

# La poliorcetica come chiave interpretativa dell'India–Middle East–Europe Economic Corridor<sup>1</sup>

## *Polyorchetics as a interpretative key to the India-Middle East-Europe Economic Corridor*

ANDREA GALLO

Università Ca' Foscari Venezia, Dipartimento di Economia; Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Scienze Economiche Aziendali, Matematiche e Statistiche "Bruno de Finetti" - and.gallo@unive.it

### Riassunto

Nell'attuale competizione geostrategica, le infrastrutture di trasporto transcontinentali si configurano come strumenti decisivi di proiezione di potere. Questo contributo propone una interpretazione che integri la teoria del Rimland di Spykman con il concetto di "breccia" mutuato dalla poliorcetica, trasponendolo all'analisi delle reti globali di connettività. In tale prospettiva, la Belt and Road Initiative (BRI) viene concettualizzata come una "fortificazione" multilivello volta a consolidare l'influenza cinese nell'area d'influenza del Rimland, mentre l'India–Middle East–Europe Corridor (IMEC) viene identificata come la "breccia" strategica che si inserisce in un segmento relativamente meno consolidato, al fine di destabilizzare il sistema intermodale della BRI.

La metodologia è elaborata applicando concetti trasposti dall'arte degli assedi, individuando tre diverse fasi per l'individuazione, la modellizzazione e l'apertura della breccia. Lo studio evidenzia come l'IMEC sfrutti asimmetrie geopolitiche e infrastrutturali per aggirare choke points critici quali Hormuz e Suez, diversificare la connettività indo-europea e contendere l'egemonia logistica della BRI.

### Parole chiave

Rimland, Poliorcetica, Breccia, BRI, IMEC

### Abstract

*In the current geostrategic competition, transcontinental transportation infrastructures emerge as decisive instruments of power projection. This contribution proposes an interpretation that integrates Spykman's Rimland theory with the concept of "breach" borrowed from polyorchetics, transposing it to the analysis of global connectivity networks. In this perspective, the Belt and Road Initiative (BRI) is conceptualized as a multilevel "fortification" aimed at consolidating Chinese influence in the Rimland area of influence, while the India-Middle East-Europe Corridor (IMEC) is identified as the strategic "breach" that fits into a relatively less consolidated segment in order to destabilize the BRI intermodal system.*

*The methodology is elaborated by applying concepts transposed from the art of sieges, identifying three different phases for the identification, modeling and opening of the breach. The study highlights how IMEC exploits geopolitical and infrastructural asymmetries to circumvent critical choke points such as Hormuz and Suez, diversify Indo-European connectivity, and challenge the BRI's logistical hegemony.*

### Keywords

*Rimland, Polyorchetics, Breach, BRI, IMEC*

<sup>1</sup> Questo studio è stato finanziato dall'Unione Europea - NextGenerationEU, nell'ambito del progetto GRINS - Growing Resilient, INclusive and Sustainable (GRINS PE00000018 - CUP H73C22000930001). CUP H73C22000930001, Piano Nazionale di Recupero e Resilienza (PNRR) - PE9 - Missione 4, C2, Intervento 1.3. Le opinioni e i pareri espressi sono esclusivamente quelli degli autori e non riflettono necessariamente quelli dell'Unione Europea, né l'Unione Europea può essere ritenuta responsabile per essi.

## 1. Introduzione

Il dibattito sulla geostrategia globale ha evidenziato come le infrastrutture di trasporto, i corridoi logistici e le reti di connettività transcontinentale siano divenuti strumenti centrali nella proiezione di potere delle grandi potenze (Noorali *et al.*, 2022). In un contesto di competizione sistemica tra Stati Uniti e Cina, la *Belt and Road Initiative* (BRI) rappresenta il caso emblematico di una strategia di proiezione infrastrutturale capace di integrare dimensioni economiche, politiche e militari (Lin, 2019). Annunciata dalla Repubblica Popolare Cinese nel 2013, la Belt and Road Initiative si configura come un insieme di corridoi terrestri e marittimi volti a collegare Asia, Europa e le coste africane, con l'obiettivo dichiarato di migliorare la connettività e la gestione delle *value chain*, ma con implicazioni profonde in termini di consolidamento dell'influenza cinese lungo i principali assi di scambio globali (Harper, 2019).

Già dai primi del novecento la letteratura geopolitica si è interrogata sulla centralità delle infrastrutture logistiche come strumenti di proiezione di potere. Un passaggio fondamentale è rappresentato dalla formulazione, nel 1904, della teoria dell'*Heartland* da parte del geografo britannico Halford J. Mackinder, la quale avvenne in un contesto storico segnato da significative innovazioni infrastrutturali, tra cui l'attivazione della ferrovia Transiberiana (1903), che collegava Mosca a Vladivostok lungo un tracciato di oltre 9.000 chilometri (Mackinder, 1904).

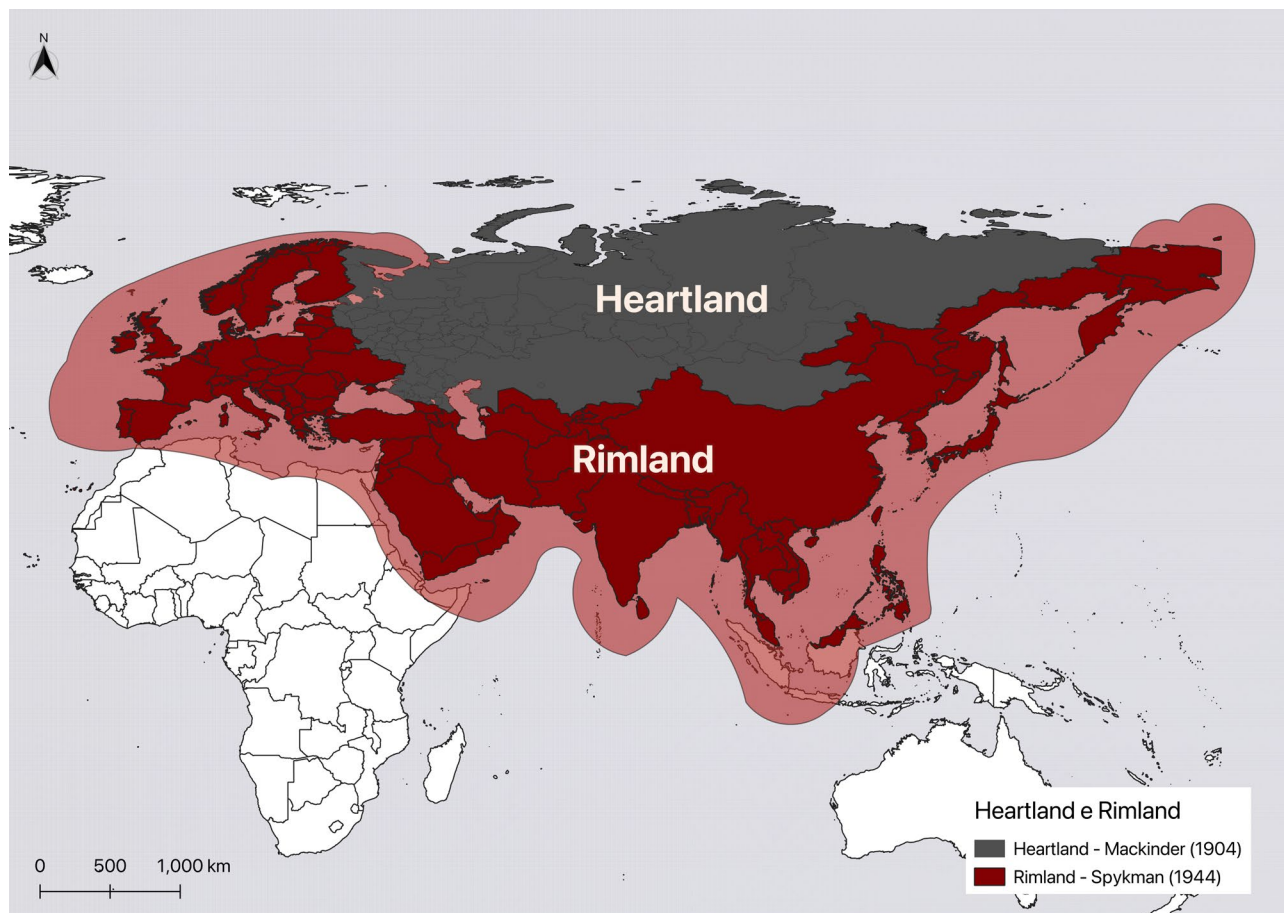
Secondo Mackinder, l'*Heartland* era quella porzione di territorio che coincideva con l'ampia regione centro-settentrionale dell'Eurasia, estesa dalla Volga alla Siberia e protetta da barriere naturali e climatiche che ne rendevano difficile l'accesso via mare. Questa posizione geografica conferiva all'area un carattere di forte autosufficienza strategica, poiché poteva essere difesa da attacchi esterni e, al contempo, risultava facilmente collegabile internamente attraverso infrastrutture terrestri come le grandi linee ferroviarie. Mackinder sintetizzò la sua visione nella celebre formula:

*"Who rules East Europe commands the Heartland; who rules the Heartland commands the World Island; who rules the World Island commands the World"* (Mackinder, 1904). In questa prospettiva, il completamento della Transiberiana costituiva un evento epocale: trasformava lo spazio interno dell'Eurasia, fino ad allora percepito come remoto e frammentato, in un continuum logistico

potenzialmente in grado di sostenere flussi di trasporto su scala continentale. L'infrastruttura, dunque, non era solo un'opera di trasporto, ma un moltiplicatore di potenza, capace di alterare gli equilibri globali e di rafforzare il controllo politico-militare di chi ne deteneva il dominio. La teoria dell'*Heartland* mackinderiano è stata poi ripresa e ampliata nei lavori di Nicholas John Spykman, che, nel 1942 (e pubblicata nel 1944) individuò nel *Rimland*, la fascia anfibia che circonda l'*Heartland* mackinderiano, lo spazio strategico cruciale per il controllo globale (Spykman, 1944), come raffigurato in figura 1. Spykman riflette sul fatto che, non sia l'*Heartland* la zona più critica del sistema economico mondiale ma sia la capacità di proiettare influenza sul *Rimland* che permetta di detenere un vantaggio strategico, in quanto questa fascia marittima/costiera concentra le principali vie di comunicazione marittime, aree densamente popolate e risorse chiave su scala globale (Spykman, 2007). Se analizzata attraverso questa lente, la Belt and Road Initiative (BRI) potrebbe essere letta come un'operazione di "occupazione" strategica del *Rimland*, realizzata mediante una rete infrastrutturale. Pur essendo spesso presentata, soprattutto nella diplomazia cinese, come un progetto fondato su una logica economica, la BRI si configura di fatto come uno strumento di proiezione di potenza che privilegia "strumenti economici strategici" rispetto al ricorso diretto al potere militare (Shi, 2015). Il piano d'azione ufficiale ruota attorno a tre obiettivi dichiarati: promuovere lo sviluppo regionale integrando più strettamente i Paesi confinanti, rinnovare le capacità industriali della Cina diffondendo i propri standard tecnologici e ingegneristici, e assorbire le eccedenze produttive interne (Cai, 2017).

Tuttavia, secondo la narrativa cinese, i benefici di "sviluppo e prosperità condivisi" non celerebbero alcun intento geopolitico: nel 2015, l'ambasciatore cinese nel Regno Unito ha respinto le interpretazioni che vedono nella BRI un'applicazione della teoria dell'*Heartland* di Mackinder, secondo cui la Cina cercherebbe di ottenere il controllo dell'Asia centrale per consolidare il proprio dominio. In questa prospettiva ufficiale, la "mente cinese" non sarebbe orientata a logiche di vantaggio geopolitico o economico, ma alla creazione di un sistema di benefici comuni (Astarita, Marconi, 2024). Ciononostante, la stessa letteratura cinese riconosce la BRI come il perno di una nuova "grande strategia" volta a rimodellare le relazioni geopolitiche nella regione (Zhang, 2015), operando,

FIGURA 1: Rimland di Spykman e Heartland Mackinder



FONTE: J. McA. Smiley, Eurasian Conflict Zones e Heartland versus Rimland, in Nicholas J. Spykman, *The Geography of the Peace*, New York 1944, Harcourt, Brace and Company, p. 52, tavole 45 e 46.

di fatto, in quella fascia anfibia individuata da Spykman come decisiva per il controllo dell'equilibrio globale. All'interno di questo quadro, l'India occupa una posizione geostrategica peculiare. Confinata in un'area in cui la BRI ha consolidato la propria presenza attraverso il *China-Pakistan Economic Corridor* (CPEC), investimenti portuali in Pakistan (Gwadar) nello Sri Lanka (Colombo, Hambantota), accordi infrastrutturali con le Maldive e progetti in Myanmar, come evidenziato dagli studi di Wang *et al.* (2025), il governo indiano si trova di fronte a una progressiva riduzione della propria capacità di proiezione strategica. La cosiddetta "String of Pearls", espressione utilizzata per descrivere la catena di basi e porti controllati o influenzati dal governo cinese nell'Oceano Indiano, rappresenta, nella prospettiva indiana

e occidentale, una forma di accerchiamento infrastrutturale marittimo e terrestre (Khurana, 2008). Ogni nodo logistico si configura potenzialmente come *dual use*, in grado di fungere sia da *hub* commerciale sia da avamposto navale, cosituendo un sistema coerente di controllo degli spazi marittimi, pensato per proiettare influenza strategica anfibia nell'area marittima dell'indo-pacifico (Smith, Pinder, 1997; Noorali *et al.*, 2022). In questo contesto, l'*India-Middle East-Europe Corridor* (IMEC) emerge come un'iniziativa in grado di offrire rotte logistiche alternative in Paesi prevalentemente allineati all'Occidente (Monroe, 2023).

La Belt and Road Initiative e l'*India-Middle East-Europe Corridor* (IMEC) sono stati oggetto di un'ampia produzione scientifica, che ne ha analizzato soprattutto le dimensioni

economiche, commerciali e diplomatiche, nonché gli impatti sulle relazioni internazionali e sui flussi globali di merci ed energia (Panibratov *et al.*, 2022). Tuttavia, all'interno di questa letteratura, sono rari i contributi che provano ad interpretare questi progetti infrastrutturali alla luce della teoria del *Rimland* di Spykman (Marconi, Astarita, 2023). Questa chiave interpretativa è ancora più evidente se si considera l'assenza di studi che provino a coniugare questo *framework* teorico con concetti mutuati dalla geo-strategia e dalle considerazioni di carattere geo-militare, capaci di arricchire la comprensione delle logiche di potere e delle strategie di interdizione e proiezione che possono celarsi dietro infrastrutture apparentemente orientate alla sola integrazione economica e logistica (Arase, 2022). Il presente contributo intende quindi proporre una visione che coniughi la BRI e l'IMEC non soltanto nel dibattito sullo sviluppo e sulla connettività globale, ma anche in un quadro strategico che ne evidenzii le implicazioni per gli equilibri del *Rimland*.

In particolare, questo contributo propone di applicare al contesto geopolitico contemporaneo il concetto di *poliorcetica*, ovvero l'insieme di tecniche e principi dell'arte dell'assedio, sviluppata storicamente in relazione all'attacco e alla difesa delle cinta murarie e delle fortificazioni (Duffy, 2015). All'interno di questa disciplina, le riflessioni del generale Sébastien Le Prestre de Vauban nel XVII secolo rappresentano il culmine evolutivo dei sistemi di fortificazione (Gottmann, 1944). Gli studi di Vauban identificano nella "*breccia*" l'elemento cardinale per il successo durante l'assedio (Vauban, 1829): l'individuazione e lo sfruttamento del punto debole delle mura nemiche, aprendo un varco da cui penetrare e destabilizzare l'intero sistema difensivo (Phifer, 2012).

Trasporre tale logica all'analisi geopolitica significa considerare l'insieme delle infrastrutture e alleanze di una potenza come una "fortificazione" strategica, e i progetti concorrenti come tentativi di "aprire brecce" in questa struttura. Nel caso specifico, la BRI verrebbe letta come un sistema di fortificazioni logistiche volto a consolidare la presenza cinese lungo il *Rimland* spykmaniano, mentre l'IMEC assumerebbe il ruolo di una breccia mirata, progettata per penetrare in un settore particolarmente vulnerabile — quello del Golfo Persico e della Penisola Arabica — dove la presenza cinese è relativamente meno consolidata e gli attori regionali tendono a collaborare con l'Occidente (Sazmand, Ramezani, 2021).

La proposta di mutuare considerazioni storicamente applicate in ambito militare rappresenta un elemento di innovatività nel quadro interpretativo per l'analisi dei corridoi logistici. Provare a colmare questo *gap* appare particolarmente rilevante per due motivi: in primo luogo, la poliorcetica fornisce un vocabolario e una metodologia analogica che consentono di identificare vulnerabilità non immediatamente evidenti nell'analisi economica; in secondo luogo, la trasposizione di concetti dal contesto militare alla geopolitica dei trasporti permette di esplorare nuovi scenari strategici.

Il contributo si articola quindi partendo dall'analisi dei due progetti IMEC e BRI nel secondo paragrafo, per concentrarsi poi sulla metodologia utilizzata nel terzo, arrivando poi alla sezione dei risultati e della discussione nel quarto paragrafo, mentre l'ultimo paragrafo verrà riservato alle conclusioni.

## 2. I due progetti a confronto: BRI e IMEC

La Belt and Road Initiative (BRI) è il più ambizioso progetto infrastrutturale e geoeconomico lanciato dalla Repubblica Popolare Cinese nel XXI secolo, presentato ufficialmente dal Presidente Xi Jinping nel 2013 in due momenti simbolici: il discorso all'Università Nazarbayev di Astana, in cui venne annunciata la creazione della *Silk Road Economic Belt*, e l'intervento al Parlamento indonesiano, nel quale fu delineata la *21st Century Maritime Silk Road* (Harper, 2019). Fin dalla sua presentazione, la BRI è stata concepita come una piattaforma multilivello per incrementare la connettività terrestre e marittima, potenziare il commercio internazionale e rafforzare l'integrazione tra Cina ed Eurasia, combinando obiettivi economici, tecnologici e strategici in una logica di proiezione di potenza su scala globale (Chan, 2018).

Oggi il progetto coinvolge oltre 140 Paesi e una trentina di organizzazioni internazionali, coprendo Asia, Europa, Africa e, in misura crescente, America Latina e Oceania. L'estensione geografica e la varietà degli strumenti impiegati ne fanno uno dei più vasti programmi infrastrutturali mai realizzati. La sua architettura si articola su due direttrici principali: la *Silk Road Economic Belt* terrestre e la *21st Century Maritime Silk Road* marittima, articolate in sette corridoi economici internazionali interconnessi.

Sul versante terrestre, la *Silk Road Economic Belt* comprende: il *New Eurasian Land Bridge*, che collega la Cina orientale ai porti europei attraverso il Kazakistan, la Russia e l'Europa centrale; il *China-Mongolia-Russia Economic Corridor*, volto a rafforzare i collegamenti tra Pechino, Ulan Bator e Mosca; il *China-Middle Asia-East Asia Economic Corridor*, che si estende fino alla Turchia passando per le repubbliche centroasiatiche e l'Iran; il *China-Indochina Economic Corridor*, che connette la Cina sud-occidentale ai Paesi del Sud-Est asiatico continentale, integrando infrastrutture di trasporto, energia e comunicazioni; il *China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)*, che collega Kashgar, nello Xinjiang, al porto di Gwadar sull'Oceano Indiano, consentendo alla Cina di bypassare lo strategico ma vulnerabile Stretto di Malacca; e il *Bangladesh-China-Myanmar Economic Corridor*, che mira a integrare le reti di trasporto e i mercati tra il sud della Cina, il nord-est dell'India, il Myanmar e il Bangladesh, e, infine, il *India-China-Nepal Economic Corridor* volto a collegare Katmandu a Lanzhou, rafforzando l'infrastruttura logistica nell'area nepalese (Mobley, 2019).

La *21st Century Maritime Silk Road* costituisce il corridoio marittimo che si sviluppa lungo le principali rotte dell'Oceano Indiano e del Mar Rosso, fino al Mediterraneo, fondandosi su una rete di porti strategici acquisiti o gestiti da operatori cinesi come COSCO Shipping. Tra i nodi più rilevanti vi sono Gwadar in Pakistan, Hambantota nello Sri Lanka, Kyaukpyu in Myanmar, Gibuti, il porto di Mombasa in Kenya, e il Pireo in Grecia, che operano come piattaforme di *transshipment* e *hub* di accesso privilegiato ai mercati regionali (Lin, 2019).

La BRI persegue l'obiettivo di riorientare i flussi commerciali globali verso rotte e *hub* sotto influenza cinese, garantendo un accesso sicuro e diversificato a risorse energetiche e materie. Il rafforzamento simultaneo delle direttrici terrestri e marittime mira a ridurre la vulnerabilità cinese nei confronti dei principali *choke points* globali – come Hormuz, Bab el-Mandeb e Suez – e vorrebbe ampliare la capacità cinese di redistribuire i flussi commerciali in caso di crisi (Murton, Narins, 2024). Nonostante la retorica ufficiale di cooperazione “win-win” e benefici condivisi, la BRI rimane il pilastro della proiezione esterna cinese attraverso un'infrastruttura di potere che integra commercio, energia, tecnologia e finanza in un disegno coerente di ristrutturazione delle geografie della connettività globale e di

spostamento del baricentro economico mondiale (Liu et al., 2020).

D'altra parte l'India-Middle East-Europe Corridor (IMEC) rappresenta un'infrastruttura multimodale annunciata ufficialmente durante il vertice del G20 di Nuova Delhi nel settembre 2023. Il progetto, sostenuto da un'alleanza composta da India, Stati Uniti, Unione Europea, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Israele, propone di integrare i mercati dell'Asia meridionale, del Medio Oriente e dell'Europa attraverso un sistema articolato di connessioni marittime, ferroviarie, digitali ed energetiche. La sua configurazione tecnica prevede un tracciato che unisce segmenti già esistenti con nuove tratte in fase di progettazione e sviluppo, ponendosi come alternativa infrastrutturale alle rotte tradizionali attraverso Suez (Hameed, 2024). La struttura del corridoio si articola in due segmenti principali. Il primo è il corridoio marittimo orientale, che collega la costa occidentale dell'India – in particolare i porti di Mundra, Kandla e Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) – ai principali *hub* portuali degli Emirati Arabi Uniti (Abu Dhabi) e dell'Arabia Saudita (Dammam, Ras Al Khair). Il secondo segmento è il corridoio intermodale settentrionale, che attraversa la penisola araba lungo un asse terrestre che collega il porto saudita di Ghuwaifat con Haradh, per poi connettersi alla rete ferroviaria orientale e settentrionale dell'Arabia Saudita, proseguendo verso il confine giordano (Rizzi e altri, 2024). Da lì, la linea dovrebbe transitare attraverso il territorio giordano (che necessita di un significativo ammodernamento infrastrutturale), fino a raggiungere il porto israeliano di Haifa, sul Mediterraneo. Da Haifa, il collegamento marittimo riparte verso l'Europa, in particolare verso il porto del Pireo in Grecia e altri scali dell'Europa meridionale (Das, 2024).

Il corridoio IMEC non si limita al trasporto merci: il progetto prevede anche la realizzazione di condutture per l'idrogeno verde, cavi in fibra ottica sottomarini, interconnessioni elettriche ad alta capacità e altre infrastrutture per la trasmissione dati e l'integrazione energetica. L'obiettivo è creare un asse infrastrutturale che integri logistica, energia e comunicazioni in un'unica piattaforma ad alta intensità tecnologica, capace di sostenere l'espansione dei flussi economici tra i tre blocchi regionali (Monroe, 2023).

Il corridoio interessa direttamente i territori di India, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Giordania, Israele e

Grecia, e indirettamente i Paesi dell'Europa continentale connessi agli *hub* mediterranei. Dal punto di vista funzionale, l'IMEC nasce con l'obiettivo di ottimizzare i tempi di percorrenza e ridurre i costi logistici, offrendo una rotta alternativa che diminuisca l'esposizione sistemica a colli di bottiglia globali come il Canale di Suez e lo stretto di Hormuz.

### 3. Metodologia

L'approccio metodologico adottato in questo contributo è rivolto a combinare le idee di Spykman circa il controllo del *Rimland* con l'applicazione concettuale dell'apertura della "breccia", mutuata dalla poliorcetica, ovvero la scienza dell'assedio (Hartle, 2014; Ostwald, 2015). La *breccia* si configura nella letteratura militare come l'elemento più vulnerabile nella struttura difensiva nemica, e quello su cui concentrare un'azione combinata di pressione e penetrazione fino a generare un collasso localizzato della linea difensiva, attraverso il quale far perdere coesione all'intera struttura (Hutchings, 1990).

La trasposizione di questo concetto all'ambito geopolitico richiede un passaggio di scala e di linguaggio: le "fortificazioni" diventano le strutture di controllo territoriale, logistico e commerciale; le "mura" corrispondono alle reti infrastrutturali e di trasporto mentre le "brecce" si traducono in corridoio strategici capaci di penetrare o aggirare gli accerchiamenti, generando effetti di destabilizzazione dell'equilibrio. In questa chiave, l'analogia militare consente di concettualizzare le infrastrutture come elementi di proiezione del potere geopolitico, riconoscendo nei sistemi logistici una funzione paragonabile alle cinte muraire di un bastione (Phifer, 2012).

L'analisi si sviluppa seguendo tre fasi consequenziali (Duffy, 2015):

Nella prima fase è stata condotta una mappatura strategica dell'area di riferimento, finalizzata a identificare le principali direttrici infrastrutturali, commerciali e logistiche che configurano l'equivalente geopolitico di un perimetro fortificato.

Nella seconda fase sono state individuate le aree di vulnerabilità del sistema, definite come quei segmenti nei quali la continuità e la resilienza della rete infrastrutturale sono più deboli o maggiormente esposte a possibili azioni di penetrazione. Questa identificazione è stata

condotta attraverso un'analisi comparativa delle caratteristiche, della localizzazione geografica e della rilevanza strategica dei diversi nodi o segmenti.

La terza fase ha riguardato la concettualizzazione e l'analisi dell'"apertura della breccia", ossia del corridoio strategico in grado di ridurre la coesione del sistema di controllo dominante. In questa fase si è esaminato come l'introduzione o il potenziamento di una specifica infrastruttura multimodale possa agire da vettore di riequilibrio o rottura, alterando i flussi commerciali e logistici in modo tale da incidere sugli equilibri geopolitici regionali. Questo impianto metodologico consente di integrare un modello concettuale derivato dalla scienza dell'assedio con l'analisi contemporanea delle reti infrastrutturali globali, fornendo uno strumento interpretativo capace di collegare la dimensione materiale delle opere di trasporto e comunicazione con quella strategica della proiezione di potere nello spazio del *Rimland* (Elahi, 2015).

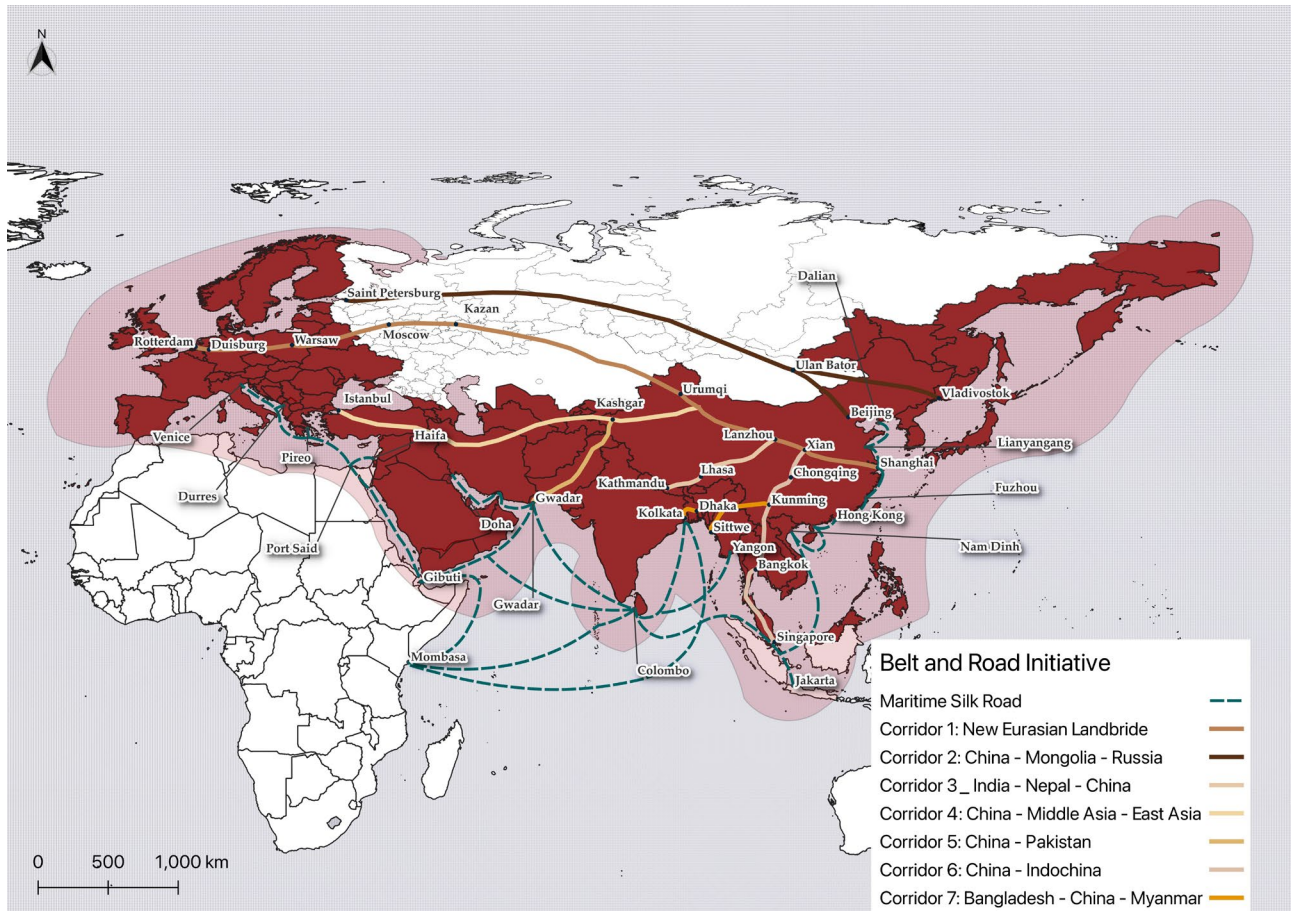
### 4. Risultati e discussione

L'applicazione dell'impostazione metodologica descritta in precedenza ha permesso di trasporre la concettualizzazione della breccia dalla poliorcetica al contesto delle dinamiche infrastrutturali e geoeconomiche che investono il *Rimland*, evidenziando come i corridoi della BRI insistano nell'area anfibia individuata da Spykman quanto l'evidenza che il corridoio IMEC si vada innestare in un'area critica rispetto a questa zona strategica. Alla luce di queste considerazioni, l'analisi è stata quindi articolata nelle tre diverse fasi: la mappatura strategica, l'individuazione della vulnerabilità ed infine l'apertura della breccia.

#### 4.1 Prima fase: la mappatura strategica

Il concetto di *Rimland*, formulato da Spykman, comprendente la fascia anfibia che si estende dalla penisola scandinava fino alla Kamčatka, integrando dimensioni marittime e terrestri in un *continuum* strategico attraverso il Medio Oriente, l'Asia meridionale e il Sud-Est asiatico fino alle coste orientali dell'Asia, e funge da cerniera tra i centri di potere continentali e gli spazi marittimi globali (Spykman, 1944). La sua importanza geopolitica risiede nella capacità di controllare i flussi commerciali, le

FIGURA 2: Sovrapposizione degli spazi strategici BRI/Rimland



FONTE: Elaborazione dell'autore su dati Belt and Road Advisory (<https://beltandroad.ventures/about-bri>)

rotte energetiche e i collegamenti logistici che vi transitano: detenendo l'influenza sul *Rimland* si disporrà quindi di una leva strategica sull'equilibrio globale, individuata già sul tramonto della Seconda Guerra Mondiale.

Alla luce di queste considerazioni, possiamo osservare come la Belt and Road Initiative (BRI) si sovrapponga in modo sorprendente a questa configurazione. Sia nelle sue diramazioni terrestri, che collegano la Cina con l'Europa attraverso l'Asia centrale e il Medio Oriente, sia nelle direttrici marittime, che costeggiano gran parte della fascia costiera del *Rimland*, viene ricalcato pedissequamente il perimetro strategico individuato da Spykman.

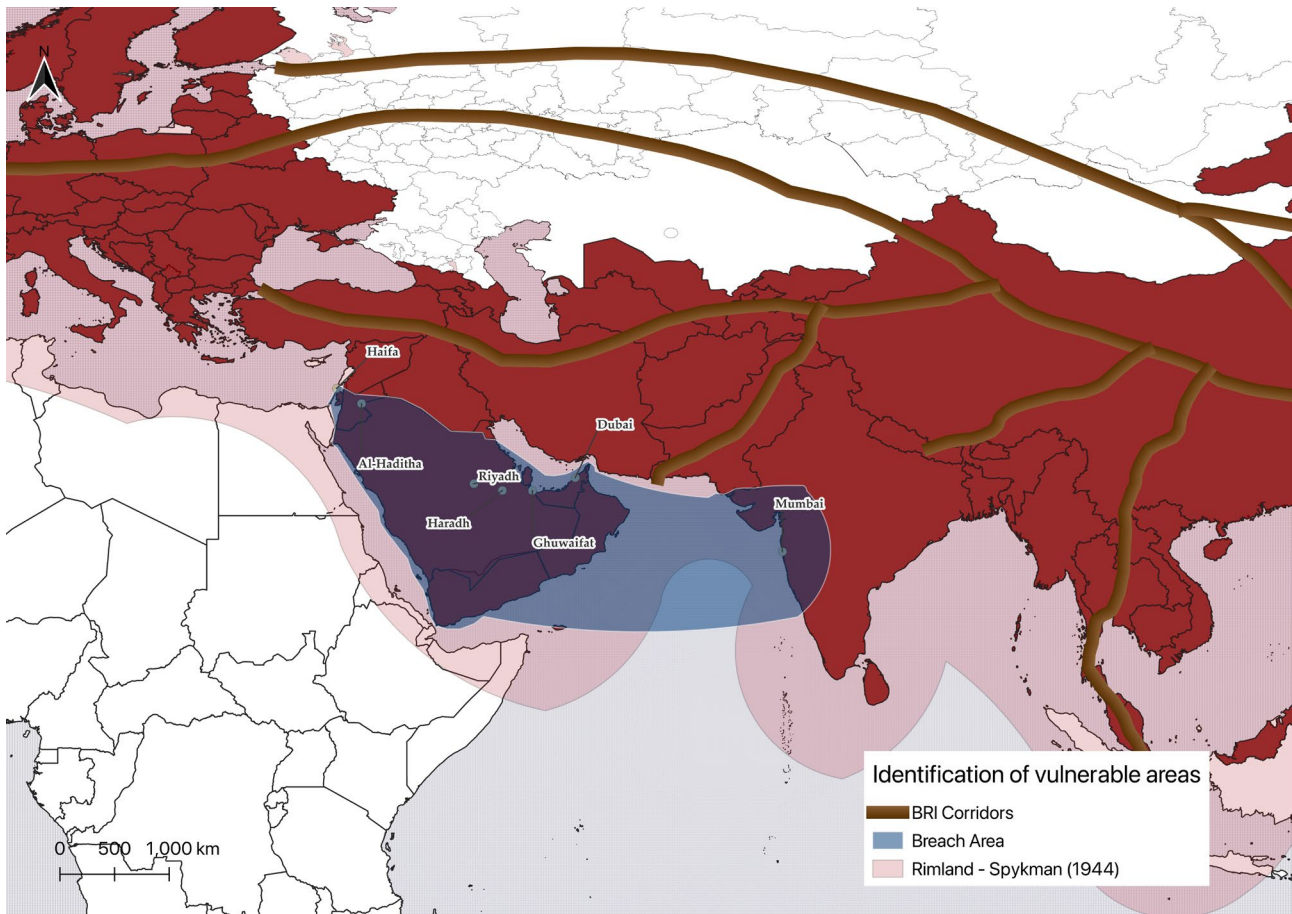
Questa sovrapposizione non appare quindi casuale: la BRI, attraverso un'ampia rete di infrastrutture portuali, ferroviarie e stradali, mira a consolidare un sistema di connettività che può essere assimilato ad una fortificazione

multilivello, volta a garantire il presidio e l'influenza su questa zona anfibia ad altissimo valore strategico, come rappresentato nella figura 2.

#### 4.2 Seconda fase: l'individuazione delle aree di vulnerabilità

All'interno di questa architettura, non tutti i segmenti presentano lo stesso grado di consolidamento strategico. L'analisi delle vulnerabilità evidenzia come il Medio Oriente occidentale, pur rientrando sempre più nella proiezione infrastrutturale della Cina attraverso la Maritime Silk Road, presenti caratteristiche che lo rendono meno saturo e coeso rispetto ad altre aree del *network* BRI, come l'Asia sud-orientale o il Corno d'Africa, come evidenziato dalla figura 3.

FIGURA 3: Individuazione dell'area di breccia



FONTI: Elaborazione dell'autore

In questo contesto, bisogna anche sottolineare come l'area del Golfo Persico è il fulcro della produzione energetica mondiale, ospitando cinque dei primi dieci esportatori di petrolio a livello globale – Arabia Saudita, Iraq, Emirati Arabi Uniti, Kuwait e Iran – e detiene una quota significativa delle riserve di gas naturale, concentrate in Qatar, Iran e negli stessi Emirati. Questo patrimonio energetico alimenta un sistema di infrastrutture marittime e terrestri di primaria importanza per la sicurezza energetica globale, ma la sua distribuzione politica e le alleanze internazionali conferiscono alla regione una configurazione strategica peculiare: la maggior parte degli Stati del Consiglio di Cooperazione del Golfo (GCC) mantiene legami economici, militari e di sicurezza di lungo periodo con gli Stati Uniti e, in misura crescente, con l'Unione Europea. Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, ad esempio, ospitano basi militari statunitensi e cooperano

con Washington in programmi avanzati di difesa, mentre Oman e Qatar fungono da interlocutori regionali privilegiati dell'Occidente in settori logistici e finanziari (Barnes, Jaffe, 2006; Patidar *et al.*, 2024). Questa architettura di alleanze rende l'area meno permeabile a una penetrazione infrastrutturale cinese diretta e immediata, generando una condizione di "minor saturazione" della rete BRI. Traslando queste riflessioni in ambito poliorcetico, possiamo quindi individuare in questa regione strategica un tratto della "cinta muraria" cinese in cui la fortificazione risulta ancora in via di consolidamento, ma non ancora integrata in profondità nell'architettura complessiva della Belt and Road Initiative. Tale vulnerabilità relativa è ulteriormente amplificata dalla natura instabile della regione: tensioni persistenti tra Arabia Saudita e Iran, il recente conflitto israelo-iraniano, le rivolte degli Houthi nello Yemen e le oscillazioni dei

mercati energetici legate a conflitti e sanzioni contribuiscono a mantenere un quadro di sicurezza fluido e fortemente suscettibile a *shock* (Notteboom, 2024; Pandey, 2025).

A questi fattori strutturali si somma la presenza dei diversi *choke points* marittimi: lo Stretto di Hormuz, attraverso il quale transita circa un quinto del petrolio mondiale, e Bab el-Mandeb, porta di accesso al Mar Rosso e al Canale di Suez. Entrambi i passaggi sono stati, in tempi recenti, teatro di crisi ricorrenti. La loro vulnerabilità a conflitti convenzionali, azioni di disturbo non convenzionali e tensioni politiche ne fa dei veri e propri “punti di attrito” strutturali (Chauhdry *et al.*, 2025). Progetti infrastrutturali in grado di aggirare queste strozzature – mediante corridoi terrestri o tratte marittime alternative – avrebbero quindi il potenziale di ridisegnare i flussi energetici e commerciali, riducendo la centralità di questi colli di bottiglia e incidendo direttamente sugli equilibri strategici regionali.

#### 4.3 Terza fase: l'apertura della breccia.

L'India–Middle East–Europe Corridor (IMEC), rappresenta in questo contributo l'infrastruttura strategica chiamata ad aprire la breccia nel sistema d'accerchiamento infrastrutturale marittimo e terrestre elaborato dalla Cina negli ultimi due decenni, che combina il *China–Pakistan Economic Corridor* (CPEC) con la logica marittima della *String of Pearls*, ovvero l'insieme di *hub* logistici sviluppati o controllati da Pechino lungo l'arco indo-oceanico: da Gwadar in Pakistan a Hambantota in Sri Lanka, da Kyaukpyu in Myanmar a Chittagong in Bangladesh, fino al Pireo nel Mediterraneo (Khurana, 2008).

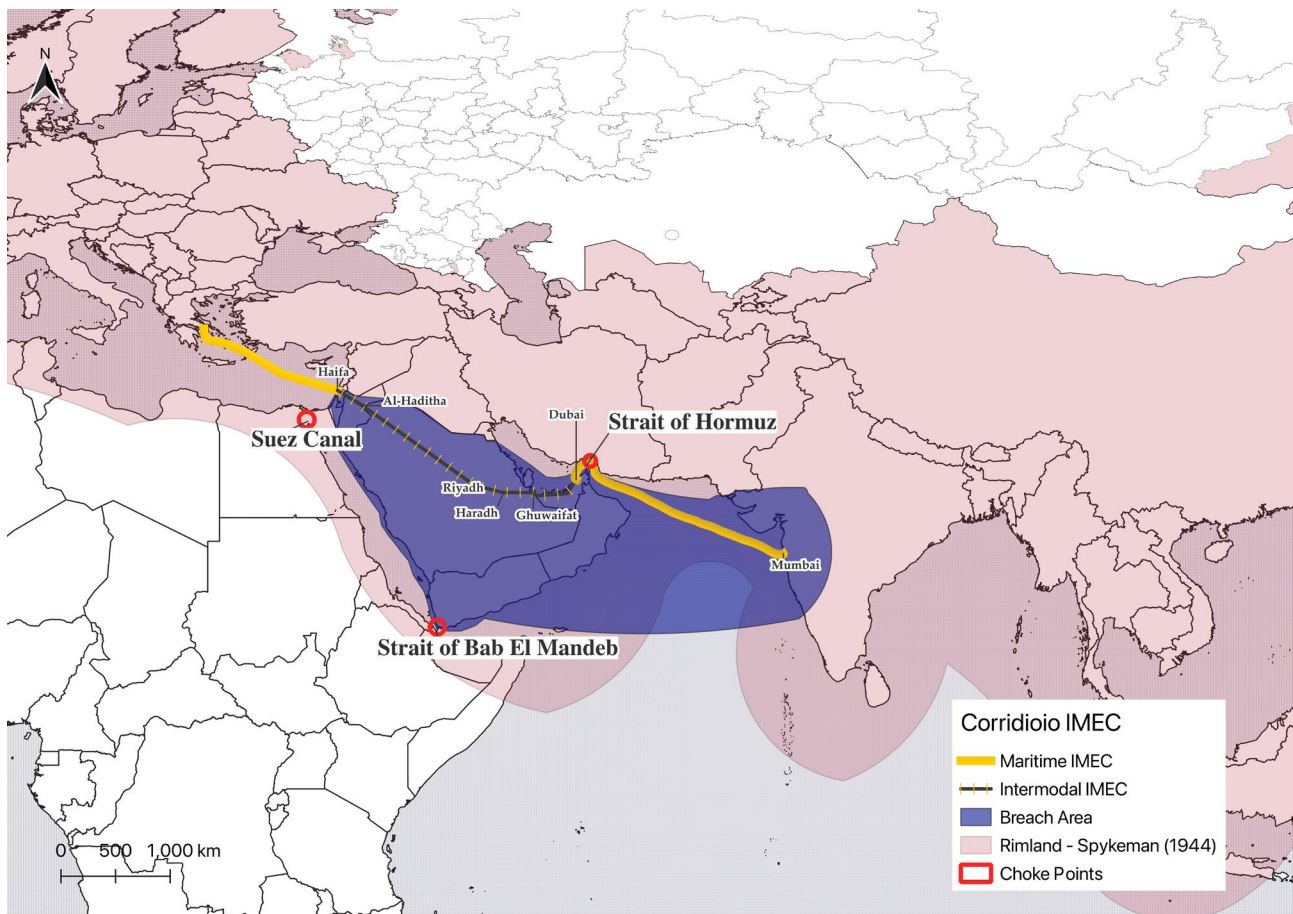
La scelta dei Paesi coinvolti nell'ambito di IMEC riflette un allineamento politico e strategico con la sfera di influenza occidentale, sfruttando reti diplomatiche consolidate e convergenze di interessi per garantire stabilità e affidabilità. L'IMEC mira a ridurre l'esposizione a *choke points* critici, consentendo di modulare l'uso del Canale di Suez e offrire un'alternativa parziale a questa rotta, ampliando la gamma di opzioni logistiche e diversificando i rischi. Riprendendo i concetti strategici dell'apertura della breccia, l'IMEC si inserisce in un settore strutturalmente vulnerabile della “cinta muraria” BRI: il Medio Oriente occidentale. In quest'area la penetrazione infrastrutturale cinese, pur in crescita, non ha ancora raggiunto i livelli di profondità, ridondanza e resilienza osservabili in Asia sud-orientale, Africa orientale o nel Mediterraneo. La presenza di strette interdipendenze

economiche e commerciali dei Paesi del Golfo Persico con gli Stati Uniti e l'Europa, coadiuvati dalla fragilità di alcune frontiere terrestri e marittime e la dipendenza dai *choke points* di Hormuz e Bab el-Mandeb costituiscono elementi che riducono la solidità della “fortificazione” cinese in quest'area (Flint, Zhu, 2019). L'IMEC mira a sfruttare questi punti di attrito, offrendo un tracciato alternativo capace di modulare, e potenzialmente ridurre, la dipendenza strategica dal Canale di Suez, diversificando i rischi logistici e limitando la centralità di segmenti marittimi esposti a crisi (Fig. 4). L'obiettivo non è quello di creare un varco temporaneo, ma una infrastruttura stabile, capace di alterare gli equilibri di potere nello spazio anfibio del *Rimland*, consolidando la “breccia” attraverso il completamento materiale delle infrastrutture critiche. Pertanto, IMEC non rappresenta soltanto un corridoio logistico, ma un tentativo di ristrutturazione delle interdipendenze infrastrutturali indo-europee. La sua logica va oltre la mera creazione di un percorso alternativo, ma mira a ridisegnare la mappa del potere logistico nel *Rimland*, offrendo alla sfera occidentale un'occasione per contendere alla BRI parte della centralità nella governance delle reti di trasporto globali.

## 5. Conclusioni

L'analisi del Corridoio India–Middle East–Europe ha mostrato come questa opera infrastrutturale possa essere interpretata, come un'operazione di penetrazione o “breccia” all'interno del sistema infrastrutturale che la Belt and Road Initiative ha progressivamente consolidato nell'area del *Rimland* spykmaniano. La BRI, lungi dall'essere soltanto un progetto di connettività economica, si configura come un progetto di controllo strategico fondato su nodi portuali ad alta capacità e corridoi multimodali, in grado di presidiare *choke points* marittimi e stabilizzare la proiezione cinese lungo le rotte globali. Porti come Gwadar, Gibuti e Mombasa rappresentano elementi centrali di questo sistema: infrastrutture integrate nella rete marittima globale, capaci di attrarre crescenti volumi containerizzati e di funzionare come piattaforme *dual-use*, in cui la funzione economica e quella strategica si sovrappongono. L'IMEC propone di sfruttare le aree di vulnerabilità della BRI, in particolare nel Medio Oriente occidentale, dove la presenza cinese è ancora in consolidamento e le reti infrastrutturali non hanno raggiunto la stessa densità di altre sezioni del progetto.

FIGURA 4: IMEC si inserisce nell'area di vulnerabilità



FONTE: Elaborazione dell'autore

Questa competizione continua orientata al controllo delle posizioni strategiche si colloca pienamente nelle considerazioni trattate da Leonard (2021) circa l'“età della non-pace”, in cui la connettività smette di essere sinonimo di cooperazione e diventa vettore di competizione sistemica. L'intensificazione dei legami logistici e digitali genera nuove forme di vulnerabilità, trasformando i corridoi in spazi di contesa per il controllo dei flussi e per la capacità di interdizione (Pitts e Pakes, 2022). L'IMEC, in questo senso, non rappresenta semplicemente un'alternativa commerciale, ma una manovra che vuole ricalibrare la mappa della connettività globale, eludendo *choke point* critici come Bab el-Mandeb e Hormuz e costruendo un asse marittimo-terrestre resiliente che integri sicurezza fisica, ridondanza logistica e diversificazione dei partner.

La prospettiva tracciata da Parag Khanna (2016), secondo cui la geografia contemporanea è plasmata dalle reti più che dai confini, consente di cogliere come l'IMEC agisca contemporaneamente sul piano materiale e su quello strategico: rafforzare un corridoio significa non solo incrementare la capacità di trasporto, ma anche creare nuove geometrie di interdipendenza. In un'epoca segnata da volatilità finanziaria, tensioni geopolitiche e *shock* nelle catene di approvvigionamento, la logistica diventa parte integrante della strategia, e la costruzione di connessioni alternative si configura come un atto di potere. L'IMEC esprime appieno questa logica: integrando funzioni di connettività economica e obiettivi di proiezione geopolitica, ridefinendo equilibri regionali e incidendo sulla morfologia stessa della globalizzazione infrastrutturale.

## Bibliografia

- Arase D. M. (2022), "The Belt and Road Initiative as Geostrategy", in Arase D.M., Raposo de Medeiros Carvalho P.M.A. (A cura di), *The Belt and Road Initiative in Asia, Africa, and Europe*, Routledge, London, pp. 260-279.
- Astarita C., Marconi M. (2024), "Reading Spykman in Beijing. Can the Rimland theory question the Belt and Road Initiative?", *L'Espace Politique. Revue en ligne de géographie politique et de géopolitique*, 49-50.
- Barnes J., Jaffe A. M. (2006), "The Persian Gulf and the geopolitics of oil", *Survival*, 48(1), pp. 143-162.
- Cai P. (2017), *Understanding China's Belt and Road Initiative*, Lowy Institute, Sydney. (<https://www.loyyinstitute.org/publications/understanding-china-s-belt-and-road-initiative>)
- Chan M. H. T. (2018), "The belt and road initiative – the new silk road: a research agenda", *Journal of Contemporary East Asia Studies*, 7(2), pp. 104-123.
- Chauhdry K. T., Aqib S., Wassan I. A. (2025), "Geopolitics of the Indo-Pacific: Strategic Competition, Alliances, and Regional Security", *Research Journal for Social Affairs*, 3(5), pp. 503-520.
- Das D. (2024), "Revisiting the contours of the evolving Middle Eastern order through the India-Middle East-EU Corridor: mapping India's scopes and limitations", *Asian Journal of Political Science*, 32(1), pp. 35-56.
- de Vauban S. L. P. (1829), *Traité de la défense des places*, Anselin, Paris.
- Duffy C. (2015), *The fortress in the age of Vauban and Frederick the Great 1660-1789*, Routledge, London.
- Elahi M. M. (2015), "Heartland and Rimland Theories in CPEC Perspective: Strategic Interplay in 21st Century", in: Butt K. M., Siddiqi M. U. A. (a cura di), *Proceedings of International Conference on CPEC*, GC University, Lahore, pp. 34-39.
- Flint C., Zhu C. (2019), "The geopolitics of connectivity, cooperation, and hegemonic competition: The Belt and Road Initiative", *Geoforum*, 99, pp. 95-101.
- Gottmann J. (1944), "Vauban and modern geography", *Geographical Review*, 34(1), pp. 120-128.
- Hameed S. (2024), "Israel as India's Pivot in the IMEC", *Contemporary Review of the Middle East*, 11(4), pp. 511-525.
- Harper T. (2019), "China's Eurasia: The Belt and Road Initiative and the Creation of a New Eurasian Power", *The Chinese Journal of Global Governance*, 5, pp. 99-121.
- Hartle M. A. E. (2014), *Breaching walls in urban warfare*, Pickle Partners Publishing, New York.
- Hutchings E. D. (1990), *Tactical Breach Operations in Modern Warfare*, Defence Technical Information Center, Washington DC.
- Khanna P. (2016), *Connectography: Mapping the future of global civilization*, Random House, New York.
- Khurana G. S. (2008), "China's 'String of Pearls' in the Indian Ocean and its security implications", *Strategic Analysis*, 32(1), pp. 1-39.
- Leonard M. (2021), *The age of unpeace: How connectivity causes conflict*, Random House, London.
- Lin W. (2019), "Transport geography and geopolitics: Visions, rules and militarism in China's Belt and Road Initiative and beyond", *Journal of Transport Geography*, 81, 102436. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2019.102436
- Liu Z., Schindler S., Liu W. (2020), "Demystifying Chinese overseas investment in infrastructure: Port development, the Belt and Road Initiative and regional development", *Journal of Transport Geography*, 87, 102812. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2020.102812
- Mackinder H. J. (1904), "The geographical pivot of history (1904)", *The Geographical Journal*, 170(4), pp. 298-321.
- Marconi M., Astarita C. (2023), "Il Rimland e la Nuova Via della Seta. Convergenze e spunti critici", in:

- Varotto M., Rabbiosi C., Cisani M. (a cura di), *Geografie in Movimento. Volume secondo. Oggetti, merci, beni. L'impronta materiale del movimento nello spazio*, CLEUP, Padova, vol. 2, pp. 225-231.
- Mobley T. (2019), "The belt and road initiative", *Strategic Studies Quarterly*, 13(3), pp. 52-72.
- Monroe S. (2023), "The India-Middle East-Europe economic corridor: an early assessment", in *Economic Research Forum*. (<https://theforum.ERF.org/2023/10/30/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-an-early-assessment/>)
- Murton G., Narins T. (2024), "Corridors, chokepoints and the contradictions of the Belt and Road Initiative", *Area Development and Policy*, 9(4), pp. 445-465.
- Noorali H., Flint C., Ahmadi S. A. (2022), "Port power: Towards a new geopolitical world order", *Journal of Transport Geography*, 105, 103483. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2022.103483
- Notteboom T., Haralambides H., Cullinane K. (2024), "The Red Sea Crisis: ramifications for vessel operations, shipping networks, and maritime supply chains", *Maritime Economics & Logistics*, 26(1), pp. 1-20.
- Ostwald J. (2005), "Like clockwork? Clausewitzian friction and the scientific siege in the age of Vauban", in Walton S. (a cura di), *Instrumental in War*, Brill, Leiden, pp. 85-117.
- Pandey D. K. (2025), "Effects of Israel-Iran conflict: insights on global stock indices and currencies", *Journal of Economic Studies*, 52(4), pp. 762-783.
- Panibratov A., Kalinin A., Zhang Y., Ermolaeva L., Korovkin V., Nefedov K., Selivanovskikh L. (2022), "The belt and road initiative: a systematic literature review and future research agenda", *Eurasian Geography and Economics*, 63(1), pp. 82-115.
- Patidar A. K., Jain P., Dhasmana P., Choudhury T. (2024), "Impact of global events on crude oil economy: a comprehensive review of the geopolitics of energy and economic polarization", *GeoJournal*, 89(2), 50.
- Phifer M. (2012), *A Handbook of Military Strategy and Tactics*, Vij Books India Pvt Ltd, New Delhi.
- Pitts F. H., Pakes A. (2022), "Connectivity Conflicts and the Contest for Cyberpower: On the Age of Unpeace", *Progressive Britain*, University of Bristol.
- Rizzi A., Engström M., Hobbs C. (2024), "The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen", *European Council on Foreign Relations*.
- Sazmand B., Ramezani A. (2021), "The Importance and Challenges of the Persian Gulf for China's Belt and Road Initiative (BRI)", *Journal of Iran and Central Eurasia Studies*, 4(1), pp. 75-108.
- Shi Y. H. (2015), "China's Complicated Foreign Policy", in *European Council on Foreign Relations*, 31 marzo. ([https://ecfr.eu/article/commentary\\_chinas\\_complicated\\_foreign\\_policy311562](https://ecfr.eu/article/commentary_chinas_complicated_foreign_policy311562))
- Smith H. D., Pinder D. (1997), "Geostrategy and naval port systems: frameworks for analysis", *Marine Policy*, 21(4), pp. 291-308.
- Spykman N. J. (1944), *The Geography of the Peace*, Brace and Company, New York.
- Spykman N. J. (2007), "America's Strategy in World Politics", in Sempa F. P. (a cura di), *The United States and the Balance of Power*, Transaction Publishers, New Brunswick, NJ.
- Wang L., Yang Y., Mei Q., Song R. (2025), "Generational evolution and spatial distribution characteristics of ports along the belt and road initiative", *Journal of Transport Geography*, 128, 104343. DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104343
- Zhang F. (2015), "Beijing's Master Plan for the South China Sea", *Foreign Policy*, 23 giugno. ([http://foreignpolicy.com/2015/06/23/south\\_china\\_sea\\_beijing\\_retreat\\_new\\_strategy/](http://foreignpolicy.com/2015/06/23/south_china_sea_beijing_retreat_new_strategy/))