conflict-tracker#!/conflict/tensions-in-the-east-china-sea>.
- Cruz De Castro, R. (2017), "Sino-Japanese Rivalry in Maritime Southeast Asia", in Lam, P.E. (ed.), *China-Japan Relations in the 21st Century. Antagonism Despite Interdependency*, Singapore, Springer Nature, pp. 205-235.
- Dalton, J.H. (1998), "Navies and World Events in the 21st Century", *Journal of the Royal United Services Institute*, Vol. 143, N. 5, pp. 7-10.

- Davidson, P.S. (2018), *China-Related Insights from Admiral Philip Davidson, USN; Incoming Commander, U.S. Pacific Command*, Andrew S. Erickson, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <http://www.andrewerickson.com/2018/04/china-related-insights-from-admiral-philip-davidson-usn-incoming-commander-u-s-pacific-command/>.
- Dossi, S. (2013), “Towards Distant Seas. Rebalancing China’s Military Doctrine”, *Rivista Italiana di Scienza Politica*, N. 2, pp. 201-224.
- Dossi, S. (2014), *Rotte Cinesi. Teatri Marittimi e Dottrina Militare*, Milano, Università Bocconi Editore.
- Doolin, D.J. (1965), *Territorial Claims in the Sino-Soviet Conflict: Documents & Analysis*, Vol. 7, Stanford, Hoover Institution on War, Revolution, and Peace, Stanford University.
- Downs, E., Becker, J. & DeGategno, P. (2017), *China’s Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China’s First Overseas Base*, Center for Naval Analyses Arlington United States.
- Dravid, A. (2018), *China’s Rise and Indian Ocean Ambitions*, Center for International Maritime Security, ultimo accesso: 27 giugno 2018, <http://cimsec.org/chinas-rise-indian-ocean-ambitions/36668>.
- Dreyer, E.L. (2006), *Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming, 1405-1433*, London, Longman.
- Elleman, B.A. (2009), “The Neglect and Nadir of Chinese Maritime Policy under the Qing”, in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 288-319.
- Embassy of the PRC in the US (2008), *China and Japan Reach Principled Consensus on the East China Sea Issue*, ultimo accesso: 11 settembre 2018, <http://www.china-embassy.org/eng/fyrth/t466632.htm>.
- Emmers, R. (2016), “The East China Sea Dispute”, in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 47-57.
- Erickson, A.S. (2008), “Can China Become a Maritime Power?”, in Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (eds.), *Asia Looks Seaward. Power and Maritime Strategy*, Westport, Praeger Security International, pp. 70-110.
- Erickson, A.S. & Goldstein, L.J. (2009), “China Studies the Rise of Great Powers”, in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 401-425.

- Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Murray, W.S. (2009), *Chinese Mine Warfare. A PLA Navy 'Assassin's Mace' Capability*, Naval War College China Maritime Studies.
- Fairbank, J.K. (1987), "The Reunification of China", in MacFarquhar, R., Fairbank, J.K. & Twitchett, D.C. (eds.), *The Cambridge History of China, Volume 14, The People's Republic, Part 1: The Emergence of Revolutionary China 1949-1965*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 1-47.
- Finkelstein, D.M. (2007), "China's National Military Strategy: An Overview of the 'Military Strategic Guidelines'", *Asia Policy*, Vol. 4, N. 1, pp. 67-72.
- Fravel, T.M. (2008a), "Power Shifts and Escalation. Explaining China's Use of Force in Territorial Disputes", *International Security*, Vol. 32, N. 3, pp. 44-83.
- Fravel, T.M. (2008b), *Strong Borders, Secure Nation. Cooperation and Conflict in China's Territorial Disputes*, Princeton & Oxford, Princeton University Press.
- Fravel, T.M. (2011), "China's Strategy in the South China Sea", *Contemporary Southeast Asia*, Vol. 33, N. 3, pp. 292-319.
- Fu, X. (2004), "India's 'Look East' Policy: Geopolitical, Historical and Perceptual Changes", *Contemporary International Relations*, Vol. 14, N. 9, pp. 33-48.
- Gady, F.S. (2015), *China's Navy Tests 'Maritime Combat Ability' in the South China Sea*, The Diplomat, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2015/07/chinas-navy-tests-maritime-combat-ability-in-the-south-china-sea/>.
- Gady, F.S. (2018), *Japan Air Self Defense Force: Intercepts Down 23 Percent*, The Diplomat, ultimo accesso: 11 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/04/japan-air-self-defense-force-intercepts-down-23-percent/>.
- Gallo, W. (2018), *US Excludes China from Military Drill over South China Sea Actions*, VOA News, ultimo accesso 19 settembre 2018, <https://www.voanews.com/a/us-excludes-china-rimpac-military-drill-south-china-sea/4406716.html>.
- Gao, C. (2018), *China Issues Its Arctic Policy*, The Diplomat, ultimo accesso: 2 ottobre 2018, <https://thediplomat.com/2018/01/china-issues-its-arctic-policy/>.
- Gao, Z. (1994), "The South China Sea: From Conflict to Cooperation?", *Ocean Development & International Law*, Vol. 25, N. 3, pp. 345-359.
- Garofano, J. (2008), "China-Southeast Asia Relations: Problems and Prospects", in Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (eds.), *Asia Looks Seaward. Power and Maritime Strategy*, Westport, Praeger Security International, pp. 169-184.

- Garver, J.W. (2001), *Protracted Contest: Sino-Indian Rivalry in the Twentieth Century*, Seattle, University of Washington Press.
- Garver, J.W. (2002), “The Security Dilemma in Sino-Indian Relations”, *India Review*, Vol. 1, N. 4, pp. 1-38.
- Gerace, M.P. (1991), “Between Mackinder and Spykman: Geopolitics, Containment, and After”, *Comparative Strategy*, Vol. 10, N. 4, pp. 347-364.
- Gershaneck, K.K. (2018), *China’s Amphibious Ambitions Emerge in South China Sea*, Asia Times, ultimo accesso: 2 agosto 2018, <http://www.atimes.com/article/chinas-amphibious-ambitions-emerge-in-south-china-sea/>.
- Gertler, J. (2009), *Navy F/A-18E/F and EA-18G Aircraft Procurement and Strike Fighter Shortfall: Background and Issues for Congress*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL30624.pdf>.
- Gertler, J. (2018), *F-35 Joint Strike Fighter (JSF) Program*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL30563.pdf>.
- Ghiasi, R., Su, F. & Saalman, L. (2018), *The 21st Century Maritime Silk Road: Security Implications and Ways Forward for the European Union*, SIPRI, <https://www.sipri.org/sites/default/files/2018-09/the-21st-century-maritime-silk-road.pdf>.
- Gill, B. (2007), *Rising Star. China’s New Security Diplomacy*, Washington, D.C., Brookings Institution Press.
- Gill, B. (2012), “Preface”, in Griffiths, H. & Jenks, M., *Maritime Transport and Destabilizing Commodity Flows*, SIPRI Policy Paper N. 32.
- Goldberg A., & Matloff, M. (1991), *Oral History Interview with Admiral Elmo R. Zumwalt Jr*, Washington, D.C., The Defense Department Historical Office.
- Gordon, M.R. & Page, J. (2018), *China Installed Military Jamming Equipment on Spratly Islands, U.S. Says*, The Wall Street Journal, ultimo accesso: 7 settembre 2018, <https://www.wsj.com/articles/china-installed-military-jamming-equipment-on-spratly-islands-u-s-says-1523266320>.
- Gorshkov, S.G. (1979), *The Sea Power of the State*, Oxford, Pergamon Press.
- Government of Japan (2013), *The National Security Strategy of Japan*, <https://www.cas.go.jp/jp/siryou/131217anzenhoshou/nss-e.pdf>.
- Grappi, G. (2016), *Logistica*, Roma, Ediesse.

- Gray, C.S. (2015), “Nicholas John Spykman, the Balance of Power, and International Order”, *Journal of Strategic Studies*, Vol. 38, N.6, pp. 873-897.
- Green, M., Glaser, B. & Cooper, Z. (2018), *Seeing the Forest Through the SAMs on Woody Island*, Asia Maritime Transparency Initiative, ultimo accesso: 7 settembre 2018, <http://amti.csis.org/seeing-the-forest-through-the-sams-on-woody-island/>.
- Grove, E. (1990), *The Future of Seapower*, London, Routledge.
- Guo, Y. & Bai, T. (2018), *China Eyes Nuclear-powered Carriers: Defense Firm*, Global Times, ultimo accesso: 3 ottobre 2018, <http://www.globaltimes.cn/content/1091116.shtml>.
- Habib, H. (2014), *China Keen on Chittagong-Kunming Link*, The Hindu, ultimo accesso: 29 agosto 2018, <https://www.thehindu.com/news/international/south-asia/china-keen-on-chittagongkunming-link/article6733090.ece>.
- Hartnett, D. (2014), *The Father of the Modern Chinese Navy – Liu Huaqing*, Center for International Maritime Security, ultimo accesso: 29 giugno 2018, <http://cimsec.org/father-modern-chinese-navy-liu-huaqing/13291>.
- Hayton, R. (2018), “The Modern Creation of China’s ‘Historic Rights’ Claim in the South China Sea”, *Asian Affairs*, Vol. 49, N. 3, pp. 370-382.
- Heginbotham, E. (2015), *The U.S.-China Military Scorecard, Forces, Geography, and the Evolving Balance of Power, 1996-2017*, Santa Monica, RAND Corporation.
- Heng, Y.K. (2017), “China and Japanese ‘Soft Power’ Projection: A Tangled Web of Culture, Geostrategic Competition, and Naval Power”, in Lam, P.E. (ed.), *China-Japan Relations in the 21st Century. Antagonism Despite Interdependency*, Singapore, Palgrave Macmillan, pp. 263-287.
- Heydarian, R.J. (2018a), *Mattis Signals Harder Line in South China Sea*, Asia Times, ultimo accesso: 24 ottobre 2018, <http://www.atimes.com/article/mattis-signals-harder-line-south-china-sea/>.
- Heydarian, R.J. (2018b), *US, Philippines Floating Back Together Again*”, Asia Times, ultimo accesso: 10 settembre 2018, www.atimes.com/article/us-philippines-floating-back-together-again/.
- Ho, B. (2018), *How Might China Fight a Sino-Indian Naval War?*, Asia Dialogue, ultimo accesso: 21 ottobre 2018, <http://theasiadialogue.com/2018/01/24/how-might-china-fight-a-sino-indian-naval-war/>.

- Holmes, J.R. (2008), “Japanese Maritime Thought: If Not Mahan, Who?”, in Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (eds.), *Asia Looks Seaward. Power and Maritime Strategy*, Westport, Praeger Security International, pp. 146-168.
- Holmes, J.R. (2017), *Who Will Win the Great China-India Naval War of 2020?*, Foreign Policy, ultimo accesso: 21 ottobre 2018, <https://foreignpolicy.com/2017/08/07/who-will-win-the-sino-indian-naval-war-of-2020/>.
- Holmes, J.R. (2018), *China’s Military Spending*, ChinaFile, ultimo accesso: 13 luglio 2018, <http://www.chinafile.com/conversation/chinas-military-spending>.
- Huang, A.C. (1994), “The Chinese Navy’s Offshore Active Defense Strategy: Conceptualization and Implications”, *Naval War College Review*, Vol. 47, N. 3, pp. 7-32.
- Huang, C. (2012), *Diaoyu Islands Dispute about Resources not Land*, South China Morning Post, ultimo accesso: 11 settembre 2018, <https://www.scmp.com/news/china/article/1096774/diaoyu-islands-dispute-about-resources-not-land>.
- Hughes, C. (1997), *Taiwan and Chinese Nationalism. National Identity and Status in International Society*, London & New York, Routledge.
- Hui, X. & Cao, X. (2016), “A Perspective on China’s Maritime Security Strategy”, in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 339-350.
- Hunt, L. (2018), *Has China Bought Brunei’s South China Sea Silence?*, The Diplomat, ultimo accesso: 4 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/02/has-china-bought-bruneis-south-china-sea-silence/>.
- Hutchens, M.E., Dries, W.D., Perdew, J.C., Bryant, V.D. & Moores, K.E. (2017), “Joint Concept for Access and Maneuver in the Global Commons. A New Joint Operational Concept”, *Joint Force Quarterly*, N. 84, http://ndupress.ndu.edu/Portals/68/Documents/jfq/jfq-84/jfq-84_134-139_Hutchens-et-al.pdf?ver=2017-01-27-091816-550.
- International Monetary Fund (2016), *Djibouti: 2016 Article IV Consultation-Press Release; Staff Report; and Statement by the Executive Director for Djibouti*, ultimo accesso: 8 ottobre 2018, <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2017/04/06/Djibouti-2016-Article-IV-Consultation-Press-Release-Staff-Report-and-Statement-by-the-44807>.
- Jacobs, G. (1990), “Chinese Waves in South China Sea Causing Ripples in Far-off New Delhi”, *Armed Forces Journal International*, pp. 40-41.

- Jaffrelot, C. (2003), “India’s Look East Policy: An Asianist Strategy in Perspective”, *India Review*, Vol. 2, N. 2, pp. 35–68.
- Jakobson, L. (2015), “The PLA and Maritime Security Actors”, in Saunders, P.C. & Scobell, A. (eds.), *PLA Influence on China’s National Security Policymaking*, Stanford, Stanford University Press, pp. 300-323.
- Jash, A. (2018), “China, Japan and the East China Sea Imbroglio”, *Maritime Affairs: Journal of the National Maritime Foundation of India*, Vol. 13, N. 2, pp. 76-83.
- Johnson, K. (2016), *In Odyssey for Chinese, Greece Sells Its Fabled Port of Piraeus*, Foreign Policy, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <https://foreignpolicy.com/2016/04/08/in-odyssey-for-chinese-greece-sells-its-fabled-port-of-piraeus/>.
- Johnson, K. (2018), *Why Is China Buying Up Europe’s Ports?*, Foreign Policy, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <https://foreignpolicy.com/2018/02/02/why-is-china-buying-up-europes-ports/>.
- Johnston, A.I. (2013), “How New and Assertive is China’s New Assertiveness?”, *International Security*, Vol. 37, N. 4, pp. 7–48.
- Ju, H. (2015), *China’s Maritime Power and Strategy. History, National Security and Geopolitics*, Singapore, World Scientific Publishing.
- Kan, S.A. (2007), *China/Taiwan: Evolution of the ‘One China’ Policy – Key Statements from Washington, Beijing, and Taipei*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a471196.pdf>.
- Kanwal, G. (2018), “Pakistan’s Gwadar Port. A New Naval Base in China’s String of Pearls in the Indo-Pacific”, in Szechenyi, N. (ed.), *China’s Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic & International Studies, Washington, D.C., pp. 11-15.
- Kapila, S. (2014), *Japan’s ‘Asian Security Diamond’ Strategic Concept Reviewed*, South Asia Analysis Group, ultimo accesso: 19 ottobre 2018, <http://www.southasiaanalysis.org/node/1596>.
- Katoch, P.C. (2018a), *After Seychelles Faux Pas, India Must Learn from China*, Asia Times, ultimo accesso: 30 agosto 2018, <http://www.atimes.com/after-seychelles-faux-pas-india-should-learn-from-china/>.
- Katoch, P.C. (2018b), *China – Consolidating in IOR at Incredible Pace*, The United Service Institution of India, ultimo accesso: 20 agosto 2018, <http://usiofindia.org/Article/?pub=Strategic%20Perspective&pubno=55&ano=2987>.

- Kennedy, P.M. (1976), *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London, Allen Lane.
- Kirchberger, S. (2017), *Political Dynamics and Regional Stability in the Western Pacific: The Cases of Taiwan and the South China Sea*, lezione tenuta presso la “TOChina Summer School”, Torino, 5 luglio.
- Kondapalli, S. (2001), *China’s Naval Power*, New Delhi, IDSA & Knowledge World.
- Krause, J. & Bruns, S. (2016), “Introduction. The Changing Face of Twenty-first-century Naval Strategy and Maritime Security”, in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 3-10.
- Krishnan, A. (2010), *China Offers to Develop Chittagong Port*, The Hindu, ultimo accesso: 29 agosto 2018, <https://www.thehindu.com/news/international/China-offers-to-develop-Chittagong-port/article16567323.ece>.
- Krupakar, J. (2017), “China’s Naval Base(s) in the Indian Ocean – Signs of a Maritime Grand Strategy?”, *Strategic Analysis*, Vol. 41, N. 3, pp. 207-222.
- Kubo, N. (2018), *Japanese Helicopter Carrier to Tour South China Sea, Indian Ocean for Two Months*, Reuters, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <https://www.reuters.com/article/us-japan-defence-southchinasea-exclusive/exclusive-japanese-helicopter-carrier-to-tour-south-china-sea-indian-ocean-for-two-months-idUSKBN1JU0CJ>.
- Kuhn, R.L. (2014), *Structuring the Chinese Dream*, ChinaDaily, ultimo accesso: 13 luglio 2018, (http://usa.chinadaily.com.cn/opinion/2014-01/25/content_17257856.htm).
- Kynge, J., Campbell, C., Kazmin, A. & Bokhari, F. (2017), *How China Rules the Waves*, Financial Times, ultimo accesso: 25 gennaio 2019, <https://ig.ft.com/sites/china-ports/?mhq5j=e5>.
- Lam, P.E. (2017), “Japan and the South China Sea Dispute: Preventing ‘Lake Beijing’”, in Lam, P.E. (ed.), *China-Japan Relations in the 21st Century. Antagonism Despite Interdependency*, Singapore, Springer Nature, pp. 237-261.
- Lanteigne, M. (2018), *Northern Crossroads Sino-Russian Cooperation in the Arctic*, The National Bureau of Asian Research, ultimo accesso: 2 ottobre 2018, <https://www.nbr.org/publication/northern-crossroads-sino-russian-cooperation-in-the-arctic/>.
- Laurenceson, J. (2017), “Economics and Freedom of Navigation in East Asia”, *Australian Journal of International Affairs*, Vol. 71, N. 5, pp. 461-473.

- Lee Meyers, S. (2018), *With Ships and Missiles, China Is Ready to Challenge U.S. Navy in Pacific*, The New York Times, ultimo accesso: 22 ottobre 2018, <https://www.nytimes.com/2018/08/29/world/asia/china-navy-aircraft-carrier-pacific.html>.
- Lee, I. & Ming, F. (2012), “Deconstructing Japan’s Claim of Sovereignty over the Diaoyu/Senkaku Islands”, *The Asia-Pacific Journal – Japan Focus*, Vol. 10, Issue 53, N. 1.
- Lee, Y.H. (2017), *A South China Sea Code of Conduct: Is Real Progress Possible?*, The Diplomat, ultimo accesso: 26 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2017/11/a-south-china-sea-code-of-conduct-is-real-progress-possible/>.
- Legarda, H. (2018), *China Global Security Tracker No. 3. January – June 2018*, MERICS, ultimo accesso: 18 settembre 2018, <https://www.merics.org/en/merics-trackers/china-global-security-tracker-3.>,
- Levy, J.S. & Thompson, W.R. (2010), “Balancing on Land and at Sea: Do States Ally against the Leading Global Power?”, *International Security*, Vol. 35, N. 1, pp. 7–43.
- Lewis, J.W., & Xue, L. (1994), *China's Strategic Seapower: The Politics of Force Modernization in the Nuclear Age*, Stanford, Stanford University Press.
- Li, N. (2009), “The Evolution of China's Naval Strategy and Capabilities: From ‘Near Coast’ and ‘Near Seas’ to ‘Far Seas’”, *Asian Security*, Vol. 5, N. 2, pp. 144-169.
- Lim, T.W. (2016), “Narratives Related to Zheng He: Explaining the Emergence of Ethnic Chinese Communities Overseas and the Rise of a Regional Trading Network”, in Lim, T.W. (ed.), *China’s One Belt One Road Initiative*, London, Imperial College Press, pp. 62-112.
- Lintner, B. (2018a), *China’s Regional Ambitions Reshaping India’s Foreign Policy*, Asia Times, ultimo accesso: 21 ottobre 2018, <http://www.atimes.com/article/chinas-regional-ambitions-reshaping-indias-foreign-policy/>.
- Lintner, B. (2018b), *India Wins, China Loses in Maldives Election*, Asia Times, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <http://www.atimes.com/article/india-wins-china-loses-in-maldives-election/>.
- Liu, Z. (2018), *France, Britain to Sail Warships in Contested South China Sea to Challenge Beijing*, South China Morning Post, ultimo accesso: 10 settembre 2018, (<https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2149062/france-britain-sail-warships-contested-south-china-sea>).

- Lloyd's Register of Shipping (1992), *Statistical Tables 1992*, London, Lloyd's Register of Shipping.
- Livezey, W.E. (1981), *Mahan on Sea Power*, Norman, University of Oklahoma Press.
- Lopez, D.B. (2018), *Duterte Says Philippines Won't Oppose China on Sea Activity*, Bloomberg, ultimo accesso: 5 settembre 2018, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-05-20/duterte-says-philippines-won-t-oppose-china-on-sea-activity>.
- Lord, C. (2003), *The Modern Prince: What Leaders Need to Know Now*, New Haven, Yale University Press.
- Lord, C. (2009), "China and Maritime Transformations", in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 426-456.
- Lüthi, L.M. (2010), *The Sino-Soviet Split: Cold War in the Communist World*, Princeton, Princeton University Press.
- Macias, M. (2018), *China Quietly Installed Defensive Missile Systems on Strategic Spratly Islands in Hotly Contested South China Sea*, CNBC, ultimo accesso: 7 settembre 2018, <https://www.cnbc.com/2018/05/02/china-added-missile-systems-on-spratly-islands-in-south-china-sea.html>.
- Mackinder, H.J. (2004), "The Geographical Pivot of History", *The Geographical Journal*, Vol. 170, N. 4, pp. 298–321.
- Mahan, A.T. (1899), *Lessons of the War with Spain and Other Articles*, Boston, Little, Brown, and Company.
- Mahan, A.T. (1902), *Retrospect and Prospect: Studies in International Relations, Naval and Political*, Boston, Little, Brown, and Company.
- Mahan, A.T. (1911a), *Naval Strategy Compared and Contrasted with the Principles and Practice of Military Operations on Land*, Boston, Little, Brown, and Company.
- Mahan, A.T. (1911b) "The Importance of Command of the Sea", *Scientific American*, Vol. 105, N. 24, pp. 511-512.
- Mahan, A.T. (2015), *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783*, Alpha Editions.
- Mahan, A.T. (aut.) & Hattendorf, B. (ed.) (1991), *Mahan on Naval Strategy: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred Thayer Mahan*, Annapolis, Naval Institute Press.

- Maitra, R. (2005), “India Bids to Rule the Waves: From the Bay of Bengal to the Malacca Strait”, *The Asia-Pacific Journal/ Japan Focus*, Vol. 3, Issue 10.
- Majumdar, D. (2018), *China’s Navy Is Going Global*, *The National Interest*, ultimo accesso: 2 ottobre 2018, <https://nationalinterest.org/blog/buzz/chinas-navy-going-global-28467>.
- Malcolm, N. (2009), “The Practical Application of Military History”, in Corbett, J.S. (ed.), *Naval and Military Essays. Being Papers Read in the Naval and Military Section at the International Congress on Historical Studies, 1913*, New York, Cambridge University Press, pp. 148-155.
- Maldives Times (2018), *Maldives Admits China Interest in Building Port*, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <https://maldivestimes.com/maldives-admits-china-interest-in-building-port-avas-mv/>.
- Malik, J.M. (1995), “China-India Relations in the Post-Soviet Era: The Continuing Rivalry”, *The China Quarterly*, Vol. 142, pp. 317-355.
- Mangosing, F. (2018), *New Photos Show China Is Nearly Done with Its Militarization of South China Sea*, *Inquirer.net*, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <http://www.inquirer.net/specials/exclusive-china-militarization-south-china-sea>.
- Margolis, E.S. (2005), “India Rules the Waves”, *Proceedings of the United States Naval Institute*, Vol. 131, N. 3, pp. 66–70.
- Martinson, R. (2015), *A Salt Water Perspective on China’s New Military Strategy*, *RealClear Defense*, ultimo accesso: 10 luglio 2018, https://www.realcleardefense.com/articles/2015/06/02/a_salt_water_perspective_on_chin_as_new_military_strategy_107997.html.
- Marx, K. (aut.), Engels, F. (aut.) & Maffi, B. (ed.) (1965), *India Cina Russia*, Milano, Il Saggiatore.
- Matsuda, Y. (2014), “How to Understand China’s Assertiveness since 2009: Hypotheses and Policy Implications”, *Strategic Japan*, Center for Strategic and International Studies.
- McCoy, A.W. (2018), *Gunboat Diplomacy and the Ghost of Captain Mahan. Or How China and the U.S. Are Spawning a New Great Power Naval Rivalry*, *TomDispatch.com*, ultimo accesso: 25 ottobre 2018, http://www.tomdispatch.com/post/176408/tomgram%3A_alfred_mccoy%2C_a_new_age_of_sea_power/#more.
- McMahon, C.J. (2017), “Maritime Trade Warfare. A Strategy for the Twenty-First Century?”, *Naval War College Review*, Vol. 70, N. 3, pp. 15-39.

- McMahon, R.K. (2013), *The Strategic Implications of China's Naval Modernization*, tesi di dottorato, Washington State University.
- McVadon, E.A. (2009), "China's Navy Today: Looking toward Blue Water", in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 374-400.
- McVadon, E.A. (2011), "The PLA Navy as an Instrument of Statecraft", in Saunders, P.C., Yung, C.D., Swaine, M. & Yang, A.N.D. (eds.), *The Chinese Navy: Expanding Capabilities, Evolving Roles*, Washington, D.C., National Defense University Press, pp. 215-246.
- Miller, J.B. & Yokota, T. (2013), *Japan Keeps Its Cool: Why Tokyo's New Government Is More Pragmatic than Hawkish*, Foreign Affairs, ultimo accesso: 19 ottobre 2018, www.foreignaffairs.com/articles/138770/j-berkshire-miller-and-takashiyokota/japan-keeps-its-cool.
- Ministry of Foreign Affairs of Japan (2008), *Japan–China Joint Press Statement: Cooperation between Japan and China in the East China Sea*, <https://www.mofa.go.jp/files/000091726.pdf>.
- Ministry of Foreign Affairs of the Kingdom of Thailand (2014), *ASEAN Foreign Ministers' Statement on the Current Development in the South China Sea*, ultimo accesso: 25 settembre 2018, <http://www.mfa.go.th/main/en/media-center/14/45426-ASEAN-FOREIGN-MINISTERS%E2%80%99-STATEMENT-ON-THE--CURRENT.html>.
- Ministry of National Defense of the PRC (2015), *Overview of All China's White Papers on National Defense*, Ministry of National Defense. The People's Republic of China, ultimo accesso: 9 luglio 2018, http://eng.mod.gov.cn/TopNews/2015-05/27/content_4587121.htm.
- Mohanty, A. (2018), *India-Vietnam Defense Ties in Spotlight with Joint Naval Exercise*, Asia Times, ultimo accesso: 28 agosto 2018, <http://www.atimes.com/india-vietnam-defense-ties-in-spotlight-with-joint-naval-exercise/>.
- Muller, D.G. (1983), *China as a Maritime Power*, Boulder, Westview Press.
- National Development and Reform Commission of the PRC & State Oceanic Administration (2017), *Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, Xinhua, ultimo accesso: 12 luglio 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2017-06/20/c_136380414.htm.

- National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs & Ministry of Commerce of the PRC (2015), *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, Foreign Languages Press.
- National Institute for Defense Studies (2012), *NIDS China Security Report 2011*, www.nids.mod.go.jp/publication/chinareport/pdf/china_report_EN_web_2011_A01.pdf.
- National People's Congress of the PRC (1992), *Law of the People's Republic of China on the Territorial Sea and the Contiguous Zone*, ultimo accesso: 9 luglio 2018, http://www.npc.gov.cn/englishnpc/Law/2007-12/12/content_1383846.htm.
- Naval Technology (2018), *Annual Multilateral HA / DR Mission Pacific Partnership 2018 Begins*, ultimo accesso: 25 maggio 2018, <https://www.naval-technology.com/news/annual-multilateral-ha-dr-mission-pacific-partnership-2018-begins/>.
- Ni, A. (2018), *Despite Strong Words, the US Has Few Options Left to Reverse China's Gains in the South China Sea*, *The Conversation*, ultimo accesso: 19 settembre 2018, <http://theconversation.com/despite-strong-words-the-us-has-few-options-left-to-reverse-chinas-gains-in-the-south-china-sea-97089>.
- Nie, W. (2016), "Xi Jinping's Foreign Policy Dilemma: One Belt, One Road or the South China Sea?", *Contemporary Southeast Asia: A Journal of International and Strategic Affairs*, Vol. 38, N. 3, pp. 422-444.
- Nohara, J.J. (2017), "Sea Power as a Dominant Paradigm: The Rise of China's New Strategic Identity", *Journal of Contemporary East Asia Studies*, Vol. 6, N. 2, pp. 210-232.
- O'Rourke, R. (2014), *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://china.usc.edu/sites/default/files/article/attachments/China%20Naval%20Modernization%20Jun%202014.pdf>.
- O'Rourke, R. (2015), *Navy Ford (CVN-78) Class Aircraft Carrier Program: Background and Issues for Congress*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, https://www.everycrsreport.com/files/20150303_RS20643_2ce8cfdb744c9d1ba5720ec281a57d40d7ef9e61.pdf.
- O'Rourke, R. (2018a), *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities – Background and Issues for Congress*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf>.
- O'Rourke, R. (2018b), *Navy Aegis Ballistic Missile Defense (BMD) Program: Background and Issues for Congress*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL33745.pdf>.

- O'Rourke, R. (2018c), *Navy Virginia (SSN-774) Class Attack Submarine Procurement: Background and Issues for Congress*, Washington, D.C., CRS Report for Congress, <https://fas.org/sgp/crs/weapons/RL32418.pdf>.
- Panda, A. (2018a), *India Makes Moves at Indonesia's Strategic Sabang Port*, The Diplomat, ultimo accesso: 27 agosto 2018, <https://thediplomat.com/2018/07/india-makes-moves-at-indonesias-strategic-sabang-port/>.
- Panda, A. (2018b), *South China Sea: What China's First Strategic Bomber Landing on Woody Island Means*, The Diplomat, ultimo accesso: 23 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/05/south-china-sea-what-chinas-first-strategic-bomber-landing-on-woody-island-means/>.
- Panda, R. (2017), "Djibouti Military Base Is a New Step in China's Maritime Footprint", *Global Asia*, Vol. 12, N. 3, pp. 76-81.
- Parsons, T. (2006), "China Develops Anti-Ship Missile", *Jane's Defence Weekly*, Vol. 43, N.4, p. 12.
- Pasricha, A. (2018), *India Moves to Counter Growing Chinese Presence in Indian Ocean Region*, VOA News, ultimo accesso: 30 agosto 2018, <https://www.voanews.com/a/india-moves-counter-growing-chinese-presence-indian-ocean-region/4236174.html>.
- Peng, G. (2010), "China's Maritime Rights and Interests", in Dutton, P. (ed.), *Military Activities in the EEZ: A U.S.–China Dialogue on Security and International Law in the Maritime Commons*, Newport, Naval War College Press, pp. 15-22.
- People's Daily (2017), *China, Djibouti Agree to Establish Strategic Partnership*, ultimo accesso: 8 ottobre 2018, <http://en.people.cn/n3/2017/1124/c90000-9296382.html>.
- Pietz, D. (2008), "The Past, Present and Future of China's Energy Sector", in Collins, G.B., Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Murray, W.S. (eds.), *China's Energy Strategy. The Impact on Beijing's Maritime Policies*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 36-60.
- Poling, G.B. (2018), "Kyaukpyu. Connecting China to the Indian Ocean", in Szechenyi, N. (ed.), *China's Maritime Silk Road. Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region*, Center for Strategic & International Studies, Washington, D.C., pp. 4-6.
- Rich, M. & Inoue, M. (2018), *With a Submarine, Japan Sends a Message in the South China Sea*, The New York Times, ultimo accesso: 19 ottobre 2018, <https://www.nytimes.com/2018/09/18/world/asia/japan-submarine-south-china-sea.html>.
- Richardson, J. (2017), *The Future Navy*, <https://www.navy.mil/navydata/people/cno/Richardson/Resource/TheFutureNavy.pdf>.

- Rivers, M. (2018), *US Aircraft Carrier in Vietnam for Historic Visit Aimed at Beijing*, CNN, ultimo accesso: 23 ottobre 2018, <https://edition.cnn.com/2018/03/03/asia/vietnam-us-uss-vinson-intl/index.html>.
- Roggeveen, S. (2018), *China's New Aircraft Carrier Is Already Obsolete*, Foreign Policy, ultimo accesso: 2 ottobre 2018, <https://foreignpolicy.com/2018/04/25/chinas-new-carrier-is-already-obsolete/>.
- Rowden, T. S. (2016), *Surface Force Strategy: Return to Sea Control*, Naval Surface Force San Diego United States, https://www.public.navy.mil/surfor/Documents/Surface_Forces_Strategy.pdf.
- Samarani, G. (2017), *La Cina Contemporanea. Dalla Fine dell'Impero a Oggi*, Torino, Giulio Einaudi Editore.
- Schemm, P. (2016), *Ethiopia Has a Lot Riding on Its New, Chinese-Built Railroad to the Sea*, The Washington Post, ultimo accesso: 8 ottobre 2018, https://www.washingtonpost.com/world/africa/ethiopia-has-a-lot-riding-on-its-new-chinese-built-railroad-to-the-sea/2016/10/03/c069d4da-84be-11e6-b57d-dd49277af02f_story.html?utm_term=.055b4d6a1ddc.
- Scholik, N. (2016), "Power-Projection VS. Anti-Access/Area-Denial (A2/AD): The Operational Concepts of the U.S. Navy (USN) and the People's Liberation Army Navy (PLAN) in the Indo-Pacific Region", in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 177-188.
- Schultz, K. (2017), *Sri Lanka, Struggling with Debt, Hands a Major Port to China*, The New York Times, ultimo accesso: 9 ottobre 2018, <https://www.nytimes.com/2017/12/12/world/asia/sri-lanka-china-port.html>.
- Sempa, F.P. (2015), *Nicholas Spykman and the Struggle for the Asiatic Mediterranean*, The Diplomat, ultimo accesso: 18 maggio 2018, <https://thediplomat.com/2015/01/nicholas-spykman-and-the-struggle-for-theasiatic-mediterranean/>.
- Shambaugh, D. (2015), "China's Soft-Power Push: The Search for Respect", *Foreign Affairs*, N. 94, pp. 99-107.
- Shaw, H. (1999), "The Diaoyutai/Senkaku Islands Dispute: Its History and an Analysis of Ownership Claims of the PRC, ROC and Japan", Occasional Papers/Reprint Series in *Contemporary Asian Studies*, N. 1.
- Shoji, T. (2015), "Japan's Security Cooperation with ASEAN: Pursuit of a Status as a 'Relevant' Partner", *NIDS Journal of Defense and Security*, N. 16, pp. 97-111.

- Sim, W. (2018), *Japan, China Agree to Set Up Conflict Hotline for East China Sea*, The Strait Times, ultimo accesso: 11 settembre 2018, <https://www.straitstimes.com/asia/east-asia/japan-china-agree-to-set-up-conflict-hotline-for-east-china-sea>.
- Singh, T. (2012), “China & Japan: Tensions in the East China Sea”, *IPCS Issue Brief*, N. 129.
- Singh, A. (2015), *China: Getting Ready to Dominate the Indian Ocean?*, The National Interest, ultimo accesso: 25 ottobre 2018, <https://nationalinterest.org/blog/the-buzz/china-getting-ready-dominate-the-indian-ocean-12130>.
- Sprance, W.R. (2004), “The Russo-Japanese War: The Emergence of Japanese Imperial Power”, *Journal of Military and Strategic Studies*, Vol. 6, N. 3, pp. 1-24.
- Spykman, N.J. (1969), *The Geography of the Peace*, Hamden, Archon Books.
- State Council Information Office of the PRC (2015), *China’s Military Strategy*, ChinaDaily, ultimo accesso: 10 luglio 2018, http://www.chinadaily.com.cn/china/2015-05/26/content_20820628.htm.
- State Council Information Office of the PRC (2018), *China’s Arctic Policy*, ultimo accesso: 1 ottobre 2018, http://english.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.
- StMA (2013), *China’s ADIZ Is a Strategic Move to Control First Island Chain*, Consortium of Defense Analysts, ultimo accesso: 12 luglio 2018, <https://cofda.wordpress.com/2013/12/25/chinas-adiz-is-a-strategic-move-to-control-first-island-chain/>.
- Storey, I. (2013), “Japan’s Maritime Security Interests in Southeast Asia and the South China Sea Dispute”, *Political Science*, Vol. 65, N. 2, pp. 135-156.
- Sumida, J.T. (1997), *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: The Classic Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- Sumida, J.T. (2011), “Old Thoughts, New Problems: Mahan and the Consideration of Spacepower”, in Lutes, C.D., Hays, P.L., Manzo, V.A., Yambrick, L.Y. & Bunn, M.E. (eds.), *Toward a Theory of Spacepower. Selected Essays*, Washington, D.C., Institute for National Strategic Studies – National Defense University, pp. 4-14.
- Sun, T. (aut.) & Sawyer, R. (ed.) (2017), *Arte della Guerra*, Padova, BEAT.
- Tan, T.S. (2016), “Cheng Ho and His Voyages”, in Lim, T.W. (ed.), *China’s One Belt One Road Initiative*, London, Imperial College Press, pp. 49-56.

- Thayer, C.A. (2013), "ASEAN, China and the Code of Conduct in the South China Sea", *SAIS Review*, Vol. 33, N. 2, pp. 75-84.
- Thayer, C.A. (2018), *A Closer Look at the ASEAN-China Single Draft South China Sea Code of Conduct*, The Diplomat, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/08/a-closer-look-at-the-asean-china-single-draft-south-china-sea-code-of-conduct/>.
- Tiezzi, S. (2016), *Chinese Company Wins Contract for Deep Sea Port in Myanmar*, The Diplomat, ultimo accesso: 3 ottobre 2018, <https://thediplomat.com/2016/01/chinese-company-wins-contract-for-deep-sea-port-in-myanmar/>.
- Tiezzi, S. (2018), *Duterte's China Convergence Continues*, The Diplomat, ultimo accesso: 5 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/04/dutertes-china-convergence-continues/>.
- Till, G. (2009), *Seapower. A Guide for the Twenty-first Century*, Abingdon & New York, Routledge.
- Tobin, L. (2018), "Underway – Beijing’s Strategy to Build China into a Maritime Great Power", *Naval War College Review*, Vol. 71, N. 2, Art. 5, <http://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol71/iss2/5>.
- Torode, G. & Ali, I. (2018), *US Weighs More South China Sea Patrols to Confront ‘New Reality’ of China*, Reuters, ultimo accesso: 24 ottobre 2018, <https://www.reuters.com/article/us-asia-security-southchinasea/u-s-weighs-more-south-china-sea-patrols-to-confront-new-reality-of-china-idUSKCN1IZ03B>.
- Townshend, A. & Medcalf, R. (2016), *Shifting Waters: China’s New Passive Assertiveness in Asian Maritime Security*, Lowy Institute for International Policy.
- Turner, S. (1998), "Missions of the U.S. Navy", *Naval War College Review*, Vol. 51, N. 1, pp. 87-103.
- United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) (2017), *Review of Maritime Transport*, New York & Geneva, United Nations Publications, https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf.
- US Department of Defense (2017), *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China 2017*, https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2017_China_Military_Power_Report.PDF.
- US Department of Defense (2018a), *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People’s Republic of China 2018*,

<https://media.defense.gov/2018/Aug/16/2001955282/-1/-1/1/2018-CHINA-MILITARY-POWER-REPORT.PDF>.

US Department of Defense (2018b), *Summary of the 2018 National Defense Strategy of the United States of America*, <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>.

US Energy Information Administration (2014), *East China Sea*, https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/regions_of_interest/East_China_Sea/east_china_sea.pdf.

US Office of Naval Intelligence (2015), *The PLA Navy: New Capabilities and Missions for the 21st Century*, <https://fas.org/nuke/guide/china/plan-2015.pdf>.

Vego, M. (2009), “Soviet Russia: The Rise and Fall of a Superpower Navy”, in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 201-233.

Villar, L. & Hamilton, M. (2017), *Three Important Oil Trade Chokepoints Are Located Around the Arabian Peninsula*, US Energy Information Administration, ultimo accesso: 8 ottobre 2018, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=32352#>.

Wagner, C. (2016), “The Role of India and China in South Asia”, *Strategic Analysis*, Vol. 40, N. 4, pp. 307-320.

Wang, J. (2011), “China's Search for a Grand Strategy – A Rising Great Power Finds Its Way”, *Foreign Affairs*, N. 90, pp. 68-79.

Wang, L. (2015), “Sea Lanes and Chinese National Energy Security”, *Journal of Coastal Research*, Special Issue N. 73, pp. 572-576.

Wang, M. (2018), *China's Strategy in Djibouti: Mixing Commercial and Military Interests*, Council on Foreign Relations, ultimo accesso: 8 ottobre 2018, <https://www.cfr.org/blog/chinas-strategy-djibouti-mixing-commercial-and-military-interests>.

Wanklyn, A. & Mie, A. (2016), *Japan Tries to Decode Duterte after Joint U.S. Patrols Halted*, The Japan Times, ultimo accesso: 19 ottobre 2018, https://www.japantimes.co.jp/news/2016/09/14/national/japan-tries-decode-duterte-joint-u-s-patrols-halted/#.W8moH_bLg2w.

Wegener, W. (1989), *The Naval Strategy of the World War*, Annapolis, Naval Institute Press.

- Wilhelm, A.D. (1996), *China and Security in the Asian Pacific Region Through 2010*, N. CRM-95-226. Center for Naval Analyses Philadelphia, <https://apps.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a307640.pdf>.
- Wills, J.E. (1979), “Maritime China from Wang Chih to Shih Lang: Themes in Peripheral History”, in Spence, J. & Wills, J.E. (eds.), *From Ming to Ch'ing: Conquest, Region, and Continuity in Seventeenth-century China*, New Haven, Yale University Press, pp. 203-238.
- Wills, S. (2018), *Why Peacetime Naval Buildups Are Difficult*, Center for International Maritime Security, ultimo accesso: 28 maggio 2018, <http://cimsec.org/peacetime-naval-buildups-difficult/36492>.
- Wilson, A.R. (2009), “The Maritime Transformation of Ming China”, in Erickson, A.S., Goldstein, L.J. & Lord, C. (eds.), *China Goes to Sea. Maritime Transformation in Comparative Historical Perspective*, Annapolis, Naval Institute Press, pp. 238-287.
- Wu, L. & Shen, Q. (2006), “Will China Go to War over Oil?”, *Far Eastern Economic Review*, Vol. 169, N. 3, pp. 38-40.
- Xinhua (2015), *Chronology of China's Belt and Road Initiative*, ultimo accesso: 12 luglio 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2015-03/28/c_134105435.htm.
- Xinhua (2017a), *Djibouti's Doraleh Port Officially Opens*, ultimo accesso: 8 ottobre 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/24/c_136312120.htm.
- Xinhua (2017b), *Facts and Figures on China's Military Reform*, ultimo accesso: 10 luglio 2018, http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/19/c_136837189.htm.
- Xu, Q. (2006), “Maritime Geostrategy and the Development of the Chinese Navy in the Early Twenty-first Century” (tradotto da Erickson, A.S. & Goldstein, L.J.), *Naval War College Review*, Vol. 59, N. 4, pp. 46-67.
- Xu, Q. (2017a), *Defending China's Global Interests along the 'Silk Roads: The Challenges Facing the PLA in the Context of the BRI*, lezione tenuta presso la “TOChina Summer School”, Torino, 29 giugno.
- Xu, Q. (2017b), *The Evolution of China's National Security Doctrine and Future Perspectives after the 2016 PLA Reform*, lezione tenuta presso la “TOChina Summer School”, Torino, 28 giugno.
- Yahuda, M. (2012), “China's Recent Relations with Maritime Neighbours”, *The International Spectator*, Vol. 47, N. 2, pp. 30-44.

- Yahuda, M. (2013), "China's New Assertiveness in the South China Sea", *Journal of Contemporary China*, Vol. 22, N. 81, pp. 446-459.
- Yamaguchi, S. (2017), *Creating Facts on the Sea: China's Plan to Establish Sansha City*, Asia Maritime Transparency Initiative, ultimo accesso: 10 settembre 2018, <https://amti.csis.org/chinas-plan-establish-sansha-city/>.
- Yan, X. (2014), "From Keeping a Low Profile to Striving for Achievement", *The Chinese Journal of International Politics*, Vol. 7, Issue 2, pp. 153–184.
- Yang, S. (2017), *Reform to Downsize PLA Army, Boost Navy Numbers*, Global Times, ultimo accesso: 10 luglio 2017, <http://www.globaltimes.cn/content/1055927.shtml>.
- Yeh, H. (2014), "A Sacred Bastion? A Nation in Itself ? An Economic Partner of Rising China? Three Waves of Nation-Building in Taiwan after 1949", *Studies in Ethnicity and Nationalism*, Vol. 14, N. 1, pp. 207-228.
- Yiallourides, C. (2018), *Is China Using Force or Coercion in the South China Sea?*, The Diplomat, ultimo accesso: 26 settembre 2018, <https://thediplomat.com/2018/07/is-china-using-force-or-coercion-in-the-south-china-sea/>.
- Yoshihara, T. (2010), "China's 'Soft' Naval Power in the Indian Ocean", *Pacific Focus*, Vol. 25, N. 1, pp. 59-88.
- Yoshihara, T. (2016) "Chinese Views of the U.S.-led Maritime Order", in Krause, J. & Bruns, S. (eds.), *Routledge Handbook of Naval Strategy and Security*, Abingdon & New York, Routledge, pp. 351-363.
- Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (2005), "Command of the Sea with Chinese Characteristics", *Orbis*, Vol. 49, N. 4, pp. 677-694.
- Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (eds.) (2008), *Asia Looks Seaward. Power and Maritime Strategy*, Westport, Praeger Security International.
- Yoshihara, T. & Holmes, J.R. (2010), *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*, Annapolis, Naval Institute Press.
- Yuan, J. (2003), "Chinese Responses to U.S. Missile Defenses: Implications for Arms Control and Regional Security", *The Nonproliferation Review*, Vol. 10, N. 1, pp. 75-96.
- Zha, D. & Sutter, R. (2017), "Outlooks on Chinese Energy Security Vulnerabilities", in Mochizuki, M.M. & Ollapally, D.M. (eds.), *Energy Security in Asia ad Eurasia*, Abingdon, Routledge, pp. 36-59.

Zhang, W. (2006), “Sea Power and China’s Strategic Choices”, *China Security*, Vol. 2, N.2, pp. 17-31.

Zhang, J. (2015), “China's New Foreign Policy under Xi Jinping: Towards ‘Peaceful Rise 2.0’?”, *Global Change, Peace & Security*, Vol. 27, N. 1, pp. 5-19.

Zhou, B. (2014), *The String of Pearls and the Maritime Silk Road*, China US Focus, ultimo accesso: 20 ottobre 2018, <https://www.chinausfocus.com/foreign-policy/the-string-of-pearls-and-the-maritime-silk-road>.