

# Sistemi di Logistica *Numero Speciale*

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di economia della logistica e dei trasporti diretto da Rocco Giordano

## SISTEMI DI LOGISTICA *Numero Speciale*

Supplemento a  
**SISTEMI DI LOGISTICA**  
Anno IX - n. 4

**Dicembre 2016**

Rivista trimestrale on line  
Registrazione del Tribunale  
di Napoli  
n. 61 del 10.06.2008

**Direttore editoriale**  
Rocco Giordano

**Direttore responsabile**  
Umberto Cutolo

### Comitato scientifico

Alberto Amatucci  
Luigi Battistelli  
Andrea Boitani  
Giacomo Borruso  
Agostino Bruzzone  
Giulio Erberto Cantarella  
Fabio Carlucci  
Loreto Colombo  
Fabrizio Dallari  
Giulio Maternini  
Giuseppe Moesch  
Pasquale Persico  
Lanfranco Senn  
Stefano Zunarelli

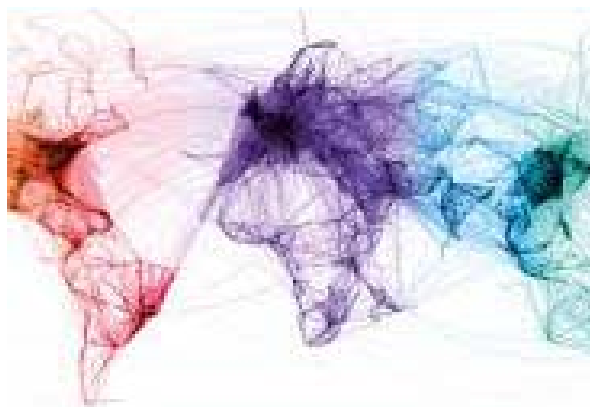
**Segretaria di Redazione**  
Lisa Russo

**Redazione**  
via Risorgimento, 46  
80028 (Grumo Nevano)  
Napoli  
Tel. +39 081 8332871  
Fax +39 081 3951646  
segreteria.giordanoeditore@  
gmail.com

**Editore**  
Giordano Editore  
via Santa Brigida, 6  
80132 Napoli  
Tel. +39.081.8332871  
Fax +39.081.3951646  
www.roccogiordanoeditore.eu

## NUMERO SPECIALE

### La connettività delle reti e la nuova geografia funzionale



da Parag Khanna

*Connectography:*

*Le mappe del nuovo ordine mondiale*

## Presentazione

Durante il corso di Economia del Turismo e dei Trasporti dell'anno accademico 2016-2017 alla Università di Salerno, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche tenuto da Fabio Carlucci per il turismo e da Rocco Giordano per i trasporti, è stato ampiamente commentato e discusso il tema dell'accessibilità dei territori e la connettività delle reti per sostenere un turismo globale.

Si sono costituiti 4 gruppi di lavoro dove gli studenti hanno commentato ed approfondito il Libro di Parag Khanna *Connectography: le mappe del futuro ordine mondiale*.

La sintesi è riportata all'interno di questo numero speciale della Rivista e gli Autori sono gli studenti del corso e precisamente:

### *Parte I*

- Rosa Amaro
- Ilaria Gargano
- Clara Ivonne Salerno
- Ylenia Scannapieco

### *Parte II*

- Ilaria Addeo
- Solène Buono
- Martina Ciotta
- Nicolò Fortunato
- Ilaria Maria Longo

### *Parte III*

- Amandine Leporc
- Alexandra Bégoc
- Giuseppina Esposito
- Michela Ocello
- Gianmarco Pompele

### *Parte IV*

- Camilla Barone
- Pasquale Romanelli
- Sara Maietta
- Clemence Rousseau
- Naoual Moumcras.

Il lavoro è stato dibattuto e commentato in aula, dando ai discenti una lettura diversa della geografia del mondo che non è più solo fisica ed economica, ma prende sempre più posto la nuova geografia funzionale dove i trasporti e le infrastrutture lette nella logica del loro finalismo economico sono il link che supera le barriere dei confini e della cultura, geoeconomica e geopolitica, cambiando concetti che non sono più spiegabili attraverso una lettura macroeconomica ma che sono sempre più di politica economica che si accompagna ad una lettura dei territori sempre più globale.

# Parte I. La connettività delle reti disegna i nuovi confini

## Premessa

“Il fatto centrale dell’età che stiamo vivendo è che ogni paese, ogni mercato, ogni mezzo di comunicazione, ogni risorsa naturale, tutto è connesso”. Questa citazione, che attribuiamo a Simon Anholt, aiuta a comprendere i mutamenti che caratterizzano il nostro mondo, riflettendo nuovi modi di organizzare gli spazi degli uomini: trasporti, comunicazioni, infrastrutture energetiche globali – complesso di strutture volte all’espletamento di servizi pubblici- richiamano il concetto di connettività. Oggigiorno, qualsiasi cosa faccia l’essere umano, avviene tramite la tecnologia applicata alla reti, che viene considerata un impulso. Essa spinge l’uomo verso nuove opportunità. L’espansione della connettività ha generato una società globale maggiore dei singoli Stati e, inoltre, diviene fondamentale per comprendere le dinamiche geopolitiche fra le superpotenze, le multinazionali e comunità virtuali. Con il passare del tempo, flussi di persone e risorse possono spostarsi molto più velocemente per raggiungere opportunità o sfuggire a disastri naturali. Infatti, grazie alle evoluzioni ingegneristiche, gli uomini hanno realizzato infrastrutture capaci di ribaltare la navigazione e il commercio, semplificando la circolazione di persone, merci e capitali da un continente all’altro – il canale di Suez, situato in Egitto, permette di navigare dal Mediterraneo all’Oceano Indiano senza circumnavigare l’Africa sull’Oceano atlantico, come avveniva in passato; oppure, il tunnel di Marmaray, in Turchia, grazie a cui Cina e Europa possono incontrarsi. Il prossimo obiettivo sarà quello di realizzare un’autostrada interoceanica e ponti che collegano la Penisola Arabica all’Africa. Queste nuove infrastrutture hanno accresciuto il valore economico del mondo facilitando la connessione e il passaggio alle frontiere. Dunque, la connettività è una condizione necessaria affinché avvenga uno slancio nell’economia globale.

L’economista inglese John Maynard Keynes, sostenne che gli investimenti in infrastrutture pubbliche, quali strade, ponti, assistenza sanitaria ed istruzione, rappresentano uno strumento necessario per la creazione di posti di lavoro e per far fronte alla domanda. Motivo per cui, lo stesso presidente Roosevelt adottò questi parametri nelle sue politiche nel periodo della depressione, momento che diede inizio ad una crescita inarrestabile di capitale fisso da -20% del PIL al 30% e oltre. La realizzazione di infrastrutture è un fondamento della mobilità sociale e della resilienza economica: in Cina meridionale, le grandi reti di trasporti, hanno permesso agli abitanti di muoversi molto più facilmente per trovare lavoro e riprendersi velocemente dalla crisi finanziaria del 2007-2008.

Si è convenuto che la costruzione di infrastrutture è l’unico strumento in grado di apportare sviluppi alle economie interne. Ma nonostante ciò, negli ultimi anni, nei Paesi occidentali, l’investimento è

calato inesorabilmente: infatti, sempre più spesso, le strade e le gallerie americane provocano ingorghi distruttivi, i ponti in rovina causano incidenti e ritardi, mentre i porti e le raffinerie non sono più in grado di soddisfare la domanda da parte dell'armamento. Molte analisi ed eventi eclatanti, dimostrano che esiste un gap immenso tra offerta e domanda di infrastrutture.

Secondo la Banca Mondiale, l'infrastruttura è "l'anello mancante" per risolvere problemi relativi a povertà, salute, educazione e disoccupazione. Si ipotizza che l'umanità realizzerà molte più infrastrutture nei prossimi quarant'anni che nei quattromila passati, fino al punto di creare un mondo che riflette sempre più quello virtuale.

## 1. I confini politici meno vincolanti

I confini politici sono formati da caratteristiche ambientali, nei quali si plasmano l'insediamento umano e le differenze culturali, come nel caso del confine tra India e Pakistan, illuminato dalla moltitudine di riflettori che formano una linea color arancione. I confini che vengono rappresentati nelle carte politiche, ci inducono a credere che siano tutte così nette come nell'esempio di cui sopra. La realtà ci dimostra che, invece, le due grandi frontiere nordamericane USA-Messico di 3000 km, nonostante le pattuglie di guardia, è attraversato da milioni di persone e merci. Ci sono molte regioni in cui i confini stanno diventando inflessibili, ad esempio la barriera di sicurezza israeliana, oppure la recinzione in Bulgaria per bloccare gli immigrati illegali. Al contrario dell'effetto che dovrebbero generare, ossia di separare territori e popoli, queste frontiere restano porose, perché la stragrande maggioranza della popolazione si addensa attorno ad esse.

In effetti, la connettività ha un effetto deterrente nella relazione tra i popoli che effettuano un passaggio dall'ostilità alla cooperazione attraverso il confine, dal momento che i paesi eliminano l'obbligo del visto per gli stranieri, le valute sono cambiate in tempo reale al bancomat e si può accedere online a qualsiasi contenuto, inoltre il costo delle telefonate si avvicina sempre di più a zero, grazie a Viber e Skype. Oggi, in realtà, i confini contano solo dove sono presidiati.

Le megainfrastrutture superano gli ostacoli della geografia naturale e di quella politica, e la loro mappatura rivela che l'età dell'organizzazione del mondo secondo lo spazio politico, il modo in cui legalmente suddividiamo il globo, sta cedendo il passo alla sua organizzazione secondo lo spazio funzionale, cioè il modo in cui lo usiamo e le infrastrutture ci raccontano chi è connesso a chi dalla geografia funzionale. Connettività e geografia non sono opposti ma spesso si sostengono a vicenda, ad esempio, Stati Uniti e Messico condividono una geografia continentale, ma la loro sempre più solida connessione trasforma la loro divisione politica in uno spazio mutualmente strutturato. Dunque la connettività permette un uso migliore della geografia, in quanto le sue diramazioni rappresentano linee più valide rispetto a quelle tracciate in passato. Le infrastrutture connettive che attraversano i confini sovrani diventano

qualcosa di più di semplici autostrade o linee dell'alta tensione, bensì utilities comuni, co-governate attraverso le frontiere. Queste infrastrutture connettive hanno una legittimità che deriva dall'essere state pensate e costruite in partnership e dall'essere fisicamente più reali del diritto e della diplomazia. Essa è geopolitica a tutti gli effetti, anche se cambia il ruolo dei confini. Forze quali il decentramento, l'urbanizzazione, le megainfrastrutture e la connettività digitale ci imporranno di produrre carte geografiche di gran lunga più complesse.

## 2. Un mondo di supply chain

Parag Khanna afferma che esiste una legge che ci ha accompagnati dal tempo in cui eravamo cacciatori-raccoglitori e si tratta della legge della domanda e dell'offerta: due forze dinamiche in cerca di equilibrio in tutti gli aspetti della vita umana. Man mano che ci avviciniamo ad una connettività infrastrutturale e digitale che abbraccia l'intero mondo, l'offerta di tutto può incontrare la domanda di tutto.

Questo scenario prende il nome di supply chains world.

Quando parliamo di supply chain facciamo riferimento all'ecosistema completo di produttori, distributori e venditori che trasformano materiale grezzo in beni e servizi erogati alla gente in qualsiasi parte del mondo. Non parliamo, quindi, di cose in sé ma di un sistema di transazioni.

Nel nostro XXI secolo le supply chain e la connettività sono i principi organizzativi dell'intera umanità. Ciò che favorisce e accelera la crescita del sistema globale di supply chain sono le infrastrutture, i mercati dei capitali, la deregulation, le comunicazioni. Ed è proprio Internet la forma di infrastruttura più recente sulla quale si basano tante supply chain, e sono proprio queste oggi a far funzionare il mosaico statale. L'unico nemico delle supply chain è l'inefficienza.

I piani di studio dei master in Business Administration ora considerano il supply chain management una competenza centrale a causa dell'alta domanda di esperti nei settori della vendita al dettaglio, della difesa, delle tecnologie dell'informazione e altri ancora.

Il movimento delle persone normali in cerca di una vita migliore è la prova lampante che siamo entrati in un supply chain world. Nel 1960 soltanto 73 milioni di persone vivevano fuori dal paese d'origine; oggi il loro numero ammonta a 300 milioni ed è in rapida ascesa dallo scoppio della crisi finanziaria.

Conclusione: se le supply chain non arrivano alle persone, sono le persone che si avvicinano alle supply chain.

Le supply chain però sono al tempo stesso la più grande benedizione e la più grande maledizione per la civiltà: sono una via di fuga dalla prigione della geografia, ovvero creano opportunità economiche dove non se ne vedeva traccia, portano idee, tecnologie e pratiche di business in quei luoghi che non sono stati dotati di vantaggi

dal punto di vista del clima, del suolo o di altre variabili propizie. Le supply chain sono quindi una forma di salvezza per i miliardi di abitanti dei paesi in via di sviluppo che stanno sul fondo della scala della ricchezza.

Ma c'è da dire anche che purtroppo le supply chain sono anche lo strumento con cui i mercati violentano il mondo. Sono i condotti attraverso la quale passano il saccheggio delle foreste tropicali e il pompaggio di emissioni nell'atmosfera, i canali per i traffici di droga, armi ed esseri umani. Non una sola risorsa verrà risparmiata nel supply chain world.

Il destino della società umana è inscindibilmente legata al modo in cui gestiamo le supply chain. Questa grande guerra delle supply chain è una corsa non alla conquista, bensì alla connessione fisica ed economica ai più importanti bacini mondiali di materie prime, alta tecnologia e mercati in rapida crescita. Non vincerà necessariamente la potenza più forte, vincerà la più connessa.

Nel supply chain world non importa chi possiede un territorio, ma chi lo usa.

Il longevo mantra del mondo de iure è "questa terra è mia" ; il nuovo mantra del mondo de facto è "o lo usi o lo perdi".

### 3. Flussi e attrito si superano con le connessioni

Una dinamica concettuale che prendiamo in prestito dalla fisica è quella di flusso e attrito. Esistono tanti tipi di flussi nel sistema connesso globale: risorse, beni, capitali, tecnologia, persone, dati, idee. E ci sono tanti tipi di attrito: frontiere, conflitti, sanzioni, distanza, regolamentazioni. I flussi sono il modo in cui distribuiamo la grande energia del nostro ecosistema e della nostra civiltà e la mettiamo a lavorare in qualche parte del pianeta; gli attriti sono tutti gli ostacoli, le barriere e i crolli che intervengono nel processo.

La proprietà fondamentale di ogni sistema è di massimizzare il flusso: ossia di permettere a ciascuna parte di connettersi a ciascun'altra.

La storia della nostra emergente civiltà del network globale è una storia di rapporto tra flusso e attrito su una scala in perenne espansione.

Un minore attrito consente più flussi, ma maggiori flussi amplificano i rischi. Ogni paese che rifiuta di aprirsi ai flussi è destinato a fallire, ma al tempo stesso devono esserci attriti sufficientemente sottili da permettere di cogliere tutti i pro minimizzando i contro.

Il nostro mondo continuerà ad esser pieno di attriti, ma l'attrito del futuro consisterà nel controllo dei flussi. Ci sarà meno da combattere sulle linee che ci dividono che non su quelle che ci connettono.

## Dalla globalizzazione all'iperglobalizzazione

La globalizzazione è iniziata nel III millennio a.C. con il commercio tra le città-Stato degli imperi mesopotamici. In questo contesto la connettività è un concetto molto importante poiché diffonde ricchezza in tutte le direzioni. La globalizzazione ha continuato la sua crescita grazie agli imperi che allargando le loro connessioni, prima con le spedizioni oceaniche e poi con le compagnie delle Indie, hanno allargato gli orizzonti del mercato. Oggi la globalizzazione è più dispersa, più ricca di motori e di partecipanti, nonché più robusta ed inclusiva, quindi stabile. La parola "globalizzazione" è entrata nell'uso solo alla fine degli anni Ottanta, poco prima della conclusione della guerra fredda. Ma nonostante la radicale espansione della connettività mondiale, essa è stata dichiarata morta per ben tre volte. La prima volta con gli attacchi terroristici dell'Undici Settembre 2001 a New York e Washington. Fu dichiarato che l'erosione della fiducia tra l'Occidente e il mondo arabo, l'aumento delle misure di sicurezza ai confini e il disordine geopolitico delle guerre in Iraq e Afghanistan avrebbero ridotto l'economia globale allo stallo. La seconda volta con il collasso dei negoziati di Doha dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) nel 2006, quando in assenza di accordi su un quadro globale di regole, il commercio mondiale avrebbe rallentato e si sarebbe contratto. Più recentemente, infine, con la crisi finanziaria del 2007-2008, il calo delle esportazioni, le diminuzioni dei prestiti internazionali e l'attacco al modello anglosassone di capitalismo sono stati citati come prova di una "deglobalizzazione". Una quarta vita dell'idea della "fine della globalizzazione" è attualmente in corso a causa dell'aumento dei tassi d'interesse americani, del rallentamento della crescita cinese e del nearshoring (la delocalizzazione in prossimità dei confini di un paese) e dell'automazione della produzione dall'energia a basso costo e dalle tecnologie avanzate di manifattura. Certo è che la globalizzazione sta varcando la soglia di una nuova età dell'oro, trainata da ambizioni strategiche, nuove tecnologie, denaro facile e migrazioni globali. Con l'aumento delle esportazioni stiamo assistendo alla resurrezione delle reti commerciali che in Antichità e nel Medioevo collegavano le civiltà del Sud e del Sud-Est asiatico. Inoltre il costo minore dei viaggi intercontinentali e la connettività permetteranno ad alcune aziende di media e piccola dimensione dei paesi del Sud America, Africa e Asia, di ricorrere alle supply chain. La globalizzazione è diventata una serie multidirezionale di tsunami che sorgono nel mezzo degli oceani e si infrangono sui continenti secondo correnti collettive. Si è tentati di pensare che la globalizzazione abbia raggiunto l'apice, ma l'unico settore ad avere un declino nel flusso internazionale di capitali è quello del prestito bancario. Non è vero che la globalizzazione sia sinonimo di americanizzazione; piuttosto è la dipendenza dell'economia americana dalla globalizzazione a continuare a crescere nei termini di flussi in entrata di talenti e investimenti e di flussi in uscita di beni, servizi e capitale in cerca di alti margini. Oggi la globalizzazione non ha più necessità dell'imprimatur di Wall Street o della FED. La rivoluzione energetica degli Stati Uniti ha determinato la caduta delle importazioni petrolifere, ma ha pure incoraggiato nuovi massicci spostamenti di capitale europeo e asiatico in quel paese, diretti verso ope-

razioni altamente tecnologiche del fracking, le raffinerie di petrolio e l'industria chimica. In questo ambito ci sono anche i global investors che intelligenti non analizzano i trend come elementi isolati, ma guardano al quadro completo e ragionano sulle conseguenze. Nel 2020 quasi tutti i nuovi ingressi nella forza lavoro globale proverranno da altri paesi in via di sviluppo e man mano che le infrastrutture si consolidano in questi mercati di frontiera, gli imprenditori possono rapidamente cambiare sede alle loro fabbriche, rendendo la concorrenza più spietata che mai. Tenderà ad esistere sempre una "Nuova Cina" pronta ad attirare manifatture a basso salario e alta intensità di lavoro. Gli studiosi dei fenomeni commerciali, le banche d'investimento e le imprese del tech la chiamano l'età dell'iperglobalizzazione dove se la globalizzazione fosse un pallone, sarebbe soltanto al pallido inizio della propria capacità di gonfiarsi.

L'importanza strategica di uno stato è tradizionalmente misurata sulla base dell'estensione territoriale e della potenza militare. Oggi, invece, il potere deriva dalla capacità di influenza esercitabile attraverso la portata della connettività. Il fattore dominante dell'importanza di uno stato non è la sua posizione geografica e né la popolazione ma la sua connessione ai grandi flussi di risorse, capitali, dati, intelligenze e altri asset di alto valore. Valutare la connessione di un paese è uno strumento importante anche a correggere l'errore che consiste nel legare l'influenza percepita alle dimensioni geografiche. Le nazioni più connesse sono state tradizionalmente gli Stati dell'Occidente, con la loro storia secolare di legami coloniali di vasta estensione, dense relazioni regionali, corposi mercati di capitali e capacità tecnologica. Oggi uno Stato connesso è uno Stato rispettato e il primato lo detiene la Germania come nazione più ammirata al mondo. Più connettività significa più crescita e più flussi e molto importanti nella connettività digitale sono le supply chain.

Tutte le mappe hanno una legenda dove si possono trovare dei simboli che decifrano le differenze nel paesaggio raffigurato. Per produrre un atlante del supply chain world abbiamo bisogno di qualcosa di simile, ma molto più sofisticato: un glossario del potere. Il primo passo è quello di mappare autorità e connessioni. Bisogna poi dare evidenza alle unità più coerenti, alle connessioni più concrete e ai centri d'influenza più forti.

## 4. Nazioni, Città Commonwealths, Comunità, Imprese: le diverse connessioni

Uno degli errori più rilevanti delle nostre cartine tradizionali è di rappresentare le nazioni come realtà unitarie. Alcuni paesi sono culturalmente e politicamente diversi che solo la geografia li tiene insieme, come l'India.

Altre Nazioni, invece, sono legate solo dal nome. Gli arcipelaghi indonesiani sono molto poveri e hanno un disperato bisogno di infrastrutture di trasporti e comunicazione necessari a mantenere coeso un paese.



I confini naturali possono essere delle ottime frontiere politiche ma allo stesso tempo possono anche dividere le nazioni poiché si fatica molto a mantenere l'unità politica. Gli spazi non connessi tra loro vanno alla deriva e si dissolvono. Le distanze possono essere armi a doppio taglio poiché da un lato possono proteggere la popolazione del nucleo centrale dall'altro hanno bisogno di grandi investimenti per garantire loro l'unità. Molte delle più grandi nazioni sviluppate del mondo sono molto più frammentate poiché non possiedono le infrastrutture per promuoverne la coesione. Brasile-Indonesia-Nigeria-India in questi paesi il gradiente di governabilità diminuisce drasticamente con l'aumentare della distanza dalla capitale.

Congo, Somalia, Libia, Siria e Iraq sono solo buchi neri geopolitici. Ci sono poi entità semistatali come Kurdistan e Palestina che non sono presenti nelle carte geografiche ma dovrebbero esserlo. Possiamo trovare anche Stati negli altri Stati come Hezbollah in Libano, Boko Haram in Nigeria e i talebani a cavallo tra Afghanistan e Pakistan. Anche se l'Isis non è riconosciuto come stato ha un pieno controllo del territorio su cui aggressivamente si espande. Si ritiene che i grandi paesi con la loro grandezza siano garanti di stabilità ma fondamentalmente sono anche i più diseguali. Troppa ricchezza nazionale è accumulata in una o due città lasciando poco per la popolazione. LUOGHI FISICAMENTE VICINI L'UNO ALL'ALTRO SONO MONDI DIVERSI. Ma l'estrema diseguaglianza mette a rischio la nozione di unità nazionale coerente.

## Città

Le città sono il più durevole e stabile modo di organizzazione sociale dell'umanità, è la vera forma globale senza tempo. Nel XXI secolo le città sono la più profonda infrastruttura dell'umanità, sono la creazione umana più visibile dallo spazio passando dai villaggi alle città e dalle aree metropolitane alle megalopoli fino ad arrivare ai supercorridoi lunghi km.

Nel 1950 esistevano solo due megalopoli con una popolazione superiore a 10 milioni di abitanti : Tokyo e New York. Nel 2025 di megalopoli di queste dimensioni ce ne saranno almeno quaranta. Le global cities sostituiscono gli Stati come centri gravitazionali del mondo. Queste global cities sono un aggregato di finanza e tecnologia, diversità e vitalità. Lo status di World-city viene dato loro dalla capacità di attrarre capitale straniero e dalla loro stabilità politica. La connettività è più importante delle dimensioni e della sovranità statale. Il peso demografico conferisce alle città maggiore influenza sulle politiche nazionali e permette loro di negoziare maggiore autonomia e di stabilire una diplomazia diretta con altre città → diplomacity.

Le venti città più ricche ospitano oltre il 75% delle maggiori aziende che investono nella propria espansione in queste città e nel network che le lega. In realtà queste global cities hanno dato vita ad una loro alleanza attraendo aziende forti da tutto il mondo e ammassando molto capitale. L'ascesa delle nuove megalopoli è il più forte contributo dato all'economia mondiale. In tutto il mondo i

gruppi dirigenti urbani aprono delle ZES e attirano investitori per creare lavoro per i propri cittadini, per creare benefit locali anziché nazionali. Nascono così gli “ aerotropoli ” ossia interi nuovi distretti attorno agli aeroporti. Gli aerotropoli si connettono efficacemente ai mercati e alle supplychain globali.

## Commonwealths

I commonwealths regionali sono un modo più realistico di condividere capacità e organizzare l'azione collettiva, essi aiutano i membri più deboli a modernizzarsi proprio come l'UE ha fatto con l'Europa Orientale ed i Balcani. L'ingresso nell'UE grazie all'adozione di leggi chiare e affidabili ha permesso a questi paesi di rendere facile e più attrattivo l'investimento per le supplychain. La forte integrazione tra le infrastrutture e i mercati che è in corso all'interno di molte regioni le rende molto più robuste delle nazioni.

Le megaregioni sono “ imperi compositi ” disomogenei, politicamente decentrati e segnati da grandi fratture culturali. La realtà delle megaregione economicamente integrate è ben diversa, molto più convincente. Le civiltà tendono a connettersi piuttosto che scontrarsi.

## Comunità

Le diaspore sono un flusso perpetuo e multidirezionale di finanza, comunicazioni, e network politici attraverso decine di confini nazionali. Mapparne le reti delle diaspore ci mostra quanto queste siano moltiplicatori di forza. Le diaspore sono inoltre sorgenti di capitale fidato e di lungo termine e si stanno ristabilendo nella patria d'origine a numeri record ovunque la qualità della vita sta migliorando producendo un fenomeno importante come il “ ritorno dei cervelli ”. Questi rimpatriati sono acceleratori di innovazione dal momento che iniettano idee occidentali in società più rigide.

Le diaspore sono una delle avvisaglie più significative di un mondo che si muove per condividere stili di pensiero anziché territori. Si tratta di Stati-relazione: stati in cui né la loro impronta fisica né il numero dei loro membri sono importanti quanto la loro capacità di agire attraverso mondo virtuale e quello reale. Queste due realtà oggi si sono fuse in un'unica realtà dando così modo alle persone di soddisfare il proprio benessere attraverso i social network.

La connettività globale toglie importanza alle radici tradizionali e le estende e rimpiazza con tutta una nuova gamma di legami ed identità transnazionali.

## Imprese

Oggi giorno molte società trascendono i confini nazionali evitando di dipendere da un solo mercato, o da un solo investitore o da un solo quartier generale. Con una forte connettività c'è una maggiore possibilità che le grandi società s'impadroniscano per creare proprio vantaggio competitivo. Ci sono meno di 5 paesi al mondo il cui PIL è superiore agli oltre 200 miliardi di dollari di liquidità che Apple Inc. tiene in giro per il mondo ciò vuol dire che Apple potrebbe

acquistare l'intera produzione combinata di molti paesi. E non solo ha più denaro ma occupa più mindshare ossia più fidelizzazione mentale.

## Parte II. La grande devoluzione dal decentramento all'aggregazione: il nuovo destino manifesto

### 1. La grande devoluzione: dal decentramento all'aggregazione

#### La devoluzione

La grande devoluzione potrebbe apparirci come un termine ormai vago, forse di retaggio storico; eppure è fondamentale ancora nella nostra epoca: la devoluzione è infatti l'elemento che dovrebbe comparire ogni giorno in tutte le politiche, affinché si assista alla scomparsa totale della guerra. Le guerre che tutt'ora vengono ancora combattute sicuramente non possiamo paragonarle al primo o al secondo conflitto mondiale, ma sono ugualmente la causa principale di così tanto odio, paura e vittime.

Capiamo, dunque, che la devoluzione, anche definita come decentramento, è un aspetto molto importante, a cui se ne affiancano altri, come la connettività o la necessità di realizzare infrastrutture, che sono degli elementi essenziali per il raggiungimento dello scopo prefisso.

Khanna afferma che affinché si possa parlare di un mondo connesso, l'elemento che dovrebbe prevalere in ogni politica è proprio il decentramento. Per decentramento si intende la frammentazione del territorio in più unità di potere. Nel decentramento, dunque, non ci troviamo più dinanzi a imperi, ma a nazioni, che poi diventano province, fino a parlare di città. Assistiamo tutt'oggi ad un decentramento, che però è esistito sin da sempre; un decentramento, insomma, che è attivo già da diversi secoli. Basta pensare all'indipendenza americana dalla Gran Bretagna, ma ancor di più all'età della decolonizzazione che ha visto secessioni e guerre di indipendenza che hanno riguardato soprattutto l'Africa e l'Asia. Il collasso dell'Unione Sovietica, a cui è seguita la formazione di una quindicina di nuove nazioni, è l'esempio più significativo del processo di devoluzione. Questo fenomeno può essere considerato come l'ultimo maestoso capitolo del processo di devoluzione del XX secolo. Oggi, viviamo in un mondo ove il numero dei membri delle Nazioni Unite è di circa 200, rispetto alle 50 nel 1945. Eppure, così come in tutti gli altri campi, abbiamo assistito ad un progresso del fenomeno della devoluzione: oggi, infatti, essa si affianca sempre di più a nuovi aspetti, tra cui le nuove tecnologie, l'espansione dei mercati, l'influsso sempre più presente dei trasporti e delle comunicazioni. Per queste ragioni ogni singola città sente il bisogno non

più di interfacciarsi soltanto con la sua capitale nazionale, ma con tutto il mondo. Le città avvertono sempre di più l'esigenza di rapportarsi e relazionarsi con il mondo esterno, creando anche un sistema competitivo. Nel corso dei secoli sono stati fatti molti sforzi per accomunare e accorpare insieme tutta una serie di popoli con culture, lingue, religioni, tradizioni diverse, ma questi tentativi il più delle volte sono falliti, perché l'omogeneizzazione viene spesso considerata come una minaccia e capita persino che minoranze e maggioranze vengano unite con la forza.

Il decentramento è anche la ragione che sta alla base della scomparsa del tradizionale modello di guerra tra stati. Una guerra non intesa solo come conflitto mondiale, ma anche come guerra civile, di espansione territoriale, di indipendenza. Il declino dei conflitti internazionali potrebbe essere proprio corrisposto al periodo successivo al secondo dopoguerra. Grazie alla decolonizzazione, infatti, si è avuto quasi un raddoppiamento del numero degli stati presenti nello scenario mondiale. A partire dalla guerra fredda c'è stata una forte ascesa del numero di guerre.

Potremmo quasi affermare che oggi il termine "guerra" potrebbe essere scomparso del tutto, ma purtroppo non è così, perché esistono paesi dove viene ancora combattuta. Come risolvere del tutto questo problema? Come afferma Khanna, l'unica soluzione affinché questo termine così atroce scompaia dal mondo, sarebbe quella di concedere a ciascuna tribù la sua nazione per poter raggiungere una pace in ambito internazionale. È soltanto in questo modo che ogni popolazione potrebbe avere un proprio territorio ed anche una propria autonomia, senza aver più l'esigenza di usare la guerra come strumento risolutivo. Dunque, che vincano le tribù!

Il decentramento, in più, sta dando la prova di essere un garante di stabilità globale, affermandosi sempre di più alla democrazia. Lo scopo principale del decentramento, non sono le elezioni come accade per la democrazia, ma la stabilità politica. È vero sì che la democrazia dà voce al popolo che attraverso questo sistema può esprimere il suo grado di insoddisfazione, reclamando l'autogoverno, ma è anche vero che le richieste dei popoli, molte delle volte, sono difficili da gestire da parte degli Stati, che non sanno dare una risposta concreta e generano malcontento.

Il processo di devoluzione è ancora più indispensabile soprattutto in stati come Siria e Iraq, dove le varie guerre civili sono la causa di un bilancio di vittime annue, che ammonta intorno a 300.000. Vengono continuamente fatti degli errori, perché si continua ancora oggi a dare maggiore rilevanza al concetto di nazione, piuttosto che a tutti i diversi nazionalismi che le rendono possibili. Non si può congelare la carta geopolitica così come la vediamo oggi, perché non possono non essere presi in considerazione gli errori del passato che invece hanno contribuito a consolidarla così come la conosciamo oggi. Ad esempio, la concessione, già negli anni Quaranta, dell'indipendenza a due zone come la Palestina e il Kashmir avrebbe evitato tutta una serie di sofferenze e stragi che hanno causato malessere nel corso del tempo.

L'incremento del numero delle nazioni, rende quasi ovvio che al contempo esse siano più piccole. Infatti, oggi si contano all'incirca 150 paesi con una popolazione di circa 10 milioni di abitanti, motivo per cui queste zone più che somigliare a degli Stati, somigliano a delle città regionali. Questi stati non possono certo vivere in un mondo distante, ed è per questa ragione che si avverte sempre di più il bisogno della connettività, per vivere in un mondo connesso. La quantità dei vari confini politici ci fa comprendere che la connettività per essere più necessaria e funzionale. In un mondo ideale dovrebbero essere presi in considerazione tutta una serie di aspetti che lo rendano tale.

Innanzitutto, una popolazione sostenibile, compresa fra i cinque e i venti milioni di abitanti, ma ancor più delle città, che dovrebbero essere ben costruite e collegate l'una all'altra da una solida connettività. Il tutto dovrebbe essere accompagnato da un'amministrazione efficiente che permetta di raggiungere questi obiettivi. Oggi esistono vari Stati che rispondono a questi criteri, come gli Emirati Arabi o la Svizzera. Certamente non è l'Italia che deve ancora migliorare e fare molti passi avanti. D'altra parte, esistono paesi come il Libano o la Bosnia che anche se sono troppo piccoli e in continua frantumazione per la coesistenza di diverse etnie, culture e religioni, possono essere considerati come esempi significativi per la forte interdipendenza.

Tutti i paesi, anche fra i maggiori del mondo per dimensioni e popolazione potranno conservare l'unità, solo se saranno capaci di realizzare più decentramento con forte connessione. I fenomeni di violenza interna, che molto spesso possono portare al terrorismo o assassini, sono la conseguenza principale dell'incapacità di sistemare geograficamente gruppi etnici all'interno di confini postcoloniali. La violenza terrorista è infatti alimentata innanzitutto dalle dispute territoriali, a cui si affiancano le tensioni etniche e religiose. Non a caso, oggi, le violenze sfociano in tutti quegli Stati ove ci sono varie questioni geografiche ed etniche ancora aperte ed irrisolte. Anche loro, hanno bisogno di essere connessi con il resto del mondo e con gli altri gruppi sociali. Allora capiamo chiaramente che l'unica soluzione potrebbe essere il decentramento, in quanto una maggiore autonomia potrebbe portare una maggiore stabilità.

Molte volte, in più, questo tipo di questione comprende tutta una serie di aspetti che vanno a ricomprendere persino l'identità, le risorse e il territorio.

Accanto al concetto di decentramento va considerato un altro aspetto, quello delle infrastrutture, che giocano un ruolo preponderante nella crescita economica e nella stabilizzazione. L'Afghanistan, ad esempio, non riuscirà mai ad ottenere una stabilità fino a quando non costruirà un network di trasporti capace di connettere l'Asia meridionale con quella centrale. Infatti, il presidente Ashraf Ghani, sta cercando di raggiungere questo obiettivo, insistendo molto sull'apertura di quindici nuovi varchi di confine con il Pakistan.

Il tema delle infrastrutture, è affiancato sempre più dal bisogno di scendere a patti e compromessi. Il governo Filippino, ad esempio, cosciente dell'incapacità di riuscire a sconfiggere il movimento musulmano è sceso ad accordi, garantendo l'autonomia ad alcune zone meridionali chiamate Bangsamoro e garantendosi in questo modo la fiducia delle minoranze. Le ha, dunque, invocante a reprimere la resistenza armata, chiedendo anche in cambio una quota dei profitti derivanti dalle risorse naturali. Altro esempio di accordo che potrebbe essere fatto è quello stretto tra Cina e Russia per la costruzione di una ferrovia ad alta velocità Mosca-Pechino, che colleghi la capitale russa anche a Kazan, capitale del Tartasan. Deduciamo, dunque, che per poter tenere insieme vari Stati la parola chiave da considerare, che si traduce anche in obiettivi da raggiungere, sono tre: il decentramento o devoluzione, gli investimenti in infrastrutture e un'equa ripartizione dei profitti derivanti dallo sfruttamento delle risorse. È solo in questo modo che si può accrescere la fiducia tra Stati e raggiungere gli scopi di coesione, unità, collaborazione e connettività favorevoli alla "grande devoluzione".

## 2. Il passaggio da Nazioni a Federazioni

Crescere separati per stare insieme significa anche avvertire il passaggio da nazioni a federazioni. Mentre per nazione si intende un gruppo di individui accomunati per caratteristiche comuni, come lingua, tradizioni, storia cultura, la federazione fa riferimento all'unione di due o più stati autonomi sotto un organismo centrale.

nella storia delle Federazioni, prendendo così come riferimento la Jugoslavia, questa, sotto il comando di Josip Broz Tito, era una stabile federazione multietnica, che ha visto, in seguito alla sua morte, la riduzione della zona in una serie di macerie. Questo è avvenuto proprio a causa della presenza di varie razze, ognuna della quale intendeva affermare la prevalenza della propria etnia. Nonostante ciò, nel corso degli anni, serbi e croati hanno capito che da soli non erano più deboli e che avevano bisogno gli uni degli altri. È per questo che l'ex Jugoslavia, a vent'anni di distanza dalla sua guerra di dissoluzione, è diventata una zona abitata da venti milioni di persone, che abbraccia sei differenti Stati. Aspetto ancora più rilevante da considerare è che si sta assistendo alla costruzione di ferrovie e autostrade che svolgeranno il ruolo di collegare la penisola balcanica con l'Europa centrale. Poco a poco, tutte le ex repubbliche jugoslave stanno entrando nell'Unione Europea, ad eccezione della Bosnia, dove le varie rivendicazioni etniche e territoriali, favorite anche dall'assenza di un'amministrazione forte, vediamo compromessa la stabilità politica.

A partire dalla fine della guerra fredda, il decentramento dei poteri in Europa sembra esser avvenuto abbastanza pacificamente. Oggi, ci troviamo dinanzi a degli Stati che stanno cambiando e che tentano sempre più di divenire delle federazioni. Catalani e scozzesi, ad esempio, negli ultimi anni hanno compiuto qualche passo in più finalizzato al conseguimento dell'autonomia, ottenendo così più indipendenza.

La pratica della trasparenza amministrativa, in particolare nel settore della distribuzione e del reinvestimento delle entrate fiscali è considerato un potente fattore di intensificazione della lotta per il decentramento. Ad esempio, Madrid è sempre stata considerata come centro dell'universo, sin da quando Filippo II vi stabilì la sua corte. Era proprio qui che si concentravano tutte le ricchezze dell'impero prima di essere ripartite. Paesi Baschi e Catalogna stanno usando il decentramento proprio per restare nella scia economica della capitale e queste sono infatti diventate altre regioni molto ricche della Spagna. La Catalogna, ultimamente è sempre più sostenuta dalle entrate turistiche e nel 2014, anno in cui è stato tenuto un referendum per l'indipendenza, l'80 per cento degli abitanti vi si è mostrato favorevole.

In Italia potrebbe essere in qualche modo fatto un discorso analogo: basta pensare che la Lega Nord si è sempre posta in favore di ottenere una maggiore indipendenza dalla leadership politica di Roma, lasciando così alla capitale l'unica scelta possibile, quella di chiedere più decentramento.

Nel 2014 il territorio italiano è stato riorganizzato intorno a 14 nuove giurisdizioni chiamate "città metropolitane", ognuna delle quali è una provincia autonoma responsabile dell'amministrazione delle risorse provenienti dal governo centrale. Nello stesso anno, la regione del Veneto ha dichiarato l'indipendenza dall'Italia. Per non parlare della regione autonoma italiana della Sardegna che reputa la sua posizione così insoddisfacente, che si è persino aperta una campagna per favorirne l'annessione alla Svizzera, che la includerebbe come ventisettesimo cantone. L'annessione della Sardegna significherebbe un vantaggio enorme per la Svizzera, che potrebbe in questo modo beneficiare di una posizione favorevole anche sul piano marittimo e non esclusivamente su quello montano. La Svizzera, infatti conta molto sulla presenza di un turismo montano e l'annessione della Sardegna si tradurrebbe in un incremento di flussi turistici anche sul piano del turismo marittimo ed estivo, consentendo anche una maggiore destagionalizzazione del fenomeno turistico.

Tutti i movimenti che sono favorevoli al decentramento insistono e si focalizzano sul tema dell'impiego delle tasse e dei ricavi in favore della popolazione locale.

In conclusione, dunque, potremmo affermare che l'Unione Europea appare come una federazione di più centri di potere, che è capace di rafforzare le periferie degli Stati membri grazie al parlamento di Strasburgo, indebolendo così le capitali nazionali attraverso la centralizzazione delle funzioni esecutive a Bruxelles.

### **Dal decentramento all'aggregazione**

In geopolitica è di fondamentale importanza il binomio decentramento-aggregazione, alla base del fenomeno che lui stesissimo definisce dialettica geopolitica: secondo cui, alla maniera Hegeliana, il progresso può avvenire soltanto attraverso il superamento degli

opposti e il loro trascendimento. Tale dialettica, è il mezzo per cui il mondo si unisce dividendosi, in quanto il decentramento del potere è, ad oggi, un fenomeno universale a causa del quale ovunque gli imperi vanno in frantumi e l'autorità scivola via dalle capitali nazionali in direzione di province e città che ricercano autonomia nei loro affari finanziari e diplomatici. Tuttavia la sua controparte è rappresentata dall'aggregazione: più piccole diventano le unità politiche, più queste ultime si debbono fondere in larghe confederazioni al fine di condividere le risorse e sopravvivere. L'aggregazione, dunque, diventerà la prossima fase della storia dopo la divisione politica.

In questa nuova dialettica fra decentramento e aggregazione è possibile distinguere nuove dinamiche di remapping: esclusivo ed inclusivo.

### **Remapping esclusivo**

La carta geografica muta in base allo spostamento dei confini di uno Stato. Ad esempio quando uno stato secessionista ritaglia il proprio territorio distaccandosi da quello sovrano e dà vita ad una nuova nazione: lo spazio politico è dato dai confini imposti.

### **Remapping inclusivo**

La carta geografica è strutturata in base allo spazio funzionale, non più politico, dunque le nazioni che ne fanno parte utilizzano infrastrutture condivise, accordi doganali, network bancari, reti energetiche, etc.

Ad oggi quest'ultimo rappresenta la regola dominante del nuovo ordine geopolitico e l'Europa ne è l'archetipo grazie alle sue regioni "funzionalmente" inseparabili: sistema monetario, direttrici di trasporto, reti energetiche, network della finanza, supplychain industriali, tutto solidamente integrato. Il processo di integrazione, tuttavia, non è ancora compiuto del tutto, ma le divisioni interne si stanno sanando verso istituzioni funzionali condivise e la formazione di veri e propri commonwealths regionali che permettono alle nazioni di fondersi in nuclei più grandi.

Creando zone funzionali che si sovrappongono, attraverso la condivisione dei servizi e delle risorse, le economie delle singole regioni possono espandersi oltre i propri limiti geografici e beneficiare della connettività.

La connettività si rifà alla logistica integrata e alla creazione di una fitta rete di punti di rifornimento attraverso la conquista di nuove risorse, soprattutto in zone remote e poco sviluppate, non tramite atti di acquisto, né conquiste territoriali, ma iniziandone di fatto lo sfruttamento senza farsi invischiare nelle lunghe procedure degli arbitrati e degli accordi internazionali fra stati, con lo scopo di portare sviluppo economico fuori dei propri confini con le iniziative economiche e tecnologiche delle proprie aziende, coinvolgendo altre popolazioni e altri paesi.



L'aggregazione inclusiva, a differenza di quanto si possa pesare, è oggi particolarmente visibile nelle regioni post coloniali. I paesi occidentali, infatti, in questa dinamica assumono una posizione secondaria perché il sistema legalistico applicato alle controversie internazionali è troppo lento ed inefficace.

Le regioni coloniali post-indipendenza, invece, dopo una prima fase di ostilità nei confronti delle altre ex-colonie, hanno assunto posizioni nazionalistiche data la forte insicurezza dovuta all'essere costretti a fare affidamento solo su se stessi: La seconda generazione viceversa ha avuto un atteggiamento più equilibrato e si è impegnata nel consolidamento delle relazioni con i vicini.

Un esempio evidente di connettività in questo caso è espresso dalla GrandTrunk Road in Sud-Asia che costituisce la nuova rete autostradale del continente. Essa rappresenta un'arteria colossale per gli stati che attraversa, in quanto permette la condivisione di risorse e servizi tra questi ultimi superando lo sbarramento creato dagli arbitrari confini coloniali e permettendo collegamenti anche in quelle regioni più povere del mondo abitate da tribù molto diverse tra loro.

Per quanto riguarda l'Asia sudorientale, anche in questo caso le antiche ostilità politiche di alcuni stati, come le ex colonie inglesi di Singapore e della Malesia, hanno ceduto il posto a forme di aggregazione che hanno portato alla formazione di vere e proprie federazioni funzionali grazie allo sfruttamento dei giacimenti petroliferi, alla densità infrastrutturale e infine all'integrazione commerciale. Tale sviluppo si va sempre più diffondendo grazie ai corridoi connettivi costituiti da infrastrutture, finanza e supply chain.

La Cina oggi rappresenta l'emblema di questo sviluppo in quanto leader nella costruzione di reti ferroviarie per l'alta velocità espandendo i propri binari verso sud, come ha già fatto nelle direzioni nord ed ovest. L'obiettivo della Cina è quello di prelevare quante più risorse dai propri vicini. Dunque la spartizione del Sudest asiatico non è più una questione di confini, bensì una gestione dei flussi.

Anche la dinamica storica dell'Africa presenta fasi di frammentazione ed integrazione. Prima della colonizzazione essa presentava un territorio suddiviso per regni tribali che dal XIX secolo passarono sotto l'influenza di sole cinque potenze europee. Dopodiché con la decolonizzazione la sua carta geografica si è di nuovo frantumata in 54 stati sovrani, anche se la sua carta funzionale presenta non più di quattro gruppi subregionali. E' una realtà attraversata da ostilità non solo di natura geografica data la carenza di fiumi navigabili, la chiusura di alcuni stati che non presentano accesso al mare che impediscono gli scambi commerciali con gli altri paesi, ma ostilità anche di natura politica in quanto gli stati postcoloniali che si sono disgregati non saranno sostituiti facilmente da efficienti democrazie. In questo caso le infrastrutture potrebbero stanno trasformando formare la carta di questo continente facendo sì che le sue tante microeconomie possano fondersi in sistemi più grandi.

“La mia visione geopolitica è quello che chiamo un ordine multi civiltà, o multi regionale. È un sistema di interconnessioni e attività molto più competitive e non basate sulla territorialità ma sulla connettività competitiva. Essere potenti non è sufficiente. Esercitare il proprio potere tramite la connessione, è questo il punto focale” (Khanna).

Per molti anni le potenze coloniali europee hanno cercato di ottenere i favori dei signori africani attraverso finanziamenti a progetti di infrastrutture. Oggi, tali potenze, sono state sostituite dalla Cina. Già negli anni Settanta la Cina contribuì alla costruzione della ferrovia che collega Dar es Salaam allo Zambia, privo di accessi al mare. Ora si sta occupando di finanziare la diga di Merowe in Sudan, una ferrovia e una pipeline dal Sud Sudan all’oceano Indiano e la ferrovia del Lago Vittoria.

Gli Stati africani stanno oggi gradualmente utilizzando capitali e know how prodotti in Cina per modernizzare la società, reggere lo stress demografico e aggregare le proprie economie. La Cina offre la propria ingegneria in cambio di materie prime. Essa si comporta da partner favorendo lo sviluppo dell’Africa oltre i confini artificiali, includendo anche i paesi più isolati come il Congo e lo Zambia. L’industria cinese ha portato a termine la costruzione delle linee ferroviarie rimaste incompiute dal tempo dei dittatori dell’età dell’indipendenza. Tra gli obiettivi della Cina ci sono le supply chain e non la conquista di territori, si tratta allora di una potenza mercantile. Una delle sue opere, infatti, riguarda il corridoio di trasporto Lamu-Sud Suan-Etiopia, creando un network ferroviario interstatale passando a nord, da Addis Abeba, a sud, a Giuba, ad ovest fino all’Uganda, che potrà commerciare le proprie riserve di gas recentemente scoperte. La realizzazione ed il corretto funzionamento delle infrastrutture e delle istituzioni è la soluzione per superare una geografia sfavorevole. Oggi Ruanda e Burundi sono gli obiettivi centrali delle progettazioni di ferrovie, pipeline e canali artificiali per il trasporto dei minerali. Si sta attuando la modernizzazione di porti come quelli di Mombasa e Dar es Salaam, soprattutto per i ritardi causati dalle operazioni di carico e scarico.

L’Africa è al secondo posto tra gli investitori, dopo l’Europa. Il Pan-African Infrastructure Development Fund ha finanziato fino a 50 miliardi di dollari l’anno per aeroporti, dighe, autostrade, connessioni transfrontaliere, elettricità, agricoltura e supply chain del settore industriale. Ogni progetto ha un programma misto pubblico-privato. Grazie alla Cina, l’Africa si sta aggregando diventando più attrattiva per gli investitori. I corridoi di connettività portano alla fusione dei network dei trasporti e dell’energia elettrica, creando un unico sistema che vede sempre più la partecipazione di investitori e operatori stranieri.

Con l’eliminazione dei confini o la facilitazione degli attraversamenti confinari l’Africa diventa più attrattiva per i turisti. La Cina ha finanziato anche la costruzione di strade che hanno permesso all’Etiopia di godere di trasporti funzionali di cui ne beneficiano agricoltori, abitanti dei centri urbani e turisti.

Affinché diventi mercato e non più fornitore di materie prime, l'Africa ha bisogno di ampliare le reti stradali iniziate dai cinesi, occupare i giovani nella gestione delle infrastrutture, favorire lo sviluppo sostenibile. Oggi Pechino sta cercando di occuparsi della protezione delle supply chain.

Diversamente dai cinesi gli Stati Uniti si sono distinti nell'applicare la tecnologia ai campi di battaglia. Conoscono le aree di ricognizione dei droni, le zone ad alta intensità di violenza, notizie in tempo reale dalle truppe sul terreno e altre forme di intelligence e sono, per questo, capaci di intervenire in breve tempo in ogni angolo del paese.

Gli obiettivi politici vengono regolati anche da pastorini geograficamente lontani. Queste impostazioni hanno vita breve. In una nazione che non esisteva realmente, l'amministrazione mirava ad un Iraq unito, multietnico, democratico e filoamericano. La Primavera araba, il crollo di Stati in Nordafrica e Medio Oriente sono stati una esemplificazione di un risultato di una strategia sbagliata.

Diversa la situazione dell'Africa meridionale.

La maggior parte della popolazione musulmana vive nella regione dell'Asia meridionale e del Pacifico, dal Pakistan all'Indonesia, e non in Medio Oriente a causa delle violenze religiose. Il problema, quindi, non dipende solo dalla governance e dalla geografia politica, ma anche dalla religione. Le divisioni confessionali sono principalmente a scopo politico, sono un mezzo per raggiungere determinati obiettivi, non si tratta di differenze ideologiche.

C'è bisogno di una nuova carta geografica che rielabori il profilo geografico del Nordafrica-Medio Oriente data la disintegrazione dei principali Stati arabi (dalla Libia alla Siria e all'Iraq).

Per la riorganizzazione della geografia del mondo arabo, deve essere recuperata la storica cartografia della regione basata sulla sua connettività interna. Tanti arabi vorrebbero il ritorno dell'Impero Ottomano, multireligioso e dove il dialogo prevaleva sui conflitti, si contestavano i confini ma erano comunque aperti. Oggi una maggiore apertura permetterebbe commercio e più dialogo tra arabi e persiani. La nuova cartografia che si va configurando per il Medio Oriente basata sul principio del "a ciascuno il suo" con l'interdipendenza delle supply chain che genereranno maggiore tolleranza e coesistenza, ed una pax arabica che porterebbe ad un arricchimento della regione.

Il mondo arabo è quasi del tutto urbanizzato, orientato al commercio con europei, turchi e persiani. Nel passato furono le città stato come Tiro a far nascere mercanti ed esploratori che fondarono colonie sulle isole dell'Egeo e del Mediterraneo, in Sicilia, Spagna meridionale, Cartagine.

Nel 1916 l'accordo Sykes-Picot, e più tardi la conferenza di Sanremo nel 1920, trasformarono i protettorati ottomani del Medio O-

riente in deboli Stati vassalli che divennero ben presto regimi autoritari. La Primavera araba, le guerre e i vari eventi che si sono susseguiti hanno causato la distruzione della vera mappa della regione. Nel 2014 il primo ministro iracheno Nuri al Maliki ha proposto la creazione di quattro nuove province per soddisfare turkmeni e cristiani. Dopo un anno hanno subito gli attacchi di Daesh. Lo stato di Daesh veicola la sua propaganda attirando giovani marginalizzati o in cerca di avventura che decidono di unirsi a lui. Il conflitto religioso e la diaspora jihadista potrebbero portare alla caduta di alcuni Stati deboli come la Giordania o l'Iraq. Daesh è la dimostrazione dell'assenza di confini nel mondo arabo, tanto da creare, grazie alla facile annessione, la cosiddetta striscia di "Siriraq", che mostra l'intenzione di creare un Al-Shampoo (Grande Siria) priva di confini storici definiti. Daesh vuole un califfato simile ad uno Stato che ha come principale obiettivo il controllo delle infrastrutture (dighe, pipeline, raffinerie, strade) e forniture come l'acqua. La carta nata dall'accordo Sykes-Picot è stata sostituita dalla tracciatura satellitare del transito dei camion carichi di petrolio e dei movimenti finanziari sul mercato nero petrolifero.

E' la connettività che definisce confini funzionali, anche controllati.

L'implosione della Siria e dell'Iraq ha dato origine ad una crisi di rifugiati all'estero e sfollati entro i confini dei due Stati. La Giordania è diventata un campo profughi diviso in aree amministrative non statali. Lo spazio tra Turchia, Arabia Saudita, Egitto, Iran è di chi vuole prenderselo. La Siria è uno Stato artificiale e la frammentazione religiosa e la geografia fisica difficile porteranno ad un'ulteriore divisione. Il Medio Oriente può essere considerato un insieme di tribù, ciascuna con la sua bandiera e con una grande identità nazionale. Gli unici punti fermi delle future carte geografiche della regione sono gli Stati tribali del Kurdistan o Israele. Erbil è l'hub centrale del proto-Stato curdo. La geografia politica di questo Stato è controllata da KRG (Governo regionale del Kurdistan iracheno) che agisce anche nelle zone a popolazione curda della Turchia, della Siria, dell'Iraq e dell'Iran. Il Kurdistan non persegue una politica espansionista bensì il KRG ha costruito trincee al confine con la Siria per impedire ai curdi siriani di accaparrarsi una quota di maggioranza del business dei traffici clandestini in direzione della Turchia. Il Kurdistan è sopravvissuto all'occupazione dell'Iraq di Saddam Hussein e ha messo sotto controllo i giacimenti petroliferi di Kirkuk. Prima di ottenere l'approvazione di Bagdad, i curdi avevano firmato accordi di export petrolifero con società occidentali, e oggi esportano petrolio da Kirkuk fino al porto di Ceyhan sul Mediterraneo. Il Kurdistan è un territorio privo di sbocchi sul mare ma può contare sui mercati di arrivo per le sue riserve petrolifere: la Turchia e l'Iraq con le quali ha in comune le supply chain.

La regione sta conoscendo un processo di decentramento ma è ancora lontana da uno stadio superiore di auto-organizzazione. Il Consiglio di Cooperazione del Golfo (CCG) ha dato inizio ad un processo di integrazione attuando progetti come la costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità attorno al sud del Golfo e la

pipeline Dolphin dal Qatar all'Oman favorendo occupazione, semplificazione delle dogane e una futura unione monetaria.

La civiltà araba possiede la cultura e la ricchezza necessarie ad avviare una nuova connettività.

La futura pax arabica dovrebbe basarsi su più città capitali senza frontiere interne con nodi urbani e strade commerciali. Se vogliono recuperare la forza geografica che avevano un millennio fa, gli arabi dovranno agire sulla connettività.

Per le nazioni arabe le caratteristiche geologiche sono più importanti di quelle politiche. Ci sono territori ricchi di petrolio, altri ricchi di acqua e altri poveri d'acqua. La scarsità d'acqua rende paesi come lo Yemen e la Giordania inabitabili, quindi è necessario costruire canali, pipeline e ferrovie. Israele, la Giordania e i palestinesi sono d'accordo all'apertura di un canale fra il Mar Rosso e il Mar Morto per far arrivare acqua potabile nella regione.

Negli anni Quaranta l'oleodotto transarabico costruito da Standard Oil e Chevron era il più lungo del mondo. Col tempo è diventato simbolo di litigio. Oggi sarebbe necessaria la costruzione di un nuovo oleodotto dall'Arabia Saudita alla Siria per far rivivere il Levante settentrionale. La Turchia potrebbe aumentare la produzione idroelettrica e gli investimenti infrastrutturali in Siria. Oggi le imprese turche si distinguono nella costruzione delle infrastrutture del Kurdistan e degli oleodotti e il greggio delle petroliere viene portato in Europa. Il Qatar ha il reddito pro capite più alto del mondo non produce alcun cibo e i suoi tre impianti di desalinizzazione alimentano riserve d'acqua sfruttabili per un solo giorno. Esso dovrebbe finanziare la costruzione di altri impianti di desalinizzazione e sistemi di irrigazione per l'avvio dell'industria agroalimentare.

La Cina sta aumentando la presenza delle proprie navi nel Mediterraneo per diminuire le interruzioni nella supply chain. Nel 2014 la Cina Harbour Engineering Company ha iniziato la costruzione di un porto nella città israeliana di Ashdod capace di gestire navi più grandi e Israele ha ideato una ferrovia merci in grado di evitare il canale di Suez nel caso fosse chiuso.

Eilat è l'obiettivo di nuove connessioni energetiche. L'oleodotto che collega Eilat al porto di Ashkelon presto servirà a fornire gas e petrolio agli Stati bisognosi di energia, come la Giordania. Nel 2011 Israele era cliente dell'Egitto per l'esportazione di gas attraverso il gasdotto Arish-Ashkelon. Adesso è il contrario: è l'Egitto a dover importare gas da Israele. L'Iraq sta costruendo un gasdotto da Basora ad Aqaba per il mercato giordano. Acqua a è l'unico porto giordano e sono in progetto la costruzione di una centrale nucleare, un impianto di desalinizzazione, un'espansione dell'aeroporto per favorire il collegamento con una ventina di destinazioni e nuove pipeline nel paese.

Lo spazio compreso tra il Mediterraneo e il fiume Tigri costituisce ancora la Via della Seta tra Europa e Asia. Gli arabi dovranno mi-

gliorare la connettività per la crescita, anche perché Stati Uniti e Cina stanno tentando di cercare una diversificazione energetica rispetto alle forniture di gas e petrolio dal Medio Oriente. L'occidente risulta titubante riguardo all'elaborazione di nuove carte geografiche poiché i regimi arabi sono impegnati a manovrare le forze locali per creare una visione collettiva di lungo termine. Devono essere gli arabi a disegnare le nuove carte della pax arabica per avere un obiettivo a cui aspirare.

### 3. In corso un nuovo destino manifesto?

#### Quale nuovo destino del mondo occidentale

Secondo lo scrittore Parag Khanna, il 60 per cento dei cittadini americani pensa che l'“American Dream” sia al di là delle proprie possibilità: il 40 per cento dei giovani con età compresa tra i 18 e i 44 anni pensano che saranno costretti ad emigrare all'estero e grandi frotte di anziani si trasferiscono in Paesi come il Messico o Panama per vivere in modo dignitoso gli anni del tramonto. L'America porta con sé le conseguenze della crisi finanziaria del 2008, che ha portato a fenomeni di deindustrializzazione e crisi dei subprime che ha generato una pesante dislocazione interna in quanto una grandissima quantità di disoccupati e senz'altro sciamano verso le 350 maggiori metropoli statunitensi. Anche gli americani più ricchi sono indecisi, non sanno se restare in patria o emigrare. Gli Stati Uniti si collocano alla quarta posizione tra i paesi i cui membri di LinkedIn<sup>1</sup> emigrano nei mercati emergenti. Oggi, secondo alcuni dati, 9 milioni di Americani vivono all'estero. Ma non sono solo i cittadini a fuggire, infatti con essi anche le imprese decidono di spostare gran parte delle loro liquidità all'estero, per evitare le alte imposte e per finanziare le fusioni oltreoceano. Gli Stati Uniti, dunque, negli ultimi anni, secondo lo scrittore indiano, non siano stati performanti come lo sono stati nel passato, né dal punto di vista economico, né da quello politico. Si può dire, insomma, che ESSERE AMERICANI, non basta più per essere ipercompetitivi nella realtà globale. Come messo in luce nel testo, la bancarotta di Detroit nel 2013 ha fatto capire che l'appartenenza ad un Paese competitivo non implica la competitività di una singola città. Alcune città nordamericane sono dei veri e propri riferimenti nazionali: appartengono a circuiti planetari dello scambio, che si parli di università, finanza o energia. Non tutte le città, però, si trovano nelle stesse condizioni. Cleveland nel 2013 è stata definita come una città che è stata tagliata fuori dal flusso globale di persone e di idee, a Buffalo le fabbriche che rappresentavano il motore della città sono diventati immobili malandati. Per quanto riguarda Detroit, invece, il declino dell'outsourcing è dovuto alle fabbriche cinesi di automobili, che risparmiano sui costi di manutenzione. Ma la città americana ha una sua controparte cinese, si tratta Dongguan, una città a sud del Guangdong specializzata nell'industria elettronica. La città cinese presenta una serie di vantaggi rispetto a quella americana, come

<sup>1</sup>LinkedIn è un servizio web di rete sociale, gratuito, impiegato principalmente per lo sviluppo di contatti professionali.

per esempio una serie di infrastrutture relativamente nuove che supportano le imprese e il settore dei servizi che occupa una gran fetta del settore economico. Dongguan però, a differenza di Detroit, è soprattutto supportata da una migliore crescita del Paese, sostenendo province, regioni e città. Queste ultime fanno di tutto per entrare a far parte del piano quinquennale elaborato a Pechino dove vengono assegnati una serie di sussidi. Possiamo dire, quindi, che il modello di gestione politico americano e cinese sono molto diversi, basti pensare al fatto che stati come il Tennessee e città come Smyrna sopravvivano grazie a delle industrie orientali – rispettivamente grazie alla Hankook e alla Nissan- le quali offrono occupazione a moltissimi cittadini americani.

Il decentramento interno è un'altra caratteristica negativa emergente degli Stati Uniti. La Silicon Valley, New York e Houston rappresentano tre nodi importantissimi per quanto riguarda l'hi-tech, la finanza mondiale e l'energia. Possiamo dire, però, che le grandi dimensioni possono rivelarsi un fattore non positivo: ponti, autostrade, ferrovie, connessione a banda larga sono alcune volte insufficienti o, meglio dire, non sono proporzionati all'estensione della dimensione del Paese. Da un lato l'istruzione è in declino, l'immigrazione non è in grado di intercettare talenti e le banche evitano di investire nelle comunità più deboli. Difatti non è più proponibile pensare agli USA come degli Stati uniti, ma si possono fare delle differenze tra mondo rurale e mondo urbano. Da un altro lato invece, le città americane si sono riprese da recessioni e hanno una grandissima capacità di attrarre talenti, offrono nuove opportunità per cambiare la propria vita o per intraprendere nuove carriere più soddisfacenti. Queste formano l'85 per cento del PIL degli USA. All'interno delle grandi città, però, la differenza di reddito fra gli abitanti sono clamorose. Nell'esempio di Chicago, c'è stata una grande campagna di ristrutturazioni grazie al ricorso al debito, ma questo ha portato ad un aggravio fiscale su individui e imprese che potrebbe convincere le persone ad emigrare.

Le città minori, invece, sono riuscite a "sopravvivere" privatizzandosi. Come nel caso del porto di Corpus Christi, il quale è diventato un'entità privata dotata di autogoverno ed è diventato uno scalo di primo piano per l'esportazione di petrolio. Nel 2009 ha dato vita, insieme ad un'impresa cinese ad una joint venture <sup>2</sup> che ha portato alla produzione di 500.000 tonnellate l'anno di tubi senza saldatura. Questo rappresenta il maggior investimento cinese in industrie degli Stati Uniti. Altre città, però, non possono, o meglio, non riescono ad autofinanziarsi. Alcune imprese private, in cambio della costruzione di nuove opere pubbliche, hanno ottenuto crediti sulle imposte. Nel caso del Colorado, invece, hanno deciso di legalizzare la marijuana per scopo terapeutico e ricreativo, stabilendo però delle pesanti imposte che invece vanno a favorire il settore dell'educazione.

Riassumendo, il fenomeno del decentramento interno ha portato a grosse disuguaglianze sia all'interno delle città, sia all'interno della

---

<sup>2</sup> Accordo di collaborazione tra due o più imprese.

Federazione stessa, con città economicamente avanzate rispetto a città fondate prevalentemente sul settore rurale.

Il momento di devoluzione degli Stati Uniti è destinato a proseguire e l'unico modo per superare questo periodo è quello di imparare da altri Paesi. Uno di questi, senza dubbio, potrebbe essere la Germania. Le città tedesche, infatti, hanno stilato una serie di master plan economici che servono per calibrare costantemente le strategie di commercio e formare la forza lavoro alle tecnologie e alle opportunità globali più aggiornate. Anche la Cina, per esempio, si ispira alla Germania per la combinazione di infrastrutture di prim'ordine, export di qualità e politiche orientate al sociale. Di importantissima rilevanza sono i supplementi di solidarietà, che hanno permesso, in 25 anni, di portare gli standard delle infrastrutture della Germania dell'Est al di sopra di quelli dell'Ovest. Al contrario, negli USA, non si è soliti adottare tali politiche di solidarietà, in quanto le città e gli Stati preferiscono spendere i soldi per loro stessi. La California, il Texas e New York trattengono quello che possono trattenere e costruiscono le loro connessioni internazionali, lasciando al governo federale il compito di occuparsi degli altri Stati o città. Possiamo dire, quindi, come sottolineato da Parag Khanna, che sta nascendo una nuova mappa degli Stati Uniti, che non è più legata o determinata dai Paesi democratici o repubblicani, bensì è disegnata dai centri funzionali del commercio. Gli USA non sono più una vera e propria unione di 50 Stati, ma somigliano a 7 nazioni distinte con l'aggiunta di alcune città-stato.

Ritornando a Detroit, la rinascita della città è dovuta ad investimenti miliardari che hanno consentito di comprare gli uffici vuoti del centro finanziando alcuni progetti per favorire la "ricrescita" della città. Lo scopo è quello di ringiovanire il cuore urbano della città e di demolire le tracce del passato. Altre proposte invece puntano a riportare Detroit alle dimensioni precedenti, quindi popolandola di manodopera immigrata o cedendola al Canada. Come Detroit, altre decine di città sono supportate da questi miliardari che cercano, attraverso i loro investimenti di colmare i buchi di bilancio. Alcune di queste città soffrono di profonde divisioni di classe, così come Ferguson, nel Missouri che è una città così povera che dovrebbe essere trattata come un paese in via di sviluppo. Per uscire da questa situazione c'è una sola soluzione: attrarre investimenti per il potenziamento delle infrastrutture e delle aziende che possono essere competitive a livello globale. Un esempio potrebbe essere quello dell'industria americana dell'energia solare, all'interno della quale lavorano circa 200.000 americani. Il dipartimento del commercio è alla ricerca, in tutto il mondo, di investimenti, affinché appunto l'America sia una delle destinazioni più importanti per l'ingresso di capitali finalizzati agli investimenti soprattutto in infrastrutture materiali ed immateriali. Bisogna, inoltre, migliorare le competenze della forza lavoro. Gli Stati Uniti infatti stanno perdendo occupazione a favore dell'Asia, ma possono ancora cercare di attrarre i capitali nel senso opposto. La Cina esporta oltre ai capitali anche persone. La Banca Cinese ha investito circa due miliardi con la maggiore azienda dell'edilizia residenziale per il finanziamento di due progetti che erano bloccati a San Francisco che creerebbero migliaia di posti



di lavoro nella costruzione di diversi immobili. Complessivamente le società cinesi investono circa 13 miliardi di dollari l'anno nelle città americane. I cinesi sono anche investitori nel programma EB-5, che permette praticamente di acquisire la cittadinanza americana attraverso degli investimenti di 500.000 dollari. Da questo punto di vista anche il Canada è riuscito ad approfittare dei ricchi capitali orientali. Il Paese, infatti, accoglie diversi ricchi cinesi, in quanto chiede astutamente un investimento totale di 1,6 milio di dollari per concedere la cittadinanza ad un'intera famiglia, una sorta di "sconto" rispetto al milione pro capite che chiederebbe normalmente. Ma è possibile fermare questa "supremazia" cinese? Solo attraverso la stretta di Pechino sulle fughe di capitali e le restrizioni all'immigrazione in USA.

Il Nordamerica sta evolvendo verso una riconfigurazione funzionale chiamata l'Unione Nordamericana. Ricercando l'indipendenza energetica, i tre Stati del Nordamerica (USA, Canada, Messico) vogliono unire le proprie risorse. Si vedono reciprocamente come alleati essenziali, però la non integrazione di alcuni provoca l'instabilità interna nordamericana. Gli Stati Uniti dovrebbero utilizzare il potenziale di creazione, di occupazione e stabilizzazione sociale del continente, non della Cina (Supply Chain).

Se ci fosse quest'unione nordamericana tra gli Stati Uniti e il Messico, significherebbe costi di produzione più bassi, due partner per l'export (Europea, Asia), accesso ai grandi mercati come il Brasile, ma anche la riduzione del tasso del crimine, dell'immigrazione illegale, e del narcotraffico, quindi la risoluzione del problema della sicurezza nazionale. Infatti, ci sono molti investimenti esteri in Messico. Le aziende di automobili hanno potuto generare 19 miliardi di dollari tra 2009 e 2014, 50.000 nuovi posti di lavoro nel settore automobilistico sono stati creati nella provincia di Aguascalientes, considerata come la nuova Detroit.

Per quanto riguarda la relazione tra gli Stati Uniti e il Canada, sarebbe giudizioso raggiungere più facilmente Valez (Alaska) e Fort McMurray (Canada). Attualmente c'è un progetto ferrovia che permetterà di facilitare le esportazioni di gas e petrolio verso l'Asia. C'è un altro fattore da studiare: quello del cambiamento climatico. Questo provoca lo scioglimento della calotta polare e la nascita di nuove regioni come la Groenlandia. La parentela tra la popolazione groenlandese e quella canadese può significare una futura integrazione nell'Unione Nordamericana.

Insomma, il Canada ha petrolio e acqua ma pochi abitanti, mentre gli Stati Uniti e il Messico contano insieme 400 milioni di abitanti con poca acqua e un grande mercato. Questi tre stati insieme potrebbero essere integrati nei più grandi mercati del mondo. Tuttavia, devono fare attenzione alla Cina che ha i mezzi per essere la vera concorrente.

# Parte I. Tiro alla fune: la gara per la supremazia

## 1. Gli interrogativi posti

### Un'antica metafora per l'età postmoderna

Il tiro alla fune, designato come uno sport per allenare l'esercizio al combattimento, è definito dall'Oxford English Dictionary come "una dura gara per la supremazia". L'autore ha scelto questa metafora per adattarla ai nostri tempi: infatti, oggi non ci sono più guerre di espansione o di dominazione sulla natura: siamo nell'era della globalità del tiro alla fune in cui tutte le società sono coinvolte in quest'interazione tra geopolitica e geoeconomia. Secondo l'autore gli stati sono attualmente in guerra per i flussi di denaro, di beni, di risorse, di tecnologia, di conoscenza, di intelligenza al fine di dominare il mercato e ottenere i massimi profitti. In altri termini è una guerra per le supply chain cioè la gestione di questi flussi che all'interno e all'esterno delle aziende. Così, la strategia chiave è di aumentare abilmente il proprio vantaggio conservando l'equilibrio. E possiamo osservare questo fenomeno nel contesto geostrategico contemporaneo con la supremazia economica degli Stati Uniti sulla Cina per esempio. Infatti, le grandi potenze sono le guardie della stabilità globale in un ambiente dove ci sono sempre nuovi avversari cioè nazioni, città, imprese e comunità. Il mondo di oggi sembra essere un ibrido fra la diplomazia ed il conflitto.

### Orwell aveva ragione?

George Orwell, nella sua opera *1984*, aveva immaginato un mondo in cui i territori erano conquistati. Ma oggi quest'idea è completamente differente perché prevale la ricerca all'accesso alle risorse dei superstati ed ai loro mercati. Infatti, la nozione di blocchi geografici non esiste più nella geopolitica delle supply chain, ma prevalgono le infrastrutture e i trattati. E' il caso degli Stati Uniti e dell'Europa che pensano al Transatlantic Trade and Investment Partnership (TTIP) che prevede scambi tra i due blocchi che superano i 3 miliardi di dollari al giorno. Così, le supply chain, legate alla globalizzazione, insistono sulla fusione tra continenti. In effetti, se parliamo sempre degli Stati Uniti, i legami economici con la sua rivale, la Cina, sono importanti e influenti perché l'obiettivo del Trans-Pacific Partnership (TPP) favorire la massima apertura della Cina in qualche anno anche se ci sono già moltissimi flussi tra gli Stati Uniti e la Cina, la quale supera il Canada come partner commerciale. Infatti, l'economia della Cina, e in generale quella dell'Asia, sta crescendo, quindi gli Stati Uniti si sono associati per conservare il vantaggio anche se c'è una grande connessione tra l'Europa e l'Asia con la vendita di tecnologia avanzata di difesa. Così, ci sono tre maggiori aree economiche e potenze commerciali nel mondo cioè l'Europa, la Cina e l'America, che devono cooperare e creare un nuovo tipo di relazioni per evitare nuovi conflitti.

## La calma prima della tempesta?

Negli anni Novanta, il mondo aveva paura di una terza guerra mondiale in Asia dove c'era stata una rapida concentrazione del potere contrariamente all'egemonia degli Stati Uniti in declino. Il motivo della guerra sarebbe stato Taiwan ma grazie alla deterrenza si è creato un nuovo equilibrio. Grazie all'armamento di Taiwan dagli Stati Uniti, il paese era allo stesso livello della Cina ed è per questo che loro rapporti si sono evoluti. Infatti, la Cina è diventata la principale destinazione dell'export di Taiwan e quest'ultima è diventata dipendente della supply chain cinese. Un esempio è la società taiwanese Foxconn che fabbrica Iphone e Ipad in Cina. Nel corso degli anni, Taiwan è diventata sempre più indipendente all'incontro della Cina e delle supply chain ma c'è sempre la possibilità di una guerra. In effetti, oggi ci sono grandi tensioni geopolitiche (l'attacco all'Iran da Israele) ma la terza guerra mondiale non è esplosa. L'apertura ai flussi ed alle supply chain sembra, secondo l'autore, il modo per riconciliare due paesi in conflitto come l'India ed il Pakistan che hanno accettato insieme l'apertura di più linee aeree dirette per esempio. C'è anche un conflitto tra la Cina e l'India alla loro confine ma è più interessante per loro di avere rapporti amichevoli. Per di più, per mettere in rilievo l'incentivo della crescita economica, non della escalation militare, l'autore spiega la disputa tra la Cina, Taiwan ed il Giappone per quanto riguarda le isole Senkaku/Diaoyu dove, nel 1945, dei potenziali enormi giacimenti petroliferi furono scoperti, ma anche il fatto che la Cina ha bisogno della tecnologia giapponese ed il Giappone ha bisogno del mercato cinese per vendere le macchine Toyota, per cui i conflitti tra loro sembrano inutili. Infine, Khanna dimostra che ci sono degli altri rischi alti di guerra in Asia con il conflitto tra Cina e Vietnam per quanto riguarda le isole Paracel. Così, la Cina sembra a un passo di una guerra. Infatti, ha lasciato l'integrazione commerciale frenare l'escalation militare. Forse la presenza americana potrebbe interpretare un ruolo diplomatico perché molte supply chain sino-americane sono ospitate nell'Asia del Sud. Per cui anche se c'è la guerra i mercati finanziari continuano ad essere attivi, cioè a vendere e comprare. Quindi oggi la situazione attuale è complessa perché i leader devono pensare ai confini nazionali ed anche alle loro strategie di calcolo di costi-benefici perché la guerra delle supply chain potrebbe portare conseguenze rilevanti.

## La guerra con altri mezzi?

Secondo Khanna, annunciare sempre il rischio di una terza guerra mondiale non è saggio. Infatti, oggi la Cina cerca delle materie prime e delle tecnologie al contrario degli Stati europei in passato alla conquista di territori. Poi, i paesi europei hanno messo in rilievo un'interdipendenza commerciale tra il XIX ed il XX secolo ma oggi le supply chain dominano. Nonostante, il tiro alla fune oggi sembra molto più complesso con l'Investimento Diretto Estero. Secondo l'economista Ricardo Hausmann, l'economia mondiale sarebbe uno scarabeo fatto di milioni di pezzi (le lettere dell'alfabeto) distribuiti tra le diverse nazioni che fanno gioco di squadra per combinare insieme i pezzi e fare i prodotti (cioè le parole). In questo modo,

l'economista ha costruito il quadro della produzione e del commercio dei beni ma anche quello delle supply chain e dei servizi finanziari e digitali. Infatti oggi siamo molti dipendenti dell'importazione e dell'esportazione nei settori dell'industria automobilistica o dell'elettronica. Infine, per quanto riguarda la geopolitica di oggi, l'autore pensa che siamo passati in un mondo di supply chain grazie ai flussi di investimento globale tra amici e nemici cioè i legami economici tra le potenze mondiali. Infatti, questi paesi investono sul territorio estero per approfittare del suo mercato. Per di più, Khanna si interroga sulla longevità della globalizzazione e spiega che è un processo perché mette in rilievo la costruzione di un network. E conclude dicendo che oggi la coercizione economica supera l'ostilità militare perché i vantaggi sono più numerosi per tutti. Così, il tiro alla fune sarebbe il continuo della guerra ma con altri mezzi.

## 1. Le supply chain come una grande guerra

Oggi, con la globalizzazione è diventato sempre più complesso sapere se un prodotto è effettivamente realizzato quando può essere collegato che si sta superando con un processo logistico sempre più reingegnerizzato grazie alla informatica e telematica che può connettere consumatori e produttori. E 'stato 50 anni catene di fornitura hanno cominciato a separare. Una parte della produzione è stata trasferita a le Tigri asiatiche (Hong Kong, Singapore, Corea del Sud e Taiwan), Cina, Thailandia, Messico. L'India e Indonesia sono le destinazioni popolari del momento per i lavoratori semi-qualificati. L'iPhone è un ottimo esempio di questa grande catena di fornitura. La ricerca e lo sviluppo e la commercializzazione caratterizza la economia con una supply chain degli Stati Uniti, dove la memoria si realizza in Giappone, il processore in Corea del Sud, chip GPS e WiFi in Germania e, infine, l'assemblaggio è fatto in Cina. Oggi si può parlare di "Made in Everywhere" rendendo la globalizzazione non più come un male ma con almeno due grandi vantaggi:

- La creazione di occupazione in tutto il mondo. C'è stato un aumento di 2 milioni di posti di lavoro in Asia e America Latina. Così come gli Stati Uniti hanno visto la creazione di 1 milione di posti di lavoro. Come Tom Cook ha dichiarato: "Non credo sia nostra responsabilità creare un certo tipo di occupazione. Credo che sia nostra responsabilità creare occupazione, e basta".
- Aumento delle vendite all'estero. Più gli americani creano posti di lavoro e ricchezza all'estero, più stranieri saranno ansiosi di comprare americano.

La Cina in questo caso è anche un buon esempio. La Cina importa il 34% di tutti i componenti elettronici da tutto il mondo. Senza questi elementi la Cina non sarebbe diventato il più grande esportatore di prodotti finiti di tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Oggi è un male per i paesi adottare misure protezionistiche? La limitazione delle importazioni con barriere tariffarie determina conseguenze?

Una spiegazione: barriere tariffarie determinano un aumento dei costi per i produttori locali, il Paese impedisce alle aziende di ottenere componenti di qualità con il deterioramento nei rapporti delle società di esportazione.

Un esempio: Obama con la Cina. Obama ha imposto dazi sui pneumatici cinesi per salvare le imprese americane. La Cina ha attaccato sulle vendite di auto prodotte negli Stati Uniti sul suolo cinese.

Le misure protezionistiche distruggono le catene di approvvigionamento delle imprese multinazionali. 80% del commercio mondiale si svolge nelle sue catene di approvvigionamento. Il libero commercio è la chiave del successo per le imprese multinazionali. Il Trade Facilitation Agreement firmato a Bali nel 2013 ha lo scopo di facilitare il commercio globale con l'armonizzazione di amministrazione doganale. Questo accordo potrebbe aggiungere 1 bilione di dollari al PIL mondiale, e creare 20 milioni di posti di lavoro. Oggi, al fine di facilitare il libero scambio dei paesi hanno fatto la scelta di riorganizzarsi. Questi gruppi consentono ai paesi di creare accordi volti ad agevolare il libero scambio. Ad esempio, Australia, Sud Africa, Argentina, Brasile, Colombia, Costa Rica, Bolivia, Canada, Cile, Indonesia, Malesia, Guatemala, Nuova Zelanda, Pakistan, Paraguay, Perù, Filippine, Thailandia, Uruguay se insieme per formare il Cairns Group. Cairns Group è una zona di libero scambio agricolo. gruppo di Cairns gli esportatori di beni agricoli. Sono venuti insieme per combattere contro il protezionismo in Europa e negli Stati Uniti.

### 3. la supply chain orizzontale + verticale = diagonale

La supply chain è un ecosistema composto da produttori, venditori e distributori che trasformano le materie prime in beni e servizi, che vengono trasferiti ai consumatori in qualsiasi parte del mondo.

Alla base del supply chain vi è una formula fondamentale: "orizzontale + verticale= diagonale". Per orizzontale si intende l'attività di produzione e di distribuzione mentre per verticale, la creazione di valore ottenuta dall'impresa che decide di concentrarsi su una parte dell'attività e esternalizzare le altre. Questo processo viene posto sotto pressione dal "tiro alla fune".

Il tiro alla fune sulle risorse si evidenzia in particolar modo nell'industria del trasporto marittimo e in quelle delle materie prime necessarie per la corsa agli armamenti.

Più aumenta la creazione di valore e maggiore è la tensione che nasce tra i paesi produttori creando una forte intensità di competizione nei nodi del circuito in quanto l'economia globale determina le

modalità di lavoro facendo ritenere "il fuso orario il più importante dei confini", motivo per cui alcuni economisti sostengono che gli Stati Uniti dovrebbero ridurre a due fusi orari il proprio territorio.

### Geni risorsa e data centers per il cibo

I settori globali dell'estrazione milionaria e dell'agroalimentare sono in continuo movimento e l'aumento o la diminuzione della produzione dipende da molteplici fattori: il clima, la tecnologica, la geopolitica e tanto altro.

L'industria del cibo ci dà un'importante visione dei complessi network delle supply chain e delle alleanze tra società che le rendono possibili come l'azienda norvegese della pesca Marine Harvest, che si è estesa attraverso delle unioni in venti paesi per soddisfare le esigenze globali di pesce.

### Un mondo longitudinale?

Un mondo interrelato è un mondo globalizzato sia in termini positivi e sia in termini negativi. L'emisfero ovest è più vicino all'autosufficienza rispetto al resto del mondo e potrebbe arrivare all'apogeo della supply chain: dominare la produzione ad altro valore aggiunto continuando a esportarla ovunque.

Se le potenze del mondo sapessero dosare nel modo giusto energia e tecnologia per diventare autosufficienti la globalizzazione sarebbe una globalizzazione "longitudinale".

La stranezza di un supply chain world è che quando gli investimenti cessano di essere il simbolo di fiducia reciproca di lungo termine, l'integrazione potrà non esistere.

Gli attriti creati dalla tecnologia rendono anche i legami economici più difficili da sciogliere nelle fasi di crescente tensione geopolitica.

## 4. Alleanze infrastrutturali

La vera grand strategy "Gli amatori parlano di strategia, i professionisti di logistica". Questa considerazione, frutto dei più grandi strategie in campo infrastrutturale, ci fanno ben riflettere sull'importanza della connettività. Non a caso la storia dell'uomo e della evoluzione di quest'ultimo è stata vincente nel momento in cui si sono sviluppate le vie e i canali di comunicazione e distribuzione a partire dai Romani fino ad arrivare ai grandi imperi colonialisti. Di fatto la connettività ha caratterizzato e caratterizza ancora oggi la competitività degli Stati e la loro potenza. Un esempio incalzante di quanto questo aspetto sia fondamentale è la nascita di imperi mega continentali come l'Unione Nordamericana o la Grande Cina che mostrano come la coesione di strumenti militari, diplomatici e commerciali siano i driver principali per la costituzione di attività logistiche imponenti capaci di sviluppare una competitività globale. In particolare l'Unione Nord Americana, operò una efficiente strategia topografica con elaborazione di mappe e progettazione di in-

infrastrutture necessarie ad estendere la propria supremazia riuscendo a combinare ottime infrastrutture ad una geografia fisica favorevole e costituire così un impero mega continentale così come la Grande Cina si è estesa dall'Indocina alla Russia fino ad arrivare all'Asia centrale. La connettività ha avuto una importanza non inferiore a quella della geografia nel determinare l'ascesa e la caduta degli imperi. Nonostante ciò oggi si sta facendo un passo indietro per quanto riguarda la definizione degli strumenti per la realizzazione di Supply chain infatti, in alcuni casi si dà sempre più importanza a strumenti militari-bellici che sono in questo caso fallimentari poiché la storia evidenzia come la forza economica e tecnologica permette la superiorità militare un esempio eclatante è quello dell'America dell'Ottocento che è diventata prima super potenza delle supply chain e poi super potenza militare. Oggi possiamo distinguere due tipologie di applicazione di una supply chain per la realizzazione di obiettivi di influenza territoriale. Partendo dal presupposto che l'indice di potenza di uno Stato si realizza in due forme una nominale e una reale.

Gli Usa per quanto riguarda il potere nominale sicuramente non hanno eguali ma rispetto al potere reale ha diverse difficoltà pensando solo alla spesa militare che costa 1.000 miliardi di dollari. Per la Cina invece la situazione è ben diversa, poiché attua delle politiche mirate e concentrate agli interessi commerciali e alla protezione della connettività da cui dipendono. Una grand strategy come quella americana vede il "lavoro sporco" militare come sinonimo di influenza ma rappresenta solo un fallimento da parte di strateghi "dilettanti" poiché l'azione militare dovrebbe essere collaterale riservandola solo a quelle zone dove sono presenti investimenti commerciali e infrastrutturali importanti e fondamentali. Il dominio di una supply chain è incomparabilmente più utile del dominio di qualsiasi tradizionale campo di battaglia.

Le classiche alleanze sono oramai state superate da rapporti partnership temporanei basati sul rapporto commerciale di domanda e offerta. La supply chain post-ideologica non ammette alleanze rigide ovvero basate su una dottrina o qualcosa di simile poiché ogni singolo Paese si basa su un costante calcolo costi-benefici. La stabilità di una relazione in oltre viene calcolata sul grado di investimento estero reciproco. Un esempio di questo genere è fornito oggi dalla Turchia la quale potrebbe essere il primo Paese a far parte della NATO a rientrare anche nella SCO per via della sua posizione strategica che le permetterebbe di mantenere e creare rapporti commerciali sia con l'oriente che con l'occidente. Oggi abbiamo la nascita di moderne alleanze, le cosiddette alleanze infrastrutturali. Esse sono progetti di investimento che prevedono la creazione di posti di lavoro e il rafforzamento di Paesi che senza queste alleanze rimarrebbero poveri e remoti. Ormai la solidità di uno Stato si basa sulla mappa di connettività e volumi di flusso commerciali, rispetto alla spesa in infrastrutture a differenza ancora una volta degli americani che si basano sulla spesa militare. Infatti mentre gli USA investono in lotte al terrorismo sprecando miliardi di risorse, Paesi come la Cina che investe su infrastrutture in Paesi come l'Africa in modo tale da creare reti di connettività per l'approvvigionamento

di materie prime o di risorse umane abbattendo tempi di produzione e distribuzione che potrebbero risultare sfavorevoli e poco competitivi. La Cina fa del commercio un mezzo di complementarietà e degli investimenti un mezzo di influenza. Dalle sanzioni alle connessioni. Queste alleanze infrastrutturali benché positive per l'economia e lo sviluppo di un Paese sono state soprattutto in passato, bloccate da sanzioni comportando l'impossibilità di importare ed esportare determinati beni e compromettendo la situazione delle popolazioni alimentando tra l'altro e in alcuni casi una sorta di mercato nero di alcuni prodotti. Tuttavia con il passare degli anni quest'ultime stanno sempre più diminuendo in ragione del fatto che le decisioni basate sul calcolo costi-benefici anziché la rigidità dei principi ideologici sono quelle che aiuteranno la coesistenza e l'apertura reciproca raggiungendo così più velocemente quegli obiettivi cercati dai sostenitori del moralismo politico. È il caso degli Stati Uniti dove Washington sta abbracciando una politica di smussamento degli attriti e di aumento dei flussi con la riduzione delle sanzioni e il via libero accordato alle aziende americane per entrare in determinati mercati. Esistono anche i ponti dell'amicizia, molti i casi in cui la geopolitica è stata rimappata grazie all'ingegneria infrastrutturale. È il caso della Ucraina, Crimea e Russia. La Crimea infatti grazie alla potenza dell'ingegneria infrastrutturale russa è stata in un certo senso "amputata" in quanto oggi è funzionalmente separata dalla Ucraina e collegata solo alla Russia. Queste decisioni da parte di nazioni così imponenti nella maggior parte dei casi vanno oltre alle ideologie e ai fatti storici, nel caso della Crimea questa rimappatura è nata per via della possibile chiusura da parte della Turchia dello stretto del Bosforo al transito militare ( unico sbocco russo all'Egeo e al Mediterraneo ) o il collasso della Siria ( impedendo l'accesso alla Russia alla base navale di Tartus ). Queste operazioni dunque sono più che una volontà imperialista una prosecuzione di una storica volontà di allineamento dello spazio demografico, funzionale e politico. In questo modo però la Russia ha perso l'Ucraina che si è orientata verso l'occidente. Questo passaggio ha poi scatenato le minacce del Cremlino sulla riduzione delle forniture di gas spingendo così gli europei a cercare altri approvvigionamenti energetici dagli Usa e dal Nord Africa. L'Europa in questo modo sta vincendo la "battaglia" sulle supply chain iniziata venti anni fa. Il petrolio si dice è più pesante del sangue e i benefici degli investimenti in infrastrutture possono presentarsi dopo diversi anni la certezza però è che sicuramente questi investimenti vengono ripagati in particolare per quei Paesi piccoli e privi di sbocchi al mare dove la connettività diventa strategia. È il caso delle pompe di benzina in Svizzera che fino al 2012 erano targate Esso mentre dal 2013 sono passate a SOCAR ovvero la società petrolifera della Repubblica dell'Azerbaijan. Questo passaggio è stato possibile solo grazie alla liberazione dell'Azerbaijan al secondo oleodotto più lungo al mondo che ha richiesto un investimento di 4 miliardi di dollari. Le pipeline oggi connettono Paesi litigiosi e risolvono a volte questioni tra Paesi che in passato sarebbero state risolte con una guerra. Gli oleodotti oggi rappresentano i fili che legano le civiltà tra loro proprio come è accaduto con l'Arzerbaijan e che hanno reso il petrolio più pesante del sangue.



## 5. La nuova età del ferro

### Ferrovie della Seta attraverso lo Heartland

La Cina, dopo il crollo dell'Unione Sovietica nel 1991, si è ritrovata a dominare l'Heartland della geopolitica di Mackinder: la sua ascesa è stata però anche favorita dalla fitta rete di infrastrutture, strade, linee ferroviarie ed elettriche che aveva già iniziato a costruire dal 1949 con la campagna "Sviluppare l'Ovest".

Per l'Asia centrale la Cina ha il ruolo di corridoio euroasiatico degli scambi e Pechino sta approfittando della frantumazione geopolitica per riorganizzare questa regione attorno a Supply Chain anziché Stati, mettendo ben in evidenza i nuovi tracciati delle Ferrovie della Seta.

Non c'è alcun precedente all'asse di efficienza est-ovest rappresentato dall'attuale ondata di costruzione di autostrade, ferrovie e pipeline. La Cina vuole però solo guidare la direzione dei suoi flussi energetici, difatti XI Jinping ha recentemente espresso la volontà di creare una 'Cintura economica della Via della Seta' trasformando tutta la regione in successivi nodi urbani di media grandezza da cui far passare i trasporti e i corridoi energetici. Il gioco quindi consiste nel costruire nuove Vie della Seta e rendere più semplici le comunicazioni tra i vari paesi. Altri Paesi stanno imitando la Cina come ad esempio gli USA e la 'New Silky Road', con il piano di distribuzione elettrica transfrontaliera fra Tagikistan, Kirghizistan e Afghanistan, o il Kazakistan a e il 'Silk Wind', corridoio multimodale di trasporti fino al Caucaso e alla Turchia; anche la Russia negli ultimi anni si sta attivando per la creazione di un quadro doganale comune euroasiatico.

L'Eurasia rappresenta i due terzi della popolazione, dell'economia e del commercio mondiali, per questo motivo sono necessarie infrastrutture stabili per rendere veloci e semplici gli scambi: tra tutti, il treno è il migliore mezzo di trasporto poiché più rapido di una nave e più economico di un aereo. Cina e Russia infatti stanno potenziando i loro collegamenti ferroviari diretti e nel 2013 è stata inaugurata la Ferrovia Europa-Cina che collega Amburgo ad una città dello Henan (nel Foxconn) per consegnare prodotti elettronici con un tempo dimezzato rispetto a quello necessario per il trasporto marittimo.

La AIIB (Asian Infrastructure Investment Bank) ha un capitale da spendere che è circa dieci volte più grande rispetto a quello che il Piano Marshall iniettò in Europa e adesso è il momento giusto per utilizzarlo per acquistare acciaio e cemento e ingaggiare eserciti di lavoratori dalla Cina. La nascita dell'AIIB ha fatto sì che le potenze occidentali si rendessero conto della nuova realtà. Una conseguenza è stata che il Giappone ha lanciato un fondo di 110 miliardi di dollari per le infrastrutture asiatiche che rivaleggerà con quello cinese e sarà un ulteriore passo verso il destino di connettività di quelle regioni.

## **Il ritorno della sino-Siberia e la vendetta di Kublai Khan**

La Cina è lo stato con più vicini al mondo e, grazie al sistema di supply chain, li riesce a manovrare e controllare. Cina e Russia sono divise dal fiume Amur, che non è una semplice frontiera ma è fonte di energia, cibo e acqua. Questi due paesi hanno creato un blocco geopolitico e sono diventate partnership di domanda-offerta; la Russia ha terra e risorse, la Cina popolazione e denaro. Non è un'alleanza anti-occidentale ma solo un'alleanza di convenienza.

Esistono due Russie, quella europea e quella siberiana quest'ultima è sette volte più grande dell'altra. Vi è un gran numero di cinesi che si è stabilito sul fronte orientale della Russia e accelera la possibilità di creare una civiltà sino-siberiana. La frontiera cinese, di fatto, si sposta sempre più verso la Cina e dopo il completamento del primo ponte ferroviario sull'Amur in Russia certamente si insedieranno sempre più cinesi. Tra qualche decennio, il cambiamento climatico favorirà ancora di più l'integrazione della supply chain russa nell'estremo oriente, in quanto le terre fertili saranno sempre più fertili e coltivabili per produrre grano e olio e le risorse idriche disponibili aumenteranno con lo scioglimento dei ghiacciai. La Cina infatti ha bisogno di risorse idriche e, come la Russia, di canalizzarle per rendere fertili i terreni in cui non arrivano in modo naturale.

La Russia può anche investire nel potente fiume Lena, fonte di vitalità e forza, e nella repubblica di Jacuzia, regione ricca di giacimenti di petrolio, minerali e dove vi è un quarto della riserva mondiale dei diamanti. Purtroppo però questa regione sta lentamente affondando poiché poggia su pali che ogni anno devono essere ripiantati a profondità crescenti per trovare ghiaccio ancora solido. In futuro, quindi, il potere potrebbe essere assegnato a chi meglio si connette con le risorse nel sottosuolo.

La Cina si sta aprendo anche all'Afghanistan e i progetti della costruzione di infrastrutture sono mirati a riguadagnare un posto nella nuova via euroasiatica della seta.

### **La resurrezione della via della Seta: l'Iran**

L'Iran è la vera posta in gioco sulla Via euroasiatica della Seta. Il suo futuro è complesso poiché la Cina è in corsa per l'acquisizione delle ricchezze energetiche persiane mentre l'Europa e l'America sono in concorrenza per il mercato dell'Iran.

Il conflitto tra USA e Iran che era dato per scontato, oggi si sta trasformando in un caso esemplare di tiro alla fune. Difatti, tutto il mondo vuole fare business con l'Iran e, in particolare, gli Usa sono in competizione con tutti i paesi per accaparrarsi quote del mercato iraniano.

Anche l'Iran è interessato a investire in ciò che serve per avere beni e servizi occidentali di qualità superiori a quelli cinesi. La Turchia vuole anch'essa chiudere accordi con l'Iran e vorrebbe creare una "Persian Pipeline" parallela alla ferrovia per il trasporto merci pia-

nificata da Cina e Europa, la quale moltiplicherebbe il gas disponibile.

Nei prossimi anni sentiremo parlare dell'Organizzazione di cooperazione economica il cui obiettivo è quello di definire collegamenti ferroviari e commerciali tra Turchia, Iran, Pakistan e tutte le altre ex repubbliche sovietiche dell'Asia Centrale.

L'Iran desidera ardentemente la connettività ma la sua apertura non ridefinirà i confini del Medio Oriente, al contrario, renderà più complessi i legami economici e politici lasciando alla Corea del Nord il ruolo di paese che incarna la dialettica fra attriti e flussi.

### **La Corea del Nord, ovvero una Ferrovia della Seta attraverso il Regno Eremita**

La Corea del Nord divide la frontiera con Russia e Cina, vive in un regime di repressione a causa del principio di autosufficienza e delle forti sanzioni economiche internazionali. Tuttavia questo isolamento si è tradotto in una forte dipendenza dalla Cina e, nonostante sia governata da una dinastia dispotica, si parla sempre più di connettività in quanto i flussi sono maggiori degli attriti.

Tra Cina e Corea del Nord i legami ideologici che le tenevano unite si stanno deteriorando a causa delle forti divergenze intercorse tra le loro economie. La Cina ha progetti più costruttivi rispetto alla semplice "invasione" della Corea del Nord e punta all'apertura di una ferrovia fino a Rason, sbocco sul mare sulla costa orientale nordcoreana, per il trasporto marittimo nella zona artica.

Anche la Russia ha forti interessi nel cancellare il debito coreano. Ha rilanciato investimenti per la costruzione di un gasdotto tra la porzione di confine che unisce i due Paesi e di un "Espresso della Ferrovia della Seta" che unisca Seoul alla Russia, con fermata a Pyongyang.

Nei suoi investimenti, la Corea del Sud punta sulla Ferrovia "Seoul-Pyongyang" e sul complesso industriale di Kaesong. Kaesong è una ZES e nel 2014 Kim Jong-un ha annunciato che ogni provincia dovrà sviluppare una propria ZES. In questo modo la Corea del Nord diventerà uno snodo importante delle supply chain in Asia. Potrebbe contribuire non solo essendo una terra fondamentale per l'industria dell'elettronica di consumo, ma anche perché ricca di oro e magnesio, di corsi d'acqua per produrre elettricità, di cereali utili per il business planetario del cibo. Inoltre Chason Exchange, la più importante ONG operante in Corea del Nord, sta formando giovani professionisti nell'imprenditoria e nelle competenze lavorative.

Seppur tutti questi progetti si realizzassero, la Corea del Nord non sarebbe un grande paese industrializzato ma sicuramente più libero e aperto. Un altro elemento che favorirebbe l'apertura e la trasformazione della società nordcoreana è un cambio di regime ma che, al contrario, ostacolerebbe la riconciliazione tra il Sud industriale e il Nord agricolo, trasformando la Corea del Nord in un'area

di passaggio tra Cina, Corea del Sud e Russia, ostacolando anche la democratizzazione del paese.

La domanda che però ci si pone è: la Cina, in questo contesto, potrebbe continuare a dominare con il suo impero di supply chain?

### **La supply chain colpisce ancora**

Gli imperi delle supply chain del passato si sono dissolti per una combinazione di agenti interni (indebitamento e inflazione) ed esterni (instabilità e concorrenza), ma le guerre sulle supply chain non sono nulla di nuovo per la Cina, come ad esempio le guerre dell'oppio. Per questo motivo ora il quesito che si pone è se la Cina imporrà trattati iniqui agli Stati Uniti impiegando il proprio impero di supply chain.

La Cina fino ad ora è riuscita a preservare il suo status quo e a mantenere eccellenti relazioni anche con coppie di paesi concorrenti (Brasile Venezuela, India Pakistan..) ma ora sembra sia arrivato il momento del contraccolpo (blowback) . La presenza cinese nel mondo non è definita dalle sue basi militari ma dalle sue supply chain, per cui il blowback sulle supply chain è quello geopolitico. Nella geopolitica delle supply chain, dunque, i vincitori non si conoscono ancora.

I cinesi hanno preferito essere prudenti nella costruzione delle relazioni internazionali ma i punti d'attrito sono sempre più numerosi, al punto che in paesi in cui i lavoratori sono sottoposti a modalità schiavistiche di organizzazione del lavoro come in Zambia si stanno sollevando violente ribellioni. Paesi come la Mongolia e il Kazakistan puntano al nazionalismo delle risorse per frenare l'intrusione cinese. Quello che chiedono è una quota superiore di valore aggiunto, un ruolo non soltanto orizzontale ma anche verticale nella supply chain. Purtroppo però da un lato la Cina ha bisogno dei colossali volumi di materie prime per la sua spinta urbanistica, dall'altro i paesi dipendenti dalle materie prime (Congo, Birmania e Mongolia..) saranno ostaggi di Pechino finché non troveranno altri mercati per le loro esportazioni. La Cina può contare anche sulla finanza e sui debiti in paesi come Zambia e Angola che si sono indebitate con lei.

L'impero di supply chain cinese aveva quindi due possibili cicli di vita: il primo è seduzione, espansione, sfruttamento e codipendenza, il secondo autoaffermazione e blowback.

La seconda opzione sembra concretizzarsi. Inevitabilmente, nella loro espansione, le supply chain cinesi assumono anche una dimensione militare: la guerra per le supply chain potrebbe anche diventare tale a tutti gli affetti, soprattutto in prossimità delle frontiere della Cina, dove ci sono grandi giacimenti di oro, gas, petrolio, uranio e minerali preziosi. Anche nell'Asia Centrale, però, la Cina, seppur contro voglia, sarebbe costretta ad inviare rinforzi e truppe per proteggere i propri investimenti. Tutto ciò perché il tempo del co-

lonialismo è passato e nessuno vuole essere una colonia, ma tutti vogliono essere una HUB.

## Parte IV. Costruiscilo e arriveranno: la casa del mondo "Dubai"

### 1. Dubai la città che non dorme mai

Il crocevia della terra, il "centro del mondo" secondo gli studiosi di oggi, il melting pot per eccellenza... Dubai è la nuova città che non dorme mai. Un luogo di avanguardia e rinnovata tecnologia, Dubai si evolve al passo con i tempi fornendo la migliore connettività materiale ai suoi residenti e a tutti coloro che vi transitano. L'obiettivo essenziale per lo sviluppo di questa metropoli è quello di distinguersi dalle più importanti città del passato dando luogo ad un modello inedito che trova la sua principale caratteristica nel cosmopolitismo e in una connettività globale: essere a Dubai, vuol dire essere ovunque. In effetti, Dubai serve tutti i continenti contemporaneamente sia dal punto di vista delle risorse umane che di quelle materiali ed economiche; non a caso, flussi ingenti di capitali si concentrano proprio a Dubai ritenuta dai maggiori imprenditori su scala mondiale un luogo per connettersi e diventare parte delle reciproche supply chain.

*"Dubai si è mossa con un solo obiettivo in mente: costruire più in grande, più in alto, con più efficienza."*

Un tema fondamentale che ha assunto rilievo nello sviluppo di Dubai è sicuramente la costruzione di infrastrutture, che hanno fatto la differenza nel processo di affermazione come hub globale. Tramite una fitta rete autostradale che attraversa il deserto, le sette oasi degli Emirati risultano connesse tra loro, permettendo anche lo sviluppo del settore turistico e diventando una sorta di federazione ad alto decentramento dei poteri ma con un forte sentimento di identità comune. In un certo senso, Dubai rappresenta la nuova capitale del mondo arabo : è questa la ragione che rende la cittadinanza degli Emirati oggetto del desiderio dei cittadini degli Stati arabi in fallimento, contribuendo, di conseguenza, anche al fenomeno della fuga di cervelli che vede protagonisti giovani con il sogno di impegnarsi in attività produttive e innovative che abbiano come nido proprio la grande Dubai.

Da un punto di vista globale, Dubai si configura come una sfida alle convinzioni di superiorità democratica dell'Occidente, passando dalle storiche monarchie del mondo arabo verso tecnocrazie ibride rette dalla stabilità monarchica ma non più agitate dalle faide dei vecchi clan feudali. Inoltre, da un punto di vista più prettamente economico, il proliferare delle ZES ha consentito a tutta l'area degli Emirati di affermarsi a pieno titolo e in maniera competitiva nei mercati adeguandosi agli standard internazionali dei diversi settori.

*“I deserti sono spazi senza confini. L'uomo si è sempre limitato a percorrerli, [...] ma non li ha mai colonizzati.”*

Un'arma vincente di Dubai è senza dubbio l'aver sfruttato al massimo le tecnologie più avanzate al fine di elaborare piani di espansione efficaci ed efficienti. Il problema infrastrutturale però è ancora prevaricante, soprattutto nel sottosuolo: sebbene lo sviluppo sia da considerarsi veloce ed eccellente, mancano ancora servizi di base che siano ben curati e che comportano quindi disagi alla popolazione (un esempio lampante è quello che riguarda gli impianti di desalinizzazione il cui eventuale guasto comporterebbe entro due giorni l'assenza di acqua potabile a sufficienza per i cittadini).

D'altra parte, considerando invece la sfera sociale del fenomeno Dubai, c'è una forte componente di matrice religiosa che spinge gli arabi a visitare Dubai per lasciarsi alle spalle l'identità musulmana estremista in favore di un luogo nel quale il fondamentalismo sembra sconosciuto, ma non è tutto in quanto la stessa città è teatro di immigrazione accolta e non respinta come in molti altri paesi del mondo. La visione aperta verso lo straniero è concretizzata con l'espatrio di immigrati che diventano parte integrante della cittadinanza ragion per cui il flusso aumenta di anno in anno ma, a discapito della facciata positiva di questo fenomeno c'è da tenere presente anche che chi non possiede la cittadinanza purtroppo non gode di diritti inalienabili ed è costretto a rinnovare il permesso di soggiorno ogni due o tre anni, vivono dunque in una condizione di “transito permanente” e la prima priorità del governo è quella di proteggere ed avvantaggiare i cittadini nativi degli Emirati benchè questi, purtroppo, siano destinati ad estinguersi a causa dell'immigrazione.

*“Cittadino di Dubai dovrebbe essere chiunque possa dire con orgoglio di abitarvi.”*

### **Il primo porto di riferimento**

KAEC (nei pressi di Gedda, Mar Rosso), King Abdullah Economic City è vista come *“la prima città privata al mondo completamente integrata”* nata dal cosiddetto effetto Dubai, ed è un luogo in cui si concentrano ZES (Zona economica speciale) specializzate in beni di consumo, assemblaggio e tecnologie dell'informazione al fianco di zone residenziali. KAEC è per la zona una necessità strategica che vede come obiettivo cruciale la creazione di lavoro e formazione per le nuove generazioni saudite ma anche l'ampliamento della capacità abitativa in un'ottica di evoluzione demografica molto rapida. Questo fenomeno però avrà anche un risvolto positivo per quanto riguarda le “quote rosa”, le donne, infatti, saranno chiamate ad occupare una grande fetta della forza lavoro. KAEC è inoltre l'emblematico esempio di partenza per le nuove città : obiettivi chiari, infrastrutture di alto livello e strategie sostenibili sono la chiave per il successo dei nuovi centri economici che saranno poli di attrazione per le nuove generazioni piene di voglia di fare e di scappare dai loro paesi d'origine arretrati e improduttivi.

Naturalmente l'area considerata gode anche di un vantaggio economico legato ai flussi di turismo religioso dei fedeli che vogliono intraprendere pellegrinaggi e visite alla Mecca il che comporta la creazione di infrastrutture di collegamento, numerosi posti di lavoro creati e una grande ricchezza in transito, insomma, un asso nella manica per una realtà nascente.

### Città pop-up

Il "Mondo non-statuale" descritto da un recente report, descrive uno scenario in cui *"l'urbanizzazione, la tecnologia e l'accumulazione di capitali accelerano la moltiplicazione di ZES governate a tutti gli effetti dalla forza del capitale"*. Questo concetto esprime il fallimento di alcuni Stati che finiscono per ammettere di non essere capaci di gestire le responsabilità legate ai propri beni pubblici, lasciando il posto ai mercati che le governano "dall'esterno"; è un fenomeno che ha portato alla nascita di circa 4000 ZES in tutto il mondo, ovvero le città pop-up del supply chain world; le suddette hanno due tipi di vantaggi: in primo luogo per gli investitori per le quali sono fonte di manodopera a basso costo e riduzione di oneri finanziari ed inoltre per gli Stati come investimento estero e opportunità per l'occupazione nazionale. Gli investimenti economici devono però tener conto anche dei flussi demografici che l'urbanizzazione comporta, ciò al pro di organizzare le città in maniera efficiente e moderna.

Le supply chain sono una modalità funzionale di connessione tra la periferia ed il centro, i quali canali distributivi sono il commercio e l'investimento estero : le ZES rappresentano i luoghi dove entrambe le condizioni sono possibili, sono una exit strategy per riuscire a chiudere i fallimenti economici ed accorciare i tempi dell'evoluzione nel mercato globale.

### Da exclave a enclave

Le ZES diventano delle "exclave" (spesso negoziate e gestite in segreto) nel momento in cui si vanno a considerare come circoscritte e separate, divise dall'economia di riferimento e autonome rispetto alla loro periferia ma che possono diventare esempi per eventuali riforme nello Stato di riferimento. Il vero vantaggio delle Zone Economiche Speciali si ottiene però quando le stesse producono benefici nell'economia nazionale contribuendo allo sviluppo delle attività interne quali infrastrutture, educazione, ecc... solo in questo modo le ZES assumono rilievo ed escono dalla condizione di "esternalità" che tradizionalmente ricoprono.

### Le gigantesche ZES cinesi

La Cina è il paese con il più alto tasso di densità di ZES: inizialmente studiate come piccoli centri industriali, sono finite per configurarsi come realtà economiche imponenti ed influenti. Secondo molti studiosi, inoltre, il futuro dell'economia cinese risiede nel passaggio da economia pianificata a economia di mercato cioè un aumento della produttività e l'orientamento verso i consumi al fine di avverare il

*Chinese Dream* della prosperità nazionale. La Cina, inoltre, offre altri due importanti spunto di riflessione: il vantaggio dell'apertura configurato nel puntare sugli investimenti di export per giungere a livelli più concorrenziali di mercato e l'aggregazione di capitali, tecnologie e industrie con l'obiettivo di implementare la presenza sul territorio di industrie produttive ad alto tasso di reddito (es. fabbriche Apple). Dal punto di vista architettonico, anche le infrastrutture possono fondarsi sulle esigenze delle supply chain, non è un caso che le linee di collegamento cinesi siano di altissima qualità e riducano in maniera esponenziale le distanze fra i maggiori centri di scambio del paese.

## Pianificare le megalopoli

Attualmente, alcuni dei paesi più avanzati prendono spunto dalle innovative ZES cinesi per tenere alto il livello di competitività e connessione con un paese oramai all'avanguardia. La gestione delle megalopoli però resta una controversia per diversi paesi che non riescono ancora ad adattarsi alle nuove tipologie di urbanizzazione: essendo spesso soggette ad elevati livelli di congestione dato il rapido aumento demografico, le megalopoli devono rispondere in primo luogo ad esigenze di base per i loro utenti occasionali e soprattutto per i loro cittadini cercando di garantire ordine, legalità e servizi ad alto tasso di efficienza.

*“Un’infrastruttura non è soltanto una strada: è un trampolino.”*

E' necessario dunque investire in tutti quei settori base senza i quali non è possibile per una metropoli evolvere in maniera *smart*; questo bisogno per uno Stato è così rilevante che, in caso non sia realizzabile per mancanza di risorse o indebitamento, lo spinge a coinvolgere e sostenere i privati nella realizzazione delle infrastrutture così da ovviare al problema in maniera più rapida (si tratta dei cosiddetti investimenti a partecipazione mista).

## City building, ossia State building

*“Il city building, l’edificazione e la razionalizzazione dei centri urbani, deve essere visto come un passaggio necessario verso lo State building anziché un sottoprodotto di questo.”*

Non tutti gli Stati riescono a raggiungere una stabilità politica prima che il supply chain world si impianti e coinvolga la realtà locale, ed è in questo senso che la geografia funzionale trova la sua applicazione mettendo in relazione le realtà urbane con il loro entourage al fine di stabilire una linea contigua tra persone, risorse e mercati. Non si può però immaginare la costruzione di una nazione senza la presenza della connettività di base e le infrastrutture sono il fulcro di questo obiettivo, trasporti e comunicazioni rappresentano nel senso più pratico i motori della mobilità sociale e degli scambi.

## Il salto verso la governance ibrida

Le ZES sono uno strumento che può dare l'opportunità ad un paese di uscire dal baratro: si pensa che siano delle “scorciatoie” che svin-



colino lo Stato dall'introduzione di riforme fondamentali benchè nella realtà esse modificano e influenzano concretamente gli asset economici delle località di riferimento che ne traggono inevitabilmente gli effetti sia positivi che negativi. Il risultato che viene fuori dalla complicità tra Stati e supply chain world è un'alternanza tra pro e contro che vede anche tra i suoi elementi una forte competizione tra le diverse ZES e sta dunque alle stesse autorità governative l'arduo compito di regolarne i rapporti così da aumentare i vantaggi e mantenere attiva la competitività senza perdere le posizioni concorrenziali nel mercato che questi strumenti così all'avanguardia possono garantire.

## 2. Le supply chain: un'ancora di salvezza

Nel biennio 2013/2014 in Asia hanno fatto scalpore diversi episodi di multinazionali che hanno messo a repentaglio la sicurezza alimentare, la salute dei bambini, i diritti dei lavoratori tessili e l'immagine di grandi marchi societari. Tutti loro sono esempi di supply chain complesse, opache e mal governate. L'e-commerce finisce per espellere dal mercato i tradizionali mediatori e venditori al dettaglio, l'altissima complessità dei processi di produzione e distribuzione di molti prodotti di alta tecnologia ha fatto sì che il numero di transazioni necessarie all'ultimazione di un prodotto finito sia quasi raddoppiato rispetto a prima. Paul Midler nel suo libro "Poorly Made in China" ha documentato che le imprese cinesi di Stato non sono legate ad alcuna market accountability che imponga loro alti standard etici l'unico obiettivo e il taglio dei costi. Le aziende non connesse alle supply chain internazionali sono svincolate dall'etica della governance della distribuzione, sempre più centrale nel discorso pubblico. Un tempo si pensava alle supply chain come concorrenti in una gara al ribasso. Oggi molti paesi si sono dovuti aprire agli investimenti per attirare le supply chain per stimolare le forme e generare capitale necessario per diffondere lo sviluppo. Le supply chain iniettano dinamismo e capitalizzano le risorse umane del paese che le ospita. Il fatto che nei paesi più deboli gran parte delle infrastrutture e dell'accesso ai mercati sia dovuto a imprese private ha determinato una nuova dinamica tra capitale e lavoro, tra governi e mercati. Far entrare una supply chain è la via più rapida per uscire dalla stagnazione. Malgrado esse non siano nate come un sistema di giustizia, sono diventate un vettore cruciale di estensione dei diritti ed è così che si sono trasformate in circuiti di appartenenza. Infatti, molte multinazionali sono arrivate ad inquadrare i propri fornitori come un'estensione di loro stesse, il che significa che le loro strategie sono passate dall'esclusivo interesse degli azionisti alla responsabilità nei confronti degli stakeholders locali. La gestione delle supply chain è salita in cima all'agenda dei consigli di amministrazione e all'allargamento della sfera di interesse societario che viene vista come un'opportunità di mutamento del modello produttivo.

## Oltre la legge?

Quando un paese ha un disperato bisogno di investimenti può arrivare a cedere per contratto intere città ad una grande impresa straniera. Alcune fra le maggiori multinazionali occidentali sono fortemente attive in aree geografiche di grande instabilità. Dal 1926 la Firestone gestisce la più estesa piantagione di gomma del mondo, rendendola la prima voce di export del paese. L'impresa è stata implicata in violazioni delle norme sul lavoro minorile e nella corruzione, però allo stesso tempo ha dato lavoro a generazioni di famiglie.

## Muoversi o non muoversi?

Il mondo domanda-offerta non nasconde le realtà più dolorose quando si tratta di sapere se uno stato dà la priorità alle risorse umane o a quelle naturali. In India e in Cina non poche comunità sono state sradicate dalle loro terre ancestrali e insediate altrove per far posto a dighe e a bacini artificiali. Malgrado le atrocità di queste espulsioni, resta comunque il fatto che sono molti di più coloro che si muovono volontariamente verso le supply chain di quelli che, a causa loro, sono obbligati ad abbandonare la propria terra. Un'altra realtà severa delle supply chain world è che, mentre le persone sono sempre più aggrappate alle reti globali, che rappresentano lavoro e benessere, queste possono abbandonare un luogo da un momento all'altro a seconda delle priorità dei mercati e delle imprese. L'unico modo per controllare i flussi per regolarizzare le condizioni di lavoro è quello di governare direttamente le supply chain. Questi attriti posti al mercato globale degli esseri umani combattono gli aspetti più degradanti dell'efficienza del mercato. Portare alle persone supply chain migliori è il solo modo per impedire che siano sfruttati da quelle regioni.

## La cyberciviltà

Internet è nata per sconfiggere la distanza: molti scienziati cercavano semplicemente uno strumento efficiente per processare e condividere enormi volumi di dati. I dati possono essere filtrati e bloccati, o frammentati, in pacchetti chiusi e codificati e assemblabili esclusivamente dal destinatario. Eppure se il supply chain world è un prodotto del sistema degli Stati Uniti ed è sempre più privo di confini, internet, che è nata senza confini, sta acquisendo le caratteristiche esteriori della divisione interstatale. Le telecomunicazioni hanno superato ampiamente qualsiasi altro tipo di connettività e nell'arco di cinque anni si sono trasformate in veri e propri imperi digitali. Le mappe tele geografiche dei cavi internet certificano l'aumento della densità dei legami entro vastissime aree geografiche. Lo scioglimento dei ghiacci dell'Artico ha persino reso impossibile la deposizione di un nuovo cavo Polarnet, attraverso il Polo Nord, che collega Londra e Tokyo. Molti danno per scontata la presenza del web come infrastruttura visibile, ma infatti i punti di congiunzione tra il mondo fisico e quello virtuale sono all'origine di una quantità crescente di effetti collaterali.

## Giardini cintati o ostacoli sulle autostrade dell'informazione?

Internet rappresenta un universo di flussi e attriti privo di alcuna governance al di fuori dei soggetti che vi agiscono, nel senso che il web è perlopiù privato. Tuttavia, malgrado sia priva di un'autorità centrale, è dotata soltanto di una supervisione tecnica. Resta il fatto che internet non è più un universo realmente parallelo e privo di confini. La localizzazione fisica di server e router è la geopolitica di internet, mentre la cyberguerra è la geopolitica dentro internet. La cyberguerra è una modalità quantica di conflitto: le loro armi sono materiali, la loro potenza può essere analizzata ma non misurata e non esistono arsenali stabili. L'intensificarsi della connessione di internet al mondo reale rende sempre più letali i cyberattacchi. Quanto più una società può contare su accessi diversificati alla rete, tanto più i suoi cittadini possono eludere la censura di stato. La prevenzione di catastrofi di questo tipo nel mondo digitale, non può che passare per una capacità diffusa e meglio distribuita dell'accesso ai dati e del loro stoccaggio. Le prime origini di internet risalgono alla necessità militare di moltiplicare i messi di comunicazione disponibili in caso di attacco nemico. Oggi la rete sta raggiungendo la possibilità di resistere ad interruzioni di qualsiasi tipo, si tratti della distruzione fisica dei cavi sottomarini o dell'interruzione digitale dei servizi. Internet genera forme di capitale sociale ed economico che solo fino a 20 anni fa erano inimmaginabili. Non si dovrebbe commettere l'errore di sottovalutare il valore intrinseco delle connessioni digitali all'interno della nostra realtà ibrida. Entro il 2030, ogni abitante del pianeta possiederà probabilmente un telefono cellulare o un accesso ad internet da smartphone a maglie più larghe. La connessione ai flussi globali crea lavoro e porta ricchezza, però la new economy ha ancora bisogno della old economy.

### La forza lavoro digitale e globale

Economisti come Ronald Coase hanno cercato di determinare la dimensione ottimale affinché un'azienda possa ridurre i costi delle transazioni per svolgere efficacemente determinate funzioni. Le supply chain digitali sono largamente eterogenee, in quanto cercano di creare un ambiente fertile sotto il profilo della creatività attraverso spazi lavorativi condivisi e strumenti online che consentono un incessante crowdsourcing fra colleghi che non sono mai fisicamente incontrati.

“Il rapido emergere di un mercato digitale del lavoro è senza dubbio un'arma a doppio taglio per il consumatore-lavoratore meglio dei paesi occidentali.”

I governi progressisti stanno battendo vie diverse per affrontare questa nuova realtà di masse di lavoratori part-time. La sharing economy può rivelarsi un tragitto alternativo in quanto le piattaforme che permettono di noleggiare asset di proprietà di qualcun altro hanno creato una dinamica economica che ci si attende raggiunga i 300 miliardi di dollari entro il 2020. Quanto più i robot e gli algo-

ritmi renderanno automatizzabile il lavoro umano, tanto più potremmo contare sulla nostra connettività per aumentare in nostro benessere economico.

### 3. La grande diluizione

Partendo dal concetto di *Connectography*, termine che contiene in sé la fusione delle parole 'connettività' e 'geografia', il politologo indiano Parag Khanna si concentra sugli elementi caratterizzanti della nuova geografia internazionale individuando nelle infrastrutture dei trasporti, negli oleodotti e nei 'cavi internet' che ricoprono la Terra una nuova geografia, costruita al di sopra della geografia fisica e politica. La sua analisi va però più a fondo, analizzando i grandi cambiamenti geopolitici anche sotto il punto di vista antropologico.

La diluizione che dà titolo al capitolo si riferisce ad una diluizione di tipo genetica globale cui la popolazione assiste già da tempo, e che va aumentando sempre più man mano che aumenta il processo di globalizzazione. Secondo alcuni studi del National Geographic, l'ascendenza genetica del genere umano è molto più variegata di quanto si pensi e attualmente il fenomeno è in accelerazione grazie anche all'aumento della connettività globale delle reti. Milioni di persone espatriano ormai da secoli dai loro paesi di origine, mescolandosi ad altre popolazioni e dando appunto vita ad una diluizione interrazziale, la quale comporta necessariamente il mescolarsi di più culture e l'aumento di Paesi multietnici. Per questo motivo, non è più possibile credere nel concetto di *Stato Nazionale* che appare oggi datato rispetto a quella che è l'effettiva realtà dei fatti, ed è paradossale che la libera mobilità di cui si godeva molto di più in passato stia lasciando spazio a barriere e confini chiusi dovuti a paura e tensioni. Nonostante ciò, i flussi migratori non accennano a piegarsi ma anzi, continuano ad espandersi per motivi di studio, lavoro o turismo, mescolandosi e dando alla luce una nuova generazione di *eu-robambini* e permettendo quindi l'espansione dei geni europei. Ne consegue un necessario distacco dall'idea di identità nazionale e di fatto, si avanza sempre di più verso la concezione del migrante come risorsa e non come fardello: i migranti possono contribuire alla forza lavoro, all'accrescimento dell'economia e della circolazione di denaro su scala globale e diventano sempre più necessari affinché non avvenga un vero e proprio spopolamento (L'Europa, come altri, è il continente con il più alto tasso di anzianità della popolazione). All'evolversi dello Stato, affinché quest'ultimo si regga in piedi, anche le strutture politiche devono evolversi di conseguenza con l'emanazione di leggi comuni e identità postrazziali.

Aumentano i flussi migratori, aumenta l'urbanizzazione multietnica. E mentre l'idea di Nazionalismo velocemente si allontana, si fa strada sempre più il concetto e il fenomeno del *civismo*, che corrisponde ad una maggiore lealtà da parte dei cittadini verso la città che può superare quella verso la nazione stessa. E' un concetto che fa molto più al caso della gioventù dinamica odierna, e la città di Berlino ne è l'esempio più lampante di attuazione, con le sue architetture ultramoderne e la sua multietnia.

### -Passaporti globali

E' importante sottolineare che oltre all'aumento dei flussi migratori, nell'ultimo decennio si è assistito ad un aumento di viaggi in generale; che fossero per affari o piacere, in passato erano limitati ad un'élite esclusiva della società. Oggi al contrario il fenomeno è in enorme crescita ed espansione e i settori del turismo e dell'ospitalità rappresentano più del 10% del PIL globale. Gli Stati sono quindi sempre più propensi ad attrarre turisti e ciò contribuisce positivamente all'alleggerimento dell'apparato burocratico, consolare in particolare, anche se la paura e i pericoli crescenti limitano comunque la libertà di spostamento che, in maniera paradossale, risultava più ampia nel periodo antecedente allo scoppio della Grande Guerra.

L'espansione della possibilità di viaggiare si deve ancora una volta alla già precedentemente citata globalizzazione, la quale ha toccato anche il mondo del lavoro e tale divisione globale in termini lavorativi ha avuto la potenzialità di elevare il livello di civiltà e di cultura dell'individuo: più si viaggia, più si conosce. La mobilità, dunque, deve divenire uno dei fondamentali diritti umani del nostro secolo. Il flusso degli spostamenti si trasforma da unidirezionale a pluridirezionale e bisogna adattare ai nuovi cambiamenti anche il rapporto domanda/offerta, che non si può più limitare alla produzione e alla fruizione di beni e servizi ma che vede necessariamente l'utilizzo della libera circolazione delle persone come strumento. Si propone pertanto l'idea di un visto globale: un visto che non sostituirebbe il passaporto come documento di identità né i privilegi della cittadinanza, ma offrirebbe un ulteriore metodo di verifica per la mobilità internazionale favorendo la mobilità ma distinguendola nettamente dalla nazionalità. La realizzazione di questo visto globale sarebbe ideale anche in vista della nuova figura di individuo che si sta delineando: l'individuo ad alto tasso di mobilità, per il quale spesso la carriera è più influente della collocazione geografica o della nazionalità stessa e che appartenendo a molteplici circuiti finisce per fondere in sé identità diverse (*Davos Men*). A favore della mobilità (e della riduzione di grandi rivalità storiche) gioca anche il fattore del talento: Ciò che oggi sempre più richiedono le multinazionali è che i propri impiegati rappresentino l'azienda, non importa da quali paesi provengano o di quale nazionalità essi siano. Il lato negativo che traspare è sicuramente il modo in cui oggi viene considerata la cittadinanza; ovvero, non più come un fattore determinante dell'identità personale ma come un bene prevalentemente economico. In seguito a casi come quello dell'America, in cui i cittadini americani pagano le tasse in base al proprio reddito globale, milioni di cittadini hanno rinunciato alla propria cittadinanza per ottenere dei passaporti di paesi verso cui non hanno alcun legame e trasformandosi in cittadini senza radice alcuna.

In conclusione, sia in positivo che in negativo, è palese che il vivere in una nazione oggi non vuol dire per forza far parte di essa.

## 4. Silenzio: parla la natura

Un'ultima analisi affrontata è quella dei fenomeni geofisici e naturali che da sempre hanno condizionato la storia dell'umanità. In periodi favorevoli del passato, si è abusato di ciò che Madre Natura ci offriva, con la conseguente 'ribellione' dell'ecosistema a cui assistiamo oggi. Le stragi naturali quali terremoti, eruzioni, maremoti sono stati dovuti anche all'esperata urbanizzazione dell'uomo, che se incontrollata può generare crisi ripercuotibili sul mondo intero, e all'uso smodato della tecnologia, di cui la Terra ha risentito sotto ogni punto di vista. Accanto ai profughi politici aumentano sempre più i *rifugiati climatici* e le popolazioni nomadi disastrose. E' dunque chiaro che l'umanità di oggi debba adattarsi ai danni creati dai suoi stessi antenati, realizzando dei trasferimenti di popolazioni e costruzioni di infrastrutture di adattamento. Mentre per molti popoli si prevede l'estinzione, soprattutto per quelli situati sulle coste o residenti in territori soggetti al fenomeno della subsidenza, i paesi più grandi hanno una possibilità di sopravvivenza, potendo ospitare le popolazioni nell'entroterra; ciò che risulterebbe fondamentale sarebbe però un'urbanizzazione più sostenibile, sicuramente d'impatto decisivo sul miglioramento dell'ecosistema. A proposito di ciò, negli Stati Uniti in particolare, migliaia di giovani consapevoli hanno deciso di 'ritornare all'agricoltura', facendo tornare a respirare vecchie cittadine e aumentando la produzione anche di cibi biologici, in modo da muoversi sempre più verso una maggiore consapevolezza di ciò che ci circonda.

Il mondo, fra non molto, potrebbe essere diviso in luoghi vivibili e non vivibili: prima di arrivare ad un punto di non ritorno, bisognerebbe riconsiderare l'assetto e l'utilizzo delle risorse naturali a disposizione

## 5. Una nuova bussola morale

Nei primi anni del XXI secolo ci sono state azioni contro la globalizzazione e le sue grandi istituzioni come il FMI, la banca mondiale. Gli attori contro la globalizzazione erano numerosi, dai sindacati occidentali agli agricoltori africani: le loro accuse erano dirette alle ingiustizie provocate dalla globalizzazione, che aveva aggravato la divisione fra il nord e il sud del mondo. Oggi sappiamo che si sbagliavano, ed è questa la ragione per cui il movimento è finito. I movimenti "anti-qualcosa" sono sempre destinati a perdere perché provengono da una visione ristretta di una minoranza.

Bill Gates ha detto "il mondo è migliore di quanto sia mai stato", e lo dobbiamo alla globalizzazione. I nostri antenati si svegliavano senza sapere che la terra è rotonda: oggi si svegliavano sapendo di essere connessi a un rete globale. Certo è che la connettività porta con sé incertezza e complessità maggiore ma è anche diventata il fondamento della società globale: Dopotutto, le persone si connettono con il resto del mondo non attraverso la politica ma attraverso i mercati e i media (la connettività è una forza più potente di tutte le ideologie politiche del mondo.)

Le supply chain sono l'incarnazione della globalizzazione: gli operai asiatici tengono basso il costo dei telefoni per i consumatori di tutto il mondo, gli addetti dei call center indiani risolvono i problemi tecnologici di chiunque, il mondo connette il ricco e il povero, l'oriente e l'occidente, il nord e il sud come supply chain. Resta il fatto che molto probabilmente siamo più portati a interessarci delle cose a cui siamo connessi, per esempio l'inquinamento, che attraverso il pacifico arriva dalla Cina alle coste California rende gli americani più sensibili al problema del cambiamento climatico. La connettività rende possibile l'empatia che guida la nostra evoluzione. Oggi più di cinque miliardi di persone sono marginalizzate e trascurate dai loro governi nazionali.

La connettività globale è quindi un'opportunità per trasformare sia la nostra cartografia che la nostra etica. Dovremmo passare da una mentalità "noi-loro" a un'identità umana fondata su un "noi" più ampio perché la globalizzazione e la connettività hanno migliorato la qualità della vita di miliardi di persone, anche se hanno anche reso inevitabile l'aumento delle diseguaglianze. È tempo di passare a un progetto di sviluppo umano totale. Il tragitto è ancora lungo: miliardi di persone sono privi di elettricità, alimenti e altre cose essenziali, in più costruire questo nuovo ordine planetario ha un costo di centinaia di migliaia di miliardi, ma la cosa più dura da istituire è il cambiamento di mentalità, d'azione, di riflessione. Dobbiamo pensare alla globalità come la nuova condizione standard della vita, questa emergente società globale si fa sempre più densa con le due lingue globali, l'inglese e i codici informatici, connettono il mondo attraverso i software e la comunicazione e anche il network.

## 6. L'autogoverno dei network

Stiamo costruendo questa società globale senza un leader globale. L'ordine globale non è più qualcosa che può essere dettato o controllato dall'alto verso il basso. La globalizzazione è essa stessa l'ordine. La sua potenza ha fatto una rotazione completa in tutto il mondo; nel millennio passato, latino-americani, africani, arabi, indiani e asiatici, tutti vogliamo un mondo in cui essi possono multi allinearsi e il fare commercio in tutte le direzioni, e non essere soggetti a un diktat americano o cinese. Le grandi potenze giocheranno a vicenda più di quanto accetteranno delle imposizioni unilaterali. Tutti credono corretto che la connettività, piuttosto che l'egemonia, sia il percorso per la stabilità globale. Domanda e offerta si formano così come le regioni e i poteri interagiscono. Se l'America offre un supporto militare e la tecnologia, la Cina fornisce mercati delle infrastrutture e di esportazione, l'Europa manda aiuto e consiglieri di governo, e le catene di approvvigionamento aziendali semplificano il flusso di connessioni, questa è la geopolitica più vicina ai tratti di allineamento. I modelli storici di ordine sono stati costruiti su sfere di influenza, ma una società globale stabile oggi deve essere basata su una co-creazione tra civiltà. Tale sistema equilibrato è quello che lo studioso cinese **Zhang Weiwei** descrive come simmetrica e non gerarchica. L'avanzare della globalizzazione è l'unico antidoto alla logica ipercentrica delle Super Potenze. Rendere il mondo sicuro

per le supply chain, alla fine, vuol dire rendere il mondo un luogo più sicuro. Abbiamo anche bisogno di un mondo di connettività reciproca piuttosto che di gerarchia geopolitica proprio perché non possiamo essere sicuri del corso che prenderà un qualsiasi potere o una regione da qui a dieci anni.

Per quanto riguarda gli Stati Uniti una traiettoria gloriosa comporterebbe l'abbondanza di energia e di una rinascita industriale, stimolando un aumento delle esportazioni, di risanamento finanziario attraverso un maggiore prestito di Main Street, di revisione infrastrutturale con investimenti su larga scala nel trasporto e connettività digitale. Ma c'è anche uno scenario di degrado in cui l'eccellenza continua solo nelle tasche, come la Silicon Valley, i benefici del boom d'energia appartiene solo ad industrie limitate, ma non a ranghi e file di lavoratori.

## 7. Un mondo senza confini

Grazie alla scoperta e alla tecnologia, domanda e offerta, piuttosto che organizzarsi in cartelli, impostano i prezzi dell'energia. Nel lungo periodo, la competizione per la connettività riduce il nostro rischio collettivo. Quando le risorse sono ampiamente distribuite, i governi sono meno propensi a temere di essere tagliati fuori dall'accesso alle materie prime preziose, e, quindi, a combattere contro di loro. Non c'è più bisogno di "guerre per le risorse." Con i giusti investimenti di oggi, i nove miliardi di persone sulla terra nel 2050 potrebbero essere più uniformemente distribuite tra gli emisferi, ma potrebbero anche essere più mobili e adattabili alle forze imprevedibili della natura. Infatti, nei prossimi decenni molti paesi possono avere bisogno di costruire nuove città interne per il reinsediamento delle popolazioni colpite dalle inondazioni costiere, come il livello d'innalzamento del mare e le eruzioni vulcaniche. Tali investimenti possono non essere immediatamente redditizi commercialmente, ma saranno essenziali quando sarà il momento. Gli economisti potrebbero chiamare questo fenomeno "eccesso di capacità", ma in un mondo imprevedibile sembra più come il senso comune. Come ha detto **Parag Khanna**, **"Il nostro destino è sull'ago della bilancia"**.

LA REDAZIONE  
*segreteria.giordanoeditore@gmail.com*