

# LA STRING OF PEARLS STRATEGY CINESE

PAOLO SELLARI

*Con la pubblicazione del Libro Bianco per la Difesa del 2015, Pechino ha voluto sottolineare il ruolo geopolitico della Cina in relazione ai pericoli derivanti dall'instabilità globale, ridefinendo le priorità in termini di sicurezza nazionale. Il fatto innovativo sta nell'abbandono della tradizionale impostazione basata sulle forze terrestri a favore di un maggiore bilanciamento con la dimensione marittima e aerospaziale, che sposta il focus su una proiezione overseas che amplia il raggio d'azione della People's Liberation Army Navy (PLAN) a tutto l'oceano Indiano. Queste acque stanno divenendo il terreno di scontro geopolitico-marittimo del XXI secolo. Alfred T. Mahan lo aveva previsto e i cinesi stanno realizzando la sua visione.*

## LE VICENDE MARITTIME CINESI

La Cina dominò l'oceano Indiano per qualche decennio durante il XV secolo. L'ammiraglio Zheng He, dal 1405 al 1433 compì ben sette spedizioni che evidenziarono la superiorità del Celeste Impero nella navigazione in alto mare rispetto alle potenze marittime occidentali. La sua flotta, formata da circa 60 navi e 30.000 uomini, raggiunse le sponde del golfo Persico e del mar Rosso, sino a Mombasa dove furono avviati fiorenti commerci.

La declinante situazione economica dell'impero non permise lo sviluppo di tale supremazia e le innovazioni tecniche occidentali, unite ai grandi finanziamenti delle potenze europee, spostarono il baricentro del potere marittimo mondiale verso l'Atlantico.

Dopo oltre cinque secoli, la Cina ha ora rinnovato l'interesse verso i mari.

Un primo ripensamento circa il ruolo delle sue forze navali iniziò ad affermarsi a seguito del deterioramento dei rapporti con Mosca, originato anche dal rifiuto alla proposta di Kruscev di dar vita a una flotta congiunta.

Negli anni Settanta l'Urss andò poi affermando la propria potenza militare nel Pacifico e ciò indusse i vertici militari cinesi a puntare, inizialmente, sulla sola difesa delle coste oceaniche.

Con l'avvento di Deng il vento cambiò. I primi anni Ottanta rappresentarono il passaggio verso l'applicazione delle teorie geopolitiche nipponiche degli anni Trenta del Novecento, che poggiavano il ragionamento geopolitico sulla distinzione tra linee di sovranità nazionale e linee d'interesse nazionale.

L'ammiraglio Liu Huaqing, comandante della People's Liberation Army Navy (Plan) dal 1982 al 1987, tracciò allora le basi dell'Offshore Defence, la cui strategia prevedeva tre fasi: implementazione della difesa costiera, controllo della zona economica esclusiva, acquisizione di dotazioni e capacità idonee a ridurre il gap con le grandi marine mondiali, estendendo l'area strategica oltre Malacca e il golfo del Bengala.

Pur se concentrata sulla *Two Island Chain Strategy*, cioè sul controllo delle coste pacifiche (lungo la 'catena' di isole compresa tra le Bonin, Guam, Marianne e Palau) e del mar Cinese (attraverso l'area che da Vladivostok si distende verso Malacca sulla congiungente le isole Curili, il Giappone, Taiwan e le Filippine), quasi a identificare una sorta di Mediterraneo cinese, la dottrina di Huaqing parlava chiaramente di dimensione 'internazionale', ovvero delineava un *sea power* antagonista a quello americano. Nei decenni successivi la Cina ha manifestato interesse non solo per il 'proprio' mare, ma anche per l'oceano Indiano, lungo il quale si concentrano le vitali rotte commerciali, accelerando un programma di accordi con alcuni Paesi rivieraschi.

I porti di Sittwe (Myanmar), Chittagong (Bangladesh), Hambantota (Sri Lanka), Gwadar (Pakistan), insieme ad altri minori, hanno così definito quella che, nel 2005, la statunitense Company Booz Allen Hamilton ha chiamato *String of Pearl Strategy* (strategia del filo di perle).

#### UN DESTINO SEGNATO

Con l'affermarsi delle rotte *around the world*, già dalla fine degli anni Ottanta del secolo scorso – e con il contemporaneo e simbiotico affermarsi delle compagnie marittime commerciali della costellazione cinese (Cina-Taiwan-Singapore) – la rotta attraverso l'oceano Indiano ha assunto la rilevanza mondiale di un vero e proprio pivot geopolitico e ha ridestato l'attenzione alla lettura di teorici delle strategie marittime, come Alfred Thayer Mahan che, un secolo e mezzo fa, aveva individuato nel controllo dell'oceano Indiano la missione fondamentale per controllare il mondo.

1	Shanghai	Cina	35.286
2	Singapore	Singapore	33.869
3	Shenzen	Cina	23.798
4	Hong Kong	Cina	22.734
5	Ningbo	Cina	19.470
6	Busan	Corea del Sud	18.423
7	Qingdao	Cina	16.624
8	Guangzhou	Cina	16.160
9	Dubai	EAU	14.750
10	Tianjin	Cina	14.050

1	Shanghai	Cina	678.376
2	Singapore	Singapore	581.268
3	Guangzhou	Cina	500.975
4	Qingdao	Cina	465.055
5	Port Hedland	Australia	446.922
6	Tianjin	Cina	445.780
7	Rotterdam	Olanda	444.733
8	Ningbo	Cina	429.912
9	Dalian	Cina	337.366
10	Busan	Sud Corea	335.411

A sinistra, **tabella 1.** Graduatoria porti mondiali per movimento container, 2014 (in migliaia di Teu's- *Twenty-foot equivalent*). A destra, **tabella 2.** Movimento merci rinfuse, 2014 (in migliaia di tonnellate), fonte: Aapa, 2015.

Le dottrine mahaniane presentavano un aspetto di circolarità – il commercio è vitalità economica, le basi d'oltremare sono necessarie per supportare il commercio, la flotta da combattimento è necessaria per difendere le basi logistiche e il commercio stesso – che hanno ispirato il *sea power* statunitense dalla fine dell'Ottocento e le geopolitiche marittime di quasi tutte le grandi potenze.

Il *Libro Bianco* cinese del 2015 ha confermato lo spostamento dell'asse geostrategico da una visione 'maoista', centrata sulla terraferma, a una visione 'mahaniana' focalizzata sul controllo dei mari.

Ciò è peraltro testimoniato dai dati sul commercio marittimo mondiale: sono cinesi, infatti, ben sette dei primi dieci porti container al mondo (tabella 1)<sup>1</sup> e ben sei tra quelli generici (tabella 2). La Cina, consapevole di alimentare il traffico marittimo planetario e di essere il maggior importatore di petrolio al mondo, esplicita la volontà di controllare le direttrici marittime transoceaniche. Se la rotta che attraversa il Pacifico non crea particolari problemi in termini di sicurezza, diverso è il quadro della rotta verso ovest che, attraverso l'oceano Indiano, Bab el-Mandeb (e Hormuz), Suez, raggiunge il Mediterraneo per poi, secondo i sistemi logistici delle rotte *around the world*, proseguire verso le americhe. Rotta occidentale non avulsa, come noto, da problemi di sicurezza derivanti dall'azione di soggetti non statuali (pirati) che dal 2007 al 2013 ha messo a dura prova l'affidabilità dei traffici lungo le vie marittime tradizionali.

Per ridurre questo tipo di rischio, dalla metà del decennio scorso la Cina ha avviato, come si è fatto cenno e con propri fondi e/o progetti, la costruzione di una rete di basi navali a uso duale (civile e militare) lungo le coste dell'oceano Indiano.

1. La straordinaria crescita è testimoniata ancora di più dall'incremento che manifestano quei porti che fino a un decennio fa avevano un ruolo decisamente marginale. Al 14° posto della graduatoria container troviamo, infatti, Dalian con 10,1 milioni (fino al 2000 era esclusivamente un porto petrolifero), al 17° Xiamen con 8,6 milioni, al 25° Yingkou con 5,8 milioni e al 27° Lianyungang con 5,0 milioni.

Pechino punta inoltre a estendere la sua rete di scali controllati – Aden, Porto Said e il Pireo – ripercorrendo la via seguita nell'Ottocento dall'Impero britannico per garantire la sicurezza della Via delle Indie, fino a quello in corso di realizzazione ad Acu, in Brasile (per oltre due miliardi di euro), capace di ospitare navi da 400.000 tonnellate. Negli anni scorsi ha di fatto assunto il controllo del canale di Panama attraverso i due porti che lo chiudono (Balboa sul Pacifico e Colon sull'Atlantico), la cui amministrazione è stata assunta fino a metà del secolo dalla multinazionale Hutchison Whampoa di Hong Kong. Ma non basta. La Cina ha anche proposto di costruire una ferrovia in Colombia, tra Cartagena e la costa del Pacifico, lunga 220 km e alternativa al canale di Panama, e ha allo studio il taglio dell'istmo di Kra, in Thailandia, a metà della penisola malese, al costo stimato di 20 miliardi di dollari. Progetti e finanziamenti, dunque, votati a garantire la sicurezza marittima e a eludere i colli di bottiglia potenzialmente infestati dai pirati o presidiati da flotte avversarie<sup>2</sup>.

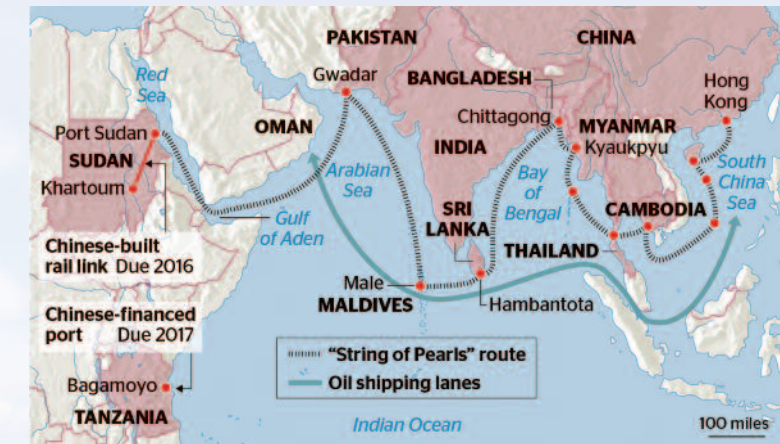
### LA CINA E L'INDIA SUL 'FILO DI PERLE'

L'oceano Indiano appare il principio organizzativo marittimo per l'intero mondo eurasiatico del XXI secolo, in cui l'Asia orientale e il Medio Oriente interagiranno sempre di più. In questo quadro Gwadar, Hambantota, Chittagong e gli altri, potranno diventare strutture logistiche tra oriente e occidente. Alla base di tutto, la fedeltà mostrata negli anni da Pechino a un modello di approccio geopolitico win-win che ne favorisce approcci e relazioni. All'osservatore occidentale, in realtà, il 'filo di perle' pare un intreccio d'interessi tra le singole compagnie di shipping e l'azione geopolitica del governo. Un'azione spesso caratterizzata dall'evidente tendenza a isolare (o accerchiare) l'India nei suoi rapporti con i Paesi vicini e a esercitare su di essa una pressione geoeconomica, geopolitica e militare.

Gli esempi sono riscontrabili nei singoli punti chiave del filo: partendo dal Myanmar, gli oleodotti Maday-Kunming e Kyaukpyu-Ruili, che collegano la costa con la provincia cinese dello Yunnan<sup>3</sup>, rappresentano un terreno di scontro geopolitico in quanto la Cina sta via via garantendosi il controllo del Paese per trasformarlo in un hub energetico privilegiato a scapito del vicino indiano.

2. Sebbene nell'oceano Indiano si sia registrata, a partire dal 2013, una drastica riduzione del numero degli attacchi alle navi commerciali, secondo l'International Maritime Bureau la zona del golfo di Aden rimane molto pericolosa soprattutto per la presenza di pirati somali in grado di agire anche a grande distanza dalla costa. Circa il 60% degli attacchi pirateschi al mondo è concentrato lungo la rotta dell'oceano Indiano; <www.recaap.org>.

3. Fa parte del progetto anche un oleodotto che inizia dall'isola birmana di Maday e, come il gasdotto, entra in Cina a Ruili e poi corre parallelo a esso. L'oleodotto ha una portata di 440.000 barili di greggio, mentre il gasdotto ha una capacità di 12 miliardi di metri cubi di gas naturale.



Il 'filo di perle'; fonte <www.thetimes.co.uk>.

Nello Sri Lanka, già nel 2004 alcune compagnie cinesi di shipping avevano stipulato accordi con il governo per lo sviluppo del porto di Hambantota. Probabilmente si tratta, nella complessità del filo di perle, dell'avamposto geograficamente più significativo in quanto costituisce un 'faro' nel cuore dell'oceano e, al tempo stesso, il più vicino al territorio indiano. Lo scalo era stato individuato come caposaldo dell'intera strategia, ma il piano ha subito un rallentamento a seguito di un'indagine, voluta dal presidente Maithripala Sirisena, riguardante una presunta corruzione tra la China Harbour Engineering Company e l'ex Presidente cingalese Rajapaksa. Lo stesso Sirisena, salito al potere il 9 gennaio 2015, ha dichiarato che nelle questioni relative ai porti non avrebbe privilegiato alcuno. Questo indiretto riavvicinamento all'India è stato sottolineato anche dalla successiva visita del presidente Modi, 25 anni dopo l'ultima effettuata da un Capo di governo indiano. D'altra parte, la posizione geografica dello Sri Lanka e le prospettive di sviluppo della sua portualità (il porto di Hambantota potrà movimentare circa 20 milioni di container) sembrano costituire un terreno delicato nei rapporti sino-indiani.

Il porto di Chittagong, in Bangladesh, rappresenta per Pechino un elemento del filo di perle di grande successo. In poco più di sei anni (2008-2014) la Cina lo ha reso il più importante di tutta la catena logistico-strategica. La prossimità con il confine indiano preoccupa Nuova Delhi, al punto che Modi si è affrettato, appena salito al potere, a firmare alcuni accordi con il Premier Sheikh Hasina per la realizzazione di due nuove banchine utilizzabili dai cargo indiani.

Tra la Cina e il Pakistan i rapporti sono solidi da quando, nel 1951, il giovane Stato riconobbe il governo comunista come il legittimo rappresentante del popolo cinese, mentre gran parte del mondo riconosceva solo il governo nazionalista di Formosa. Dagli anni Sessanta le relazioni tra Cina e Pakistan iniziarono a volgersi in chiave anti-indiana, sostenute dall'idea che «il nemico del mio nemico è mio amico». Nel 1962 la Cina entrò in guerra con l'India per questioni confinarie nella regione dell'Aksai Chin e, nonostante il supporto logistico statunitense assicurato agli indiani, la Cina riuscì vittoriosa in poco

meno di un mese. Il Pakistan cedette, senza indugio, i territori montuosi che la Cina rivendicava e in cambio ottenne relazioni diplomatiche privilegiate. I pakistani, da un lato, ottennero un contrappeso al potere dell'India e, dall'altro, i cinesi guadagnarono un partner commerciale e un alleato in grado di aiutarli nei rapporti con il mondo musulmano e con la comunità internazionale.

I rapporti Pechino-Islamabad, dunque, nel contesto del filo di perle hanno avuto un terreno decisamente favorevole in fase diplomatica proprio per l'amicizia storica tra i due Paesi. Il progetto sino-pakistano del porto commerciale di Gwadar nacque nel 2001. La presenza americana in Afghanistan diede impulso all'opera sia per l'interesse cinese a presidiare lo stretto di Hormuz (che dista una settantina di chilometri), sia per l'interesse del Pakistan alla riqualificazione della propria Marina per competere con il vicino indiano. Il progetto, da 1,2 miliardi di dollari, prevedeva lo sviluppo in due fasi e, oltre al porto, la realizzazione di un terminal commerciale aeroportuale e di un'unità di difesa aerea.

Gwadar e i rapporti sino-pakistani sono rappresentativi del quadro geopolitico che si allarga intorno al filo di perle. Innanzitutto per l'entità degli investimenti cinesi (nel 2015 Xi Jinping ha promesso 45 miliardi di dollari per l'estensione infrastrutturale ed energetica del Pakistan) e per la loro durata (la China Overseas Ports Holding Company ha rilevato dalla Psa di Singapore la concessione per 40 anni della gestione del terminal container). In secondo luogo per la complessità, la pluralità e la complementarietà delle opere materiali (porto, oleodotti, autostrade, aeroporti). In terzo luogo per il contesto geopolitico interno al Pakistan, dilaniato da conflitti etnico-politici concentrati nella regione del Belucistan. Infine, considerato che il Pakistan è il nemico storico dell'India, l'eventuale successo cinese rappresenterebbe uno scacco geopolitico a favore di Pechino.

La validità e la sostenibilità del progetto è tuttavia controversa. Secondo alcuni favorirebbe la soluzione di tre problemi che riguardano lo sviluppo delle relazioni sino-pakistane: la divisione confinaria rappresentata da una catena montuosa quasi invalicabile; l'instabilità politica del Pakistan e la forte presenza di estremismi religiosi (il Belucistan pakistano è sotto assedio militare); la regione dello Xinjiang, popolata in prevalenza da musulmani, è sempre meno incline ad accettare la dominazione cinese.

Secondo altri, invece, proprio i vincoli orografici, meteorologici ed etnici potrebbero essere insormontabili. Non da ultimo, va considerata la reazione eventuale dell'India che porterebbe a scenari non ipotizzabili ma, certamente, non pacifici.

## LA MARITIME SILK ROAD

Lo scrittore nazionalista indiano Kavalam Madhava Panikkar, negli anni Cinquanta, pose alla base delle sue riflessioni geopolitiche sull'India il fatto che essa avesse subito per secoli il dominio dei mari da parte degli occidentali (portoghesi francesi e inglesi). L'azione geopolitica indiana avrebbe dovuto porre al vertice l'interesse marittimo, il controllo dei propri mari per garantirsi prosperità e sicurezza. Aveva sostanzialmente compreso che in periodo di Guerra fredda, l'oceano Indiano – non più al centro della geostrategia e della protezione britannica – sarebbe divenuto oggetto delle mire di altri attori regionali, cinesi in primo luogo.

Preoccupazioni fondate, alla luce del filo di perle e del conseguente accerchiamento della penisola indiana.

Tuttavia, con l'annuncio della *Belt and Road Initiative*, le prospettive della relazione sino-indiana hanno rivelato traiettorie differenti. Tale iniziativa – annunciata da Xi Jinping nel corso delle visite all'università di Astana nel settembre del 2013 e nella Conferenza dell'Association of Southeast Asian Nations (Asean) di Bandung del successivo 2 ottobre – include la Silk Road Economic Belt e la Maritime Silk Road (MSR), con lo scopo di creare un corridoio settentrionale di strade e uno meridionale marittimo che colleghino Cina e Vecchio Continente.

Nella primavera dell'anno successivo, nel corso di una visita in Europa, il Presidente cinese espose il progetto *One Belt One Road* ai Capi di governo dell'Unione, evidenziando che la Cina vi avrebbe investito un totale di 100 miliardi di dollari per la realizzazione di direttrici ferroviarie e stradali nelle province occidentali cinesi e in Centro Asia, e di piattaforme logistico-portuali nello Sri Lanka e in altri Paesi prospicienti l'oceano Indiano. Il programma prevedeva anche il coinvolgimento dell'Africa – dove nel XV secolo erano giunte le navi di Zheng – in particolare del Kenya, dove i cinesi hanno intrapreso la costruzione di una ferrovia che collegherà Mombasa a Nairobi.



Le nuove 'vie della seta' terrestri e marittime, fonte: <[www.maritimesilkroad.org.hk](http://www.maritimesilkroad.org.hk)>.

La Msr inizia a Quanzhou, nella provincia cinese del Fujian, e dopo aver toccato le città costiere di Guangzhou, Beihai e Haikou, attraversa lo stretto di Malacca, il porto di Hambantota nello Sri Lanka, il Corno d'Africa e Suez per terminare nell'Europa settentrionale, lungo un percorso da definire e che dovrebbe interessare i porti dell'alto Adriatico. Il futuro della Msr è ovviamente legato ai rapporti tra Cina e India. Quest'ultima è stata formalmente coinvolta nel progetto nel febbraio 2014, ma la risposta è stata tiepida per l'indeterminatezza dell'iniziativa che è parsa poco chiara negli obiettivi. Se da parte cinese il fine dichiarato è di garantire lo sviluppo delle rotte, la sicurezza, la cooperazione economica e politica lungo questo nastro terrestre e marittimo, l'India vi vede la volontà di un riordino geopolitico che va a sovrapporsi con gli interessi statunitensi. Tuttavia, il rifiuto indiano della Msr e la contestuale 'accettazione' da parte della maggioranza dei membri dell'Asean isolerebbe Nuova Delhi dal resto dell'Asia sud-orientale e dalla stessa Cina. E questo non le sarebbe funzionale nell'ottica di allacciare relazioni economico-finanziarie forti con Pechino per rivitalizzare il proprio tessuto industriale.

D'altra parte, l'India resta preoccupata dai risvolti militari che il filo di perle e la Msr sottendono. Un esempio è costituito dall'annuncio, dato il 26 novembre 2015 a margine del Forum Cina-Africa dal Presidente Xi, dell'apertura della prima base militare all'estero, nel piccolo Stato africano di Gibuti<sup>4</sup>. L'Africa, dunque, è sempre più considerata un'incubatrice geopolitica cinese: detto annuncio ha seguito, infatti, l'invio del primo contingente cinese nell'ambito di una missione Onu in Sud Sudan. Tali avvenimenti hanno un rilevante peso geopolitico in quanto mostrano come la narrativa secondo cui la Cina non invia eserciti ma solo aiuti economici stia probabilmente perdendo di credibilità.

#### CONCLUDENDO: CINA-INDIA, GUERRA FREDDA O RIAVVICINAMENTO?

Nell'area euroasiatica l'India è il paese più interessato al rischio di un sensibile accrescimento del peso politico che il progetto potrebbe conferire alla Cina, e anche il più esposto a ricadute negative nel caso in cui i porti e le infrastrutture cessassero una funzione strategico-militare. L'India aspira a conservare un ruolo equilibratore nel continente asiatico, mantenendosi fedele alla propria vocazione al non allineamento, ma la supremazia cinese la costringerebbe, in un certo qual modo, a schierarsi. È vero che i conflitti confinari del passato non costituiscono il paradigma di un confronto geopolitico, ma il

4. Secondo Pechino la base dovrebbe fornire supporto strategico al mantenimento della pace nell'area. Tuttavia, per la posizione geografica del piccolo Stato africano, ex-protettorato francese, il significato dell'annuncio andrebbe oltre gli intenti. Non va dimenticato, infatti, che Gibuti ha rappresentato un caposaldo della geopolitica francese nel Corno d'Africa e in Medio Oriente e che, dal 2011, l'ex base francese di Camp Lemonnier è stata concessa agli Stati Uniti. A testimonianza del fatto che questo piccolo lembo di terra, dal valore geostrategico di primissimo ordine, sembra riprodurre un palese confronto/scontro tra Usa e Cina. Il piccolo Stato ha una posizione cruciale per il controllo dello stretto di Bab el-Mandeb e di tutte le rotte Suez-Malacca, possiede fondali di oltre 18 metri in grado di ospitare navi da guerra cinesi e può fungere da base aerea per eventuali operazioni in tutto il quadrante mediorientale.

crescente peso cinese sta imponendo delle scelte a Nuova Delhi, atteso che anche la nuova Via della seta passa per i suoi territori e che restarne fuori comporterebbe l'esclusione da un great game vincente. L'incertezza che ruota attorno al progetto è evidente perché la dimensione civile e militare del filo di perle e della Msr non offre garanzie ad alcuna potenza. La sola dimensione civile pare infatti insostenibile qualora non supportata da una robusta presenza militare. Sebbene la posizione geografica sia un importante fattore per la valutazione strategica di un porto, altrettanto decisiva ne è la capacità effettiva del suo controllo. I porti selezionati lungo l'oceano Indiano possono rispondere al primo obiettivo, quello della posizione, ma non possono assicurarne l'inviolabilità. La protezione di tali infrastrutture richiederebbe una massiccia presenza militare cinese che andrebbe a contrastare con il principio della non interferenza negli affari interni sul quale, sinora, si è fondata l'azione di Pechino. Peraltro, la politica di sicurezza nazionale cinese ha sempre avuto un approccio difensivo. Secondo alcuni analisti americani l'apparato navale cinese è inadeguato per un progetto credibile di sea power nell'oceano Indiano, essendo concentrato a difesa dei propri interessi nel mar Cinese. Durante le operazioni antipirateria la Plan usufruì del supporto logistico dei porti di Aden (Yemen), Salalah (Oman), Karachi (Pakistan) e Gibuti. La loro scelta non fu casuale perché la Cina confidava nei consolidati rapporti commerciali e diplomatici, inoltre la principale compagnia di shipping (Cosco) era in grado di assicurare know how e mezzi finanziari per il loro sviluppo. La questione che resta aperta è quella della trasformazione di quei porti in basi militari. Sebbene il potenziale economico di alcuni sia evidente, in altri casi è opinabile. Abbiamo visto, infatti, le criticità di alcuni di essi: di Gwadar (per problematiche ambientali e di conflittualità etnico-politiche), di Kyaukpyu (l'oleodotto verso lo Yunnan attraverserebbe l'altopiano dello Shan, regione popolata da una etnia ribelle in guerra per l'indipendenza dal regime di Yangon). Pur riconoscendo nel filo di perle una macro-strategy, su una scala di analisi inferiore si evince come le scelte di Pechino possano presentare rilevanti difficoltà nella loro attuazione, a meno di un coinvolgimento di Forze militari che, a loro volta, genererebbero diffidenze e reazioni da parte indiana. Filo di perle e Msr offrono differenti chiavi di lettura della geopolitica cinese lungo l'oceano Indiano, ma in ogni caso mettono in evidenza un dinamismo in grado di ridefinire in quell'area nuovi scenari e nuove gerarchie

G

#### BIBLIOGRAFIA MINIMA

- D. CABRAS, *Il ritorno dell'impero di mezzo*, Fuoco Edizioni, Roma 2013.  
 J. HOLMES – T. YOSHIHARA, *China naval ambitions in the Indian Ocean*, «Naval Institute Press», Annapolis 2008.  
 K.M. PANIKKAR, *Indian Nationalism: Its Origin, History and Ideals*, The Faith Press, London 1950.  
 M. FUMAGALLI (a cura di), *La rete planetaria della Cina*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna 2013.  
 P. SELLARI, *Geopolitica dei trasporti*, Laterza, Roma-Bari 2013.  
 V. MARANTIDOU, *Revisiting China's 'String of Pearls' Strategy: Places 'with Chinese Characteristics' and their Security Implications*; <[http://csis.org/files/publication/140624\\_issuesinsights\\_vol14no7.pdf](http://csis.org/files/publication/140624_issuesinsights_vol14no7.pdf)>.  
 Z. DAULET SINGH, *Indian perceptions of China's maritime silk road idea*, Institute for Defence Studies And analyses, «Journal of Defence studies» 4 (2014) 8.