



*Il Corridoio economico sino-pachistano in Pakistan (fonte: Ministero della difesa pachistano)*

In Pakistan è stata salutata come un’iniziativa destinata a “cambiare le regole” del gioco geopolitico internazionale e a rilanciare l’economia del Paese. In Cina come uno dei primi esempi pratici di azione nel quadro della *Nuova Via della Seta* (chiamata anche *One Belt, One Road*), l’idea di una serie di investimenti, soprattutto nelle infrastrutture, che rafforzino i collegamenti sia via terra che via mare tra Cina, Asia centrale e del sud ed Europa lanciata oltre due anni fa dal leader cinese Xi Jinping.

La creazione del Corridoio Economico tra Cina e Pakistan (CPEC) è un progetto mastodontico nel quale Pechino investirà almeno 46 miliardi di dollari e che dovrebbe creare un collegamento diretto tra Kashgar, nella Regione Autonoma Uighura del Xinjiang, nel nordovest della Cina, e il porto di Gwadar sull’Oceano Indiano, nella provincia pachistana del Balochistan.

Secondo il sito web del ministero della difesa di Islamabad, il CPEC “non è il progetto per la costruzione di una strada. È una cornice nella quale sono compresi progetti che riguardano l’energia, le infrastrutture, i porti e l’industria”.

All’ autostrada che correrà lungo i poco più di duemila chilometri che separano Gwadar da Kashgar attraversando il Khunjerab Pass sul massiccio del Karakorum, si è aggiunta col passare del tempo una serie di “*motorways*” che collegheranno Islamabad a Lahore nel Punjab pachistano e quest’ultima a Hyderabad e Karachi nella provincia meridionale del Sindh. In tutto, più di mille chilometri di autostrade: in poche parole, una modernizzazione di tutta le rete stradale del Pakistan che dovrebbe toccare anche le aree più marginali del Paese, dai cosiddetti “Territori del Nord” all’“Azad Kashmir” (Kashmir libero, in opposizione a quello sotto il controllo di New Delhi) due zone rivendicate dall’India e dallo *status* incerto dal punto di vista del diritto internazionale. Nel progetto originario il “corridoio” doveva passare per Peshawar, nella provincia del Khyber-Pakhtunkhwa (ex-Provincia della Frontiera di Nordovest), e da Quetta in Balochistan per poi scendere fino alle coste del Mar Arabico. Poi è emersa la possibilità di un percorso alternativo, in base al quale l’autostrada sarebbe passata più a est, raggiungendo Lahore e poi scendendo verso Karachi e Gwadar. In seguito a vivaci proteste delle province messe da parte è stato deciso di fondere i due progetti: si faranno sia l’autostrada Khunjerab-Gwadar sia quella Lahore-Karachi. La Karakorum Highway, che già collega il Khunjerab a Islamabad, si biforcherà dopo aver raggiunto la capitale.



### *Il porto di Gwadar*

Sulle coste del Balochistan è ormai completato il porto di Gwadar, un altro mega-progetto finanziato con i miliardi cinesi e “*game-changer*” grazie al quale sarà possibile una drastica riduzione dei tempi di collegamento tra la Cina e il Golfo Arabico: oggi le navi impiegano 25 giorni a circumnavigare l’ India, risalendo poi verso le coste cinesi dopo aver attraversato lo stretto della Malacca; da Gwadar, con la nuova autostrada, non ci vorranno più di 48 ore.

Una valanga di lavori pubblici che dovrebbero portare lavoro e ricchezza in tutto il Pakistan, un Paese che oggi vive grazie agli aiuti dei Paesi del Golfo, degli USA e della Cina.

Secondo l’agenzia *Reuters*, gli investimenti cinesi andranno per 33,8 miliardi di dollari in “vari progetti nel settore energetico” e per il resto, cioè circa dodici miliardi, in quello delle infrastrutture. Il Pakistan, già passato armi e bagagli dalla sfera d’influenza americana a quella cinese, sarà così pienamente integrato nell’economia della Cina, dalla cui vitalità dipenderà la redditività del “corridoio”.

Non sarà solo l’economia regionale a subire profondi cambiamenti. La facilità di movimenti tra la Cina e i confini orientali del Pakistan è destinata a cambiare in peggio anche i rapporti tra Cina e India, che già sono tutt’altro che facili. Non per niente l’India si è dichiarata a tutta voce contraria alla creazione del CPEC. Secondo il ministero degli esteri di New Delhi, il primo ministro Narendra Modi ha sollevato “con molta forza” il problema nel corso di un incontro col presidente Xi Jinping, affermando che il progetto è “inaccettabile” per il suo Paese.



*Il presidente cinese Xi Jinping e il primo ministro indiano Narendra Modi a New Delhi il 18 settembre 2014.*

La Cina già da tempo occupa due fette di territorio sulle quali New Delhi ritiene di avere la sovranità. Il primo, il massiccio dell’ Aksai Chin, nell’angolo occidentale dell’ altipiano del Tibet, occupato dalle vittoriose truppe cinesi dopo la guerra di frontiera del 1962. La seconda è la valle di Hunza, che faceva parte del regno del Jammu & Kashmir, diviso tra Pakistan e India e rivendicato nella sua interezza da entrambi i Paesi.

Tra la fine degli anni Quaranta e l’ inizio dei Cinquanta ci fu breve periodo di collaborazione tra l’India di Jawaharlal Nehru e la Cina di Mao Zedong e Zhou Enlai, che ebbero un ruolo di primo piano nella fondazione del Movimento dei Non Allineati (la conferenza di Bandung, in Indonesia,

dove fu tenuto a battesimo il Movimento è del 1955). Le dispute di confine - irrisolte nonostante decine di riunioni - e la “naturale” rivalità tra due potenze emergenti fecero presto dimenticare gli abbracci e la retorica, cara a Nehru, dell’“hindi-chini bai bai” (gli indiani e i cinesi sono fratelli). I dirigenti pachistani lo capirono subito e tutti - dal militare Yaya Khan al socialista Zulfikar Ali Bhutto, dall’ integralista islamico Zia ul-Haq al “moderato” Nawaz Sharif - hanno fatto dell’ amicizia “di ferro” con la Cina una colonna portante della loro politica estera.



*Nel 1971 Henry Kissinger a Pechino incontra Zhou Enlai*

Pochi ricordano che nel 1971 Henry Kissinger si recò a Pechino per il suo primo incontro con Zhou Enlai partendo da Islamabad con un aereo militare pachistano (ai giornalisti aveva detto di aver avuto un malore e di essere rimasto chiuso in albergo). E non tutti sanno che senza la collaborazione della Cina, il Pakistan non sarebbe mai riuscito a costruire la “bomba islamica”, cioè il primo arsenale atomico di un Paese musulmano.

Il punto di partenza del CPEC è Kashgar, capitale storica e culturale degli uighuri, la minoranza etnica turcofona e musulmana che dal 2009 è in rivolta contro Pechino. Dopo aver corso per chilometri su una delle strade più belle del mondo, affiancata a nord dalla catena del Kunlun e a sud quella del Karakorum, l’autostrada scende fino a Peshawar, la città più “afghana” del Pakistan e culla dei Taliban.

I rapporti - che secondo la Cina già esistono - tra gli estremisti dalle due parti della frontiera saranno certo più facili. Ma continuiamo a seguire il “corridoio”, che da Peshawar punta verso sud e passa da Quetta, altra capitale storica dell’ estremismo islamico, per poi arrivare a Gwadar attraversando il Belucistan. Si tratta di una regione in gran parte montuosa grande come la Germania, che copre circa un quarto della superficie del Pakistan, è ricca di rame e altre preziose materie prima ed è abitata da solo tredici milioni di persone, in gran parte di etnia beluci. I beluci sono una popolazione fiera, divisa tra Iran e Pakistan e costantemente in lotta contro il potere centrale. Annessi d’ autorità al Pakistan pur non avendo mai fatto parte dell’ India britannica, i beluci non hanno digerito che gli sia stata negata l’ indipendenza, un po’ come è accaduto ai curdi qualche migliaio di chilometri più a nord.



*Belucistan in rosso nel Pakistan*



*Le due regioni del Belucistan a cavallo tra Iran e Pakistan*

La ribellione ha conosciuto alti bassi nel corso di tutti i quasi settant’ anni di vita del Pakistan. Dal 2001, data di inizio della “guerra al terrore”, ha conosciuto una nuova fiammata, chiamata da alcuni esperti “la quinta guerra del Belucistan”. La repressione dell’ esercito pachistano, che nella regione ha un gran numero di importanti basi, è spietata. Secondo gli attivisti per i diritti umani in questi anni oltre undicimila persone hanno perso la vita in scontri tra forze di sicurezza pachistane e nazionalisti. Migliaia di persone scompaiono e, quando vengono ritrovate, vengono ritrovate morte. Centinaia di nazionalisti sono stati accusati, a torto, di essere complici degli estremisti pachistani e afgani e spediti a Guantanamo Bay, il campo di prigionia per i “combattenti irregolari” allestito dagli USA a Cuba.

Con l’inizio dei lavori per le opere legate al CPEC si calcola che presto oltre quindicimila cittadini cinesi saranno in presenti in Pakistan, in maggioranza nel Belucistan. Una situazione piena di rischi, che Pechino pensa di essere in grado di tenere sotto controllo con una politica di apparente neutralità politica e di massiccio impegno economico.



*@beniaminonatale*

*“Frequento l’ Asia dal 1978, quando feci il primo viaggio in India e decisi che ci avrei passato una parte della mia vita. Il mio primo viaggio in Cina risale al 1985 e fu un secondo colpo di fulmine...Dal 1992 al 2002 sono stato corrispondente dell’ ANSA da New Delhi, coprendo tutto il subcontinente e nel 2003 mi sono trasferito a Pechino, dove vivo tuttora. Ho scritto due libri, L’ UOMO CHE PARLAVA COI CORVI e APOCALISSE PAKISTAN (con Francesca Marino) pubblicati da MEMORI ([www.memori.it](http://www.memori.it))”*