

# CONFIN(AT)I/BOUND(ARIES)



**MEMORIE GEOGRAFICHE**

**nuova serie - n. 18**

**2020**





# MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici  
Trieste, 13 dicembre 2019

**Confin(at)i/*Bound(aries)***

a cura di

Sergio Zilli e Giovanni Modaffari



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI  
via S. Gallo, 20 - Firenze  
2020

Confin(at)i/*Bound(aries)* è un volume delle  
Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-90-8926-6-0

Numero monografico delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici  
(<http://www.societastudigeografici.it>)

Certificazione scientifica delle Opere

Le proposte dei contributi pubblicati in questo volume sono state oggetto di un processo di valutazione e di selezione a cura del Comitato scientifico e degli organizzatori delle sessioni della Giornata di studio della Società di Studi Geografici

Hanno contribuito alla realizzazione di questo volume:

Fabio Amato, Vittorio Amato, Gianfranco Battisti, Alessandra Bonazzi, Alice Buoli, Bernardo Cardinale, Stefania Cerutti, Dario Chillemi, Stefano De Falco, Elena dell'Agnese, Francesco Dini, Carla Ferrario, Dino Gavinelli, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Nicoletta Grillo, Daniela La Foresta, Nadia Matarazzo, Fausto Marincioni, Marco Nocente, Daniele Paragano, Filippo Randelli, Marcello Tadini, Dragan Umek, Giulia Vincenti, Antonio Violante.

La valutazione e la selezione dei singoli abstract è stata gestita dai coordinatori di sessione, che i curatori ringraziano per aver discusso con gli autori contenuto e forma dei rispettivi articoli e infine per aver operato affinché questi ultimi siano coerenti con le norme editoriali previste.



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Foto di copertina: Markus Weber, 2018 (pixabay.com)

© 2020 Società di Studi Geografici  
Via San Gallo, 10  
50129 - Firenze

ANTONIETTA IVONA

## **MARITIME SILK ROAD E CONNESSIONI MEDITERRANEE, GLI ATTUALI SCENARI**

INTRODUZIONE. – Dal 2013 la Cina promuove il progetto di una nuova Via della Seta con l'obiettivo di trasformare una rete globale di trasporti in una rete di cooperazione tra la Cina e i Paesi che ne saranno attraversati. Il Presidente cinese Xi Jinping presentò, per la prima volta, al mondo il progetto terrestre della Belt and Road Initiative (BRI) all'Università di Nazarbayev il 7 settembre 2013 nell'ambito della sua visita di stato in Kazakistan. La Nuova Via della Seta Marittima, in particolare, fu annunciata davanti al Parlamento indonesiano il 3 ottobre 2013 durante la visita di Stato di Xi Jinping in Indonesia. Le due iniziative, via marittima e via terrestre, furono, poi, presentate ufficialmente come un unico progetto nel novembre 2013 durante il Terzo Plenum del Comitato centrale del Partito Comunista Cinese. In quell'occasione il Presidente affermò chiaramente «Per adattarsi alla nuova tendenza della globalizzazione economica, dobbiamo promuovere l'apertura interna insieme all'apertura verso il mondo esterno. [...] Avvieremo istituzioni finanziarie orientate allo sviluppo, accelereremo la costruzione di infrastrutture che collegano la Cina con i Paesi e le regioni limitrofe e lavoreremo sodo per costruire una cintura economica della via della seta e della via della seta marittima, in modo da formare un nuovo modello di apertura a 360 gradi». (www.chinadaily.com.cn). L'anno successivo, l'Agenzia di Stampa statale Xinhua pubblicò, al fine di divulgarla al mondo, la mappa ufficiale degli snodi della Nuova Via della Seta Terrestre, che avrebbero collegato la Cina centrale all'Europa settentrionale, attraversando l'Asia, e quelli della Nuova Via della Seta Marittima che avrebbero connesso le zone industriali costiere cinesi meridionali all'Europa, toccando Indonesia, India e Africa. Il nuovo progetto voluto da Xi Jinping costerà, alla fine, più di mille miliardi di dollari e coinvolgerà oltre settanta Paesi, dove sono presenti i tre quarti delle risorse energetiche del pianeta e rappresentano quasi un terzo del prodotto interno lordo globale. I percorsi terrestri collegheranno la Cina con l'Europa e il Medio Oriente, mentre quelli marittimi arriveranno nel Sud Est asiatico, in Medio Oriente e in Africa. (Fig. 1).



Fig. 1. L'Iniziativa Belt and Road secondo l'Agenzia statale Xinhua.

Fonte: www.xinhuanet.com, 2020.



Da qualche anno, la Via della Seta Marittima prevede una nuova rotta attraverso la Via della Seta Polare che si dovrebbe sviluppare dal porto di Vladivostok, nell'estremo Oriente russo e già collegato con i principali centri cinesi di snodo delle merci, transitando attraverso i porti di Dudinka, Archangel'sk e Murmansk, sulle coste artiche russe, per raggiungere, poi, i porti di Amburgo e Rotterdam del Nord Europa. In condizioni meteorologiche normali, ad esempio in estate, questo tragitto consente un risparmio di circa 20 giorni rispetto a quello che passa per lo Stretto di Malacca e il Canale di Suez.

1. RIFERIMENTI STORICI. – Storicamente la Via della Seta Marittima (VSM) era un veicolo di scambio commerciale e culturale tra le aree costiere sud-orientali della Cina e i paesi stranieri. Geograficamente, vi erano due rotte principali: la Via della Seta nel Mar Cinese orientale che collegava la Cina alla penisola coreana; e la Via della Seta nel Mar Cinese meridionale, che si sviluppava verso il Sud-est asiatico, l'Asia meridionale, il Mar Arabico, l'Oceano Indiano e il Golfo Persico. La Via della Seta marittima crebbe in importanza con la dinastia Qin, raggiunse il suo apice con quella Tang ma poi quando gli europei presero il controllo delle rotte commerciali lungo la Cina meridionale anche quella via perse importanza. Attraverso la VSM, le sete, la porcellana, il tè, l'ottone e il ferro furono esportati in paesi esteri; mentre spezie, fiori e piante e tesori rari per la Corte imperiale furono importati in Cina.

Pertanto, la VSM era anche conosciuta come "la strada marittima della Cina" o "la strada delle spezie marittime". (UNWTO, 2015; [www.chinahighlights.com](http://www.chinahighlights.com)). Il successo delle Vie marittime fu determinato dalla possibilità di trasferire un volume maggiore di merci (e relativo imballaggio che assicurava una minore perdita del prodotto da consegnare) e dalla relativa sicurezza rispetto ai pericoli delle ruberie sulle rotte terrestri. Le due vie marittime, antica e moderna, hanno ancora delle similitudini: entrambe si basano sui principi degli scambi economici attraverso la pace e il mutuo interesse che rafforza l'integrazione regionale attraverso la cooperazione e percorsi di integrazione culturale così come stabilito dai cinque pilastri che, sin dall'inizio, hanno sostenuto la BRI. Essi prevedono il coordinamento politico attraverso il quale è avvenuta l'interlocuzione con ciascuna entità governativa prima della chiusura degli accordi commerciali; l'incremento della connettività delle strutture (come ad esempio il caso della costruzione dei parchi industriali in Etiopia resa possibile dal completamento del tratto ferroviario Gibuti-Addis Abeba); il commercio senza ostacoli attuato attraverso l'abbattimento delle barriere tariffarie e l'incremento delle zone di libero commercio; l'integrazione finanziaria che si sta realizzando attraverso la partecipazione congiunta di diversi enti bancari e finanziari cinesi e internazionali (p.e. il Silk Road Fund e l'Asian Infrastructure Investment Bank); e una maggiore connessione tra le persone attraverso la promozione di scambi culturali e accademici.

2. LA VIA DELLA SETA MARITTIMA DEL XXI SECOLO. – Nel marzo 2015 il Governo cinese ha trasformato la Belt and Road Initiative in una misura di politica estera istituzionale. Nel giugno 2017 la National Development and Reform Commission (NDRC) e la State Oceanic Administration (SOA) ufficializzarono il documento "Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative", con lo scopo di "Sincronizzare i piani di sviluppo e promuovere azioni comuni tra i paesi lungo la Via della Seta marittima, istituendo il Partenariato Blu multidimensionale, multilivello e ad ampio raggio, proteggendo e utilizzando in modo sostenibile le risorse marine per raggiungere l'armonia tra l'uomo e l'oceano per lo sviluppo comune e il miglioramento del benessere marino, per costruire una via della seta marittima del XXI secolo pacifica e prospera." Il Partenariato si concentrerà sulla costruzione del passaggio economico via mare Cina-Oceano Indiano-Africa-Mar Mediterraneo, collegando il corridoio economico della penisola Cina-Indocina, verso ovest dal Mar Cinese meridionale

all'Oceano Indiano e collegando il corridoio economico Cina-Pakistan e il corridoio economico Bangladesh-Cina-India-Myanmar. Verranno inoltre compiuti sforzi per costruire congiuntamente il passaggio economico via mare della Cina-Oceania-Sud Pacifico, in direzione sud dal Mar Cinese Meridionale verso l'Oceano Pacifico. L'altro passaggio economico marittimo previsto espressamente è quello che condurrà in Europa attraverso il Mar Artico. La principale destinazione finale della NVSM è l'Europa attraverso il Canale di Suez e il Mediterraneo, ma va sottolineato che essa si sta sviluppando anche in vari Paesi dell'Africa orientale come Gibuti, Kenya, Madagascar, Mozambico e Tanzania. (Congiu, 2015; Blanchard, Flint, 2017). Oltre ad avere percorsi tipicamente costieri, di fatto la NVSM si conetterà anche agli altri corridoi terrestri per la realizzazione di una logistica intermodale.

3. L'IMPORTANZA DEI PORTI. – Concordando con quanto affermava Vallega (1997, p. 205) “La globalizzazione dei mercati ha assecondato la creazione dei sistemi logistici operanti alla scala planetaria, in cui servizi *round-the-world* sono forse l'espressione più avanzata; lo sviluppo dei sistemi logistici ha accelerato la globalizzazione dei mercati. Quel processo ha radicalmente trasformato la posizione del porto proprio in relazione alle sue funzioni più qualificanti, quelle di dipendenza marittima che si manifestano attraverso i movimenti di contenitori e degli altri carichi unitizzati.” Nel caso della Cina, la funzione dei porti si è via via modificata per assecondare le nuove funzioni che le strategie governative imponevano. La conseguenza più rilevante è che il porto non possiede più capacità autonome per attrarre traffico che invece possedeva precedentemente. In un certo senso diventa un soggetto passivo delle strategie degli operatori siano essi pubblici o privati che controllano i grandi cicli del trasporto multimodale e combinato. I traffici marittimi, attraverso i quali si sviluppano oltre i 2/3 del commercio mondiale, si concentrano per gran parte proprio negli immensi porti container distribuiti tra la Penisola di Malacca e le coste del Mar Cinese Meridionale. “La geografia delle rotte marittime ha assunto progressivamente una struttura complessa. Alle rotte del petrolio e delle materie prime che hanno dominato il panorama marittimo nel quarantennio tra il 1950 e il 1990, si sono affiancate via via le rotte di navi porta-container tracciate dalle strategie delle compagnie di *shipping*. Dal punto di vista geopolitico il peso che hanno conquistato queste ultime ha avuto modo di manifestarsi proprio in Europa e nel Mediterraneo, laddove le compagnie asiatiche operano una sorta di colonizzazione dei fronti portuali, assumendo un ruolo determinante nella competitività dei sistemi regionali. Il baricentro degli scambi mondiali si è spostato sempre più nell'Oceano indiano e la circumnavigazione della massa eurasiatica rappresenta la via di comunicazione dominante nel panorama degli scambi mondiali.” (Sellari, 2013, p. VI). Infatti, sulla base del trasporto commerciale marittimo annuale su container secondo le stime 2019 del Lloyd's Henty Ports, tra i primi cento porti nel mondo, ventidue, quindi quasi un quarto, sono ubicati in Cina e sette di questi sono tra i primi dieci. Il porto di Shanghai è il primo in assoluto, di grandissime dimensioni, per numero di containers movimentati.

In generale, tutti i porti cinesi, e alcuni in particolare, stanno esprimendo una nuova organizzazione che esprime progresso, razionalità e modernità. Soprattutto, nel caso della BRI, i porti assolvono a una duplice funzione: di autonomo prestatore di servizio-merci marittimo e/o di terminale di servizi di trasporto via terra (come ad es. il Porto di Quinhuangdao). Complessivamente i dieci suddetti porti hanno movimentato, nel 2018, 197.866.000 TEU (con un incremento del 3,7% rispetto all'anno precedente) e la movimentazione totale dei cento maggiori porti mondiali è stata di oltre 616 milioni di TEU, con una variazione positiva del 4,8%. Insomma, i 22 porti cinesi sui primi 100 considerati movimentano complessivamente il 32% dei TEU totali.

4. LA BRI E IL MEDITERRANEO. – BRI racchiude una serie di progetti già conclusi o in fase di espletamento assegnati alle imprese di Stato e cerca di fornire una coerenza e una direzione generali, in linea con la strategia definita dal Governo cinese. La prima fase del progetto è la connettività da e per la Cina, attraverso nuove autostrade, ferrovie, porti e infrastrutture diverse. Le Vie della Seta terrestri stanno prendendo forma attraverso il completamento dei sei corridoi economici (China-Mongolia-Russia Economic Corridor; New Eurasian Land Bridge; China-Central West Asia Economic Corridor; China-Indo-China Peninsula Economic Corridor; China-Pakistan Economic Corridor; Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor), attraverso i ventidue Paesi coinvolti, e che renderanno più rapido il collegamento con l'Europa. L'economia cinese ha un urgente bisogno di incrementare la sua catena del valore per consentire al Paese di diventare produttore ed esportatore di beni di alto valore aggiunto. Per questa ragione, l'Europa rappresenta per la Cina un florido mercato di sbocco delle sue merci e un mercato, altrettanto florido, da cui attingere competenze tecnologiche e beni di rango elevato (quali abbigliamento di alta moda e alimentari). Per raggiungere questo obiettivo, la grande infrastrutturazione che si sta realizzando attraverso gli accordi politici e i finanziamenti cinesi verso i Paesi dell'Asia centrale, l'Asia meridionale o i porti dell'Oceano Indiano, rappresenta una sorta di "percorso di avvicinamento". In questo quadro, acquisiscono ancora più importanza le opere di ammodernamento e costruzione dei porti e delle strutture retrostanti come i parchi industriali e le zone economiche speciali, che via via stanno sorgendo lungo la NVSM. Dai porti della Cina meridionale si sta sviluppando verso Ovest una via marittima strategica per raggiungere il Mediterraneo passando dal Canale di Suez. (Fig. 2).

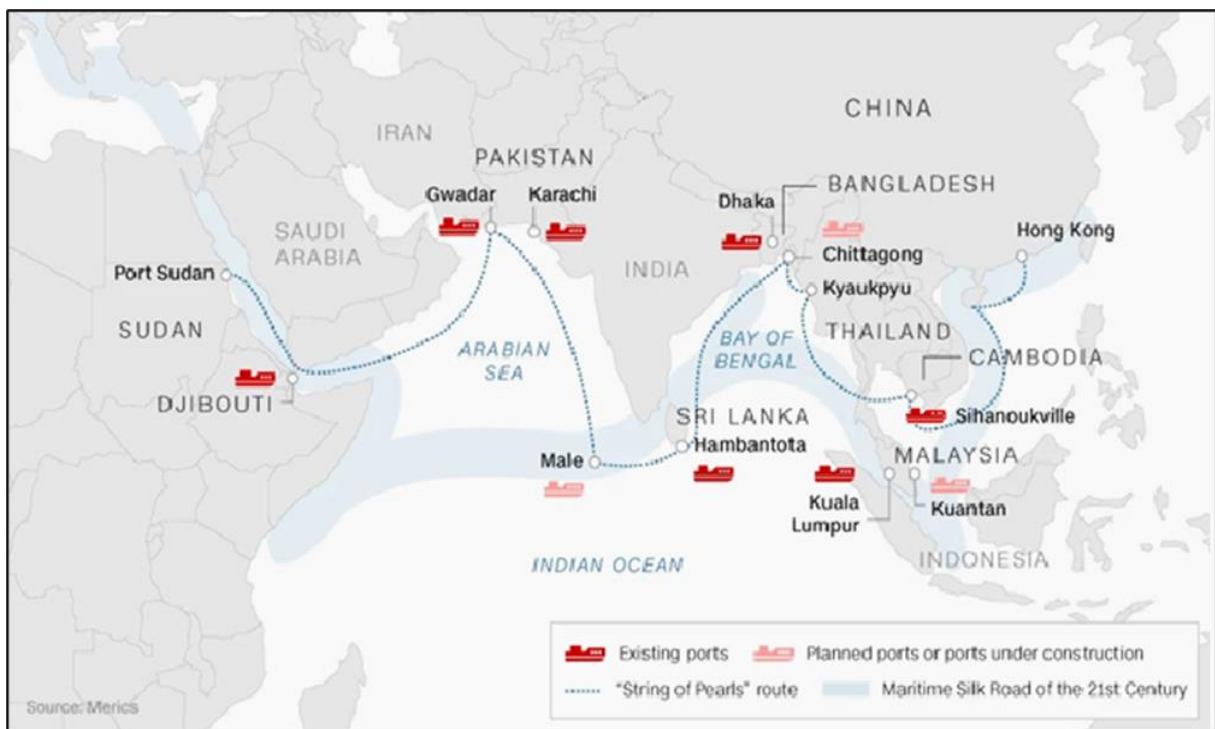


Fig. 2. Le infrastrutture realizzate o in costruzione lungo la Nuova Via della Seta Marittima.  
Fonte: www.merics.org, 2020.

L'importanza delle vie marittime viene suggellata attraverso la riaffermazione del ruolo strategico dei porti sia di quelli di partenza dei traffici (come ad esempio quello di Colombo in Sri Lanka) sia di arrivo (ad es. il porto del Pireo in Grecia). Nel 2015 è iniziata una *partnership* tra la Malesia IJM Corporation Berhad e la Cina Guangxi Beibu Gulf Holding

Co., Ltd di Hong Kong che, attraverso il Kuantan Port Consortium (di cui detengono rispettivamente il 60% e il 40% di partecipazioni), ha progettato e poi ultimato, nel 2019, la costruzione del Porto di Kuantan in Malesia. È un porto di acque profonde per l'approdo di navi transoceaniche, con un grande polo industriale nell'area retrostante il porto. A Colombo (Sri Lanka), poi, il governo cinese ha finanziato la costruzione del Colombo City Port con 1,4 miliardi di dollari. Anche il porto di Hambantota, sempre nello Sri Lanka, dal 2016 è gestito dalla China Merchants Ports Holdings Co., Ltd. (rientra tra le società del Gruppo statale cinese China Merchants Group), che ne detiene l'80% delle azioni. Nel 2016, il più grande Gruppo di Stato cinese, Cosco Shipping, ha investito un miliardo di dollari per acquisire il 51% di partecipazioni dell'Autorità portuale del Pireo in Grecia, trasformandolo nel primo *gateway* in Europa della NVSM. Il progetto di espansione, che ora si trova sotto l'ombrello della Belt and Road Initiative, rappresenta un esempio di una vera "cooperazione *win-win*". Questo obiettivo è stato raggiunto fornendo alla Grecia una linea di investimento, anche se limitata, dopo anni di turbolenze fiscali, economiche e politiche. In cambio, la Cina ha ricevuto la sua prima base mediterranea, privilegiata per accedere ai mercati europei. (Stevens, 2018).

Dopo il Pireo, la Cosco Shipping ha esteso i suoi interessi in Europa occupando un terminale nel porto di Zeebrugge in Belgio; ha acquisito la Noatum Port Holdings spagnola che gestisce le operazioni di spostamento containers nei porti di Bilbao e Valencia; in Italia controlla il 40% del porto di Vado Ligure, altro terminale per containers e si appresta a terminare un accordo per la costruzione di un nuovo terminale nel porto di Trieste. Insomma, il grande interesse di Cosco Shipping verso i porti del Mediterraneo (dato l'altissimo numero di *container* che dall'Asia giungono nel Mediterraneo, il solo porto del Pireo non è sufficiente allo smistamento degli stessi) ne dimostra la nuova centralità a seguito del raddoppio del Canale di Suez. Come detto, oltre l'Europa, la principale destinazione finale della NVSM, la strategia cinese verso il Mediterraneo, non può prescindere dallo stringere accordi con altri Paesi lungo la Via.



Fig. 3. Il Doraleh Container Terminal a Gibuti.

Fonte: [www.maritime-executive.com](http://www.maritime-executive.com), 2020.

Il caso di Gibuti è emblematico in tal senso; lì è stata localizzata la prima base militare all'estero della Cina, dove sono anche presenti quelle degli Stati Uniti, Giappone, Francia,

Italia e si trova sullo strategico Stretto di Bab el Mandeb, in prossimità del Canale di Suez (Egitto), uno degli snodi fondamentali dei traffici marittimi mondiali. La China Merchants Ports Holdings, dal 2018, gestisce il Doraleh Container Terminal ([www.maritime-executive.com](http://www.maritime-executive.com)) (Fig. 3), dopo essere subentrata alla Società saudita DP World. Il porto di Gibuti rappresenta il raccordo infrastrutturale per il trasporto intermodale delle merci prodotte in Etiopia, nei diversi parchi industriali creati appositamente, e diretti principalmente ai mercati europei. Il maggiore per estensione è l'Hawassa Industrial Park di Awasa (300 Km circa a sud di Addis Abeba). La China Civil Engineering Construction Corporation ha finanziato anche la ferrovia da 3,4 miliardi di dollari che collega Addis Abeba a Gibuti. Da Gibuti, la Maritime Silk Road collega i *cluster* portuali cinesi pianificati e completati in Sudan, Mauritania, Senegal, Ghana, Nigeria, Gambia, Guinea, São Tomé e Príncipe, Camerun, Angola e Namibia. Un'altra rotta collega Gibuti a Gwadar, Hambantota, Colombo, Myanmar e Hong Kong. Insomma, Gibuti come *hub* di ingresso per la NVSM verso il Mediterraneo. Nei tracciati ufficiali della BRI, il Mediterraneo viene presentato come la parte terminale della NVSM. Le istituzioni cinesi, tuttavia, non guardano al Mediterraneo come a una regione integrata. I paesi che vi si affacciano ricadono infatti sotto la giurisdizione di due diversi dipartimenti del Ministero degli Esteri: il Dipartimento per gli Affari dell'Asia Occidentale e Nord Africa, e il Dipartimento per gli Affari Europei. “Vi è quindi una scarsità di conoscenze sulla regione del Mediterraneo che mal si concilia con l'evidente espansione della presenza e degli interessi cinesi nell'area. Una presenza sempre più attiva, i cui effetti sembrano progressivamente modificare le geografie economiche e politiche della regione stessa attraverso flussi commerciali e di investimento più corposi, che, attraverso il Canale di Suez e il Golfo Persico, legano i nuovi snodi logistici del Mediterraneo allargato ai grandi centri urbani e produttivi cinesi”. (Ghiselli, Fardella, 2017, p. 16). Si tratta di una interdipendenza che, negli ultimi anni, si è andata rafforzando proprio in ragione del ruolo della Cina quale attuale secondo *partner* commerciale dell'Unione Europea e di molti paesi del Medio Oriente e dell'Africa del Nord, e che presenta implicazioni importanti sulla stabilità e sullo sviluppo della regione, che la Cina ha sempre più interesse a promuovere. Gli interessi cinesi nell'area sono riassumibili nei tre settori dell'energia, del commercio e della sicurezza; quest'ultimo risulta fondamentale per assicurare nessun intralcio ai primi due, considerando che il trasporto marittimo rappresenta il 90% del commercio estero della Cina e per l'UE il 45%. Negli ultimi cinque anni, l'interesse della Cina per le infrastrutture marittime e i porti interni nell'Europa centrale e orientale è stato segnalato solo sporadicamente dai *media* locali e non ha ancora portato a nessun accordo definitivo per una co-gestione. Tuttavia, nel 2015, durante il vertice Cina-CEE a Suzhou, il premier cinese Li Keqiang ha definito il concetto di “Cooperazione tra i porti dei Mari Adriatico, Baltico e Nero” (noto anche come “Cooperazione marittima dei tre mari”), in cui immaginava di “creare aree di *clusters* industriali attorno ai porti con le giuste condizioni” (Godement *et alii*, 2017).

5. CONCLUSIONI. – Insomma, l'Iniziativa BRI e le sue molteplici diramazioni stanno stabilendo nuove relazioni e consolidando quelle pregresse. “La costruzione di un vasto sistema di trasporti e comunicazioni [...] e la realizzazione di numerose infrastrutture (con la messa in opera di una rete di comunicazioni telematiche ed informatiche per migliorare la connessione regionale) non solo potenzierà l'integrazione politica ed economica eurasiatica, ridiscuterà i termini della *partnership* di molti stati con l'Africa, ridisegnerà gli equilibri geopolitici mondiali, rafforzerà il ruolo di riferimento della Cina in quanto attore con il più grande peso demografico ed economico all'interno del progetto, ma più in generale favorirà da un lato una cooperazione interstatale e un discorso multilaterale ma dall'altro anche resistenze da parte degli esclusi o degli oppositori. Tutto questo alimenterà anche speranze che andranno più o meno deluse o, al contrario, soddisfatte” (Gavinelli, 2018, p. 9-10). Ad

oggi, la Cina ha compiuto progressi significativi nell'attuazione della Via della Seta Marittima del Ventunesimo secolo. Sono stati firmati vari accordi intergovernativi, con il coinvolgimento di quasi settanta Paesi e organizzazioni diverse. La Via della Seta non solo come intreccio di moderne infrastrutture ma anche come strumento per ridisegnare nuove alleanze e nuove vie commerciali. Tuttavia, sarebbe un errore pensare che la Cina sia l'unico soggetto impegnato in una politica globale delle infrastrutture dove la dinamica di competizione tra potenze convive già oggi con altre logiche che coinvolgono diverse forze, pubbliche e private, le cui scelte e i cui interessi si sviluppano lungo i corridoi, più che all'interno di confini omogenei e definiti. Tutti i Paesi coinvolti nel progetto hanno colto perfettamente le sue potenzialità in termini di sviluppo economico e geopolitico. Alcuni di questi, però, hanno colto quella che alcuni osservatori internazionali hanno definito la "Diplomazia della trappola del debito", ovvero il rischio di un eccessivo indebitamento contratto con il Governo cinese nel co-finanziamento delle nuove infrastrutture, rivelatosi poi di difficile solvenza. È il caso dello Sri Lanka per il porto di Hambantota e di quello di Doraleh a Gibuti, dove, poi è subentrata la gestione di società statali cinesi.

## BIBLIOGRAFIA

- BELT & ROAD NEWS, *Are the wheels coming off China's Belt and Road Mega Project?*, 12.31.2018, [www.beltandroad.news](http://www.beltandroad.news).
- BLANCHARD J-M.F., FLINT C., "The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative", *Geopolitics*, 22, 2017, n. 2, pp. 223-245.
- CONGIU F., "China 2015: Implementing the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", *Asia Maior*, vol. XXVI /2015, [www.asiamaior.org](http://www.asiamaior.org).
- EDINGER H., LABUSCHAGNE J-P., *If you want to prosper, consider building roads China's role in African infrastructure and capital projects*, 03.19.2019, [www2.deloitte.com/insights](http://www2.deloitte.com/insights).
- GAVINELLI D., "L'importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline", *Geography Notebooks. La Cina e le Nuove Vie della Seta. Approcci geografici e prospettive interdisciplinari*, Vol. 1 No.1, Milano, LED Edizioni Universitarie, 2018, pp. 9-26.
- GHISELLI A., FARDELLA E. (a cura di), *Cina - Il Mediterraneo nelle nuove Vie della Seta*, n. 132, Roma, Senato della Repubblica – Servizio Affari Internazionali, 2017.
- GODEMENT F. *et alii*, *China and the Mediterranean: Open for business?*, London, European Council on Foreign Relations, 2017.
- HUYGHE, E., HUYGHE, F-B., *La via della seta. Da Alessandro a Tamerlano*, Torino, Lindau, 2007.
- IVONA A., "Accordi economici e nuovi assetti territoriali: un ponte tra Asia ed Europa", in TOMA E. (a cura di) *Economia, istituzioni, etica e territorio. Casi di studio ed esperienze a confronto*, Milano, Franco Angeli, 2018, pp. 79-94.
- LE CORRE P., *China's Rise as a Geoeconomic Influencer: Four European Case Studies*, Washington DC, Carnegie Endowment for International Peace, 2018.
- SELLARI P., *Geopolitica dei trasporti*, Bari, Editori Laterza, 2013.
- STEVENS C., "Along the New Silk Road – Piraeus: China's gateway into Europe", *Geographical*, 08.17.2018, <http://geographical.co.uk>.
- VALLEGA A., *Geografia delle strategie marittime*, Milano, Mursia, 1997.
- THE MARITIME EXECUTIVE, *Djibouti Terminates DP World's Concession at Doraleh*, 02.22.2018, [www.maritime-executive.com](http://www.maritime-executive.com).
- UNWTO, *The 21st Century Maritime Silk Road – Tourism Opportunities and Impacts*, Madrid, World Tourism Organization, 2015.
- YUTONG W., *21st-Century Maritime Silk Road drives cruise tours in new era*. [www.news.cgtn.com/news](http://www.news.cgtn.com/news).

Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"; [antonietta.ivona@uniba.it](mailto:antonietta.ivona@uniba.it)

RIASSUNTO: La costruzione della Via della Seta Marittima del XXI Secolo, presentata al Mondo nel 2013, sta intensificando le connessioni globali. L'Europa è l'approdo finale di questa Via e ciò ha determinato uno spostamento degli interessi cinesi verso i porti e le altre infrastrutture europee e lungo tutto il percorso marittimo da Oriente ad Occidente. Nel passaggio tra i due poli mondiali del commercio la centralità del Mediterraneo è sempre più evidente.

SUMMARY: *Maritime silk road and mediterranean connections, the current scenarios* – The construction of the 21st century Maritime Silk Road is intensifying global connections. Europe is the final landing place of this route and this has led to a shift of Chinese interests towards ports and other infrastructures throughout the maritime route from East to West. The centrality of the Mediterranean Sea is therefore increasingly evident.

Parole chiave: Connettività; infrastrutture; scambi commerciali.  
Keywords: Connectivity; infrastructure; commercial exchanges.

## INDICE

EGIDIO DANSERO, <i>Presentazione</i>	pag. 3
SERGIO ZILLI, GIOVANNI MODAFFARI, <i>Introduzione</i>	“ 5

### LE QUINDICI SESSIONI

<i>Sessione 1</i>		pag. 11
FABIO AMATO, NADIA MATARAZZO, <i>Scenari di confinamento negli spazi dell'agricoltura capitalistica: migrazioni e nuove marginalità in Italia e nel Mediterraneo.</i>	“	13
SERGIO POLLUTRI, SILVIA SERACINI, BARBARA VALLESI, <i>Gli stranieri nelle aree rurali marchigiane: racconti e statistiche</i>	“	19
SIMONA GIORDANO, <i>Agriculture and ethics: the Nocap case study in the Apulia region</i>	“	31
ALESSANDRA INNAMORATI, <i>Agricoltura sociale come alternativa allo sfruttamento degli immigrati nel settore primario</i>	“	41
 <i>Sessione 2</i>		 pag. 49
VITTORIO AMATO, DANIELA LA FORESTA, STEFANIA CERUTTI, STEFANO DE FALCO, <i>Dissolvenza ed evidenza dei confini geografici: nuova dicotomia indotta dalla trasformazione digitale su scala globale.,</i>	“	51
TERESA AMODIO, <i>Implicazioni spaziali del commercio senza confini</i>	“	53
STEFANIA CERUTTI, <i>Narrare, mappare, partecipare: esperienze di confine tra emozione, arte e scienza</i>	“	63
MARIA ANTONIETTA CLERICI, <i>Tecnologie per molti, ma non per tutti. Il divario digitale di genere nell'Unione Europea, 2009-2019</i>	“	75
TULLIO D'APONTE, CATERINA RINALDI, <i>Confini "incerti". Oltre "Dublino": per una ri-lettura del concetto di "confine"</i>	“	85
VIVIANA D'APONTE, <i>Oltre il "confine". la sfida ambientale e il superamento del "limes" attraverso innovazione e tecnologia</i>	“	105
STEFANO DE FALCO, <i>Dissolvenza ed evidenza dei confini geografici: cooperazione endogena degli stati africani in epoca digitale</i>	“	119
GIOVANNI MESSINA, <i>Social media e turismo, dinamiche transcalari</i>	“	129
BRUNO ESPOSITO, VALERIO TETA, <i>La governance al tempo della trasformazione digitale. i nuovi confini della responsabilità</i>	“	137
CATERINA NICOLAIS, <i>Modelli digitali per rilevamento remoto (droni dedicati) per il controllo e la mappatura (confini) del rischio ambientale</i>	“	145
 <i>Sessione 3</i>		 pag. 155
ALESSANDRA BONAZZI, <i>Follie mediterranee: confin(at)i, naufraghi e navi</i>	“	157
GIULIA DE SPUCHES, <i>Confin(at)i mediterranei e afroamericani. Una performance geografica sulla disumanizzazione</i>	“	161
ANNA CASAGLIA, RAFFAELLA COLETTI, <i>Immaginari geopolitici e revival territoriale nell'agenda politica populista: l'uso strumentale dei confini nel caso italiano</i>	“	169
 <i>Sessione 4</i>		 pag. 177
ALICE BUOLI, NICOLETTA GRILLO, <i>Città divise. nuove forme e pratiche di confinamento alla frontiera euro-mediterranea</i>	“	179

ALESSANDRO BRUCCOLERI, SILVIA COVARINO, <i>Trasformazioni urbane: Cipro isola divisa</i>	“	185
ALESSANDRO FRIGERIO, <i>Istanbul: gateway e gatekeeper tra Europa e Asia. Implicazioni socio-spaziali della crisi migratoria siriana</i>	“	195
ANTONELLA PRIMI, CRISTINA MARCHIORO, <i>Tracce di separazione o connessione sul muro? Il Walled Off Hotel e la street art a Betlemme</i>	“	205
OLIVIA LONGO, DAVIDE SIGURTÀ, <i>Sui confini visibili e invisibili delle basi Nato nell'Italia nord-orientale</i>	“	215
CRISTINA MATTIUCCI, <i>Idiosincrasie di una cooperazione transfrontaliera</i>	“	225
MICOL RISPOLI, <i>I confini incerti delle città divise</i>	“	231
<i>Sessione 5</i>	pag.	237
GIANFRANCO BATTISTI, <i>Religioni in movimento</i>	“	239
GRAZIELLA GALLIANO, <i>Ce(n)sura toponomastica e pellegrinaggio a Santiago di Compostella fra storia e religione</i>	“	247
SILVIA OMENETTO, <i>Sconfinamenti religiosi. Nuove materialità nelle città italiane</i>	“	257
MARISA MALVASI, <i>Allarme Scientology in Italia</i>	“	265
MAURO SPOTORNO, <i>Il Marocco tra emigrazione ed immigrazione: prospettive e sfide del suo nuovo panorama religioso</i>	“	275
GIULIANA QUATTRONE, <i>Confini religioso-culturali e processi di riterritorializzazione in Calabria</i>	“	281
<i>Sessione 6</i>	pag.	293
DARIO CHILLEMI, GIULIA VINCENTI, <i>Il confine come processo: costruzione, funzione e percezione nello spazio urbano</i>	“	295
DANIELE BITETTI, <i>Il treno ha fischiato? Il rapporto di amore/odio fra città e stazioni ferroviarie: i casi di Bari e Bologna</i>	“	297
DARIO CHILLEMI, <i>Quali confini dentro la città? Differenze e fenomeni socio-economici all'interno dello spazio urbano di Napoli</i>	“	309
GERMANA CITARELLA, <i>L'esperienza della cooperativa sociale "la Paranza" per un progetto di comunità urbana contemporanea tra animazione e ricostruzione dei legami sociali</i>	“	317
NICCOLÒ INCHES, <i>Populismo e mobilitazioni in un quadro di riorganizzazione territoriale: una geografia 'anti-establishment' in Francia</i>	“	325
GIORGIA IOVINO, <i>Nuove pratiche di confinamento nello spazio urbano? L'esperienza italiana del controllo di vicinato</i>	“	342
RENÉ GEORGES MAURY, <i>Ai confini: il Principato di Andorra. Originalità storico politica economica e linguistica</i>	“	355
STEFANO PIASTRA, <i>Colonia portoghese, avamposto della guerra fredda, regione amministrativa speciale cinese. Vecchi e nuovi confini di Macao nella cartografia storica e nelle descrizioni otoperiche italiane</i>	“	363
CLAUDIA TAGLIAVIA, <i>La città ostile. Gli stranieri in condizione di deprivazione abitativa</i>	“	375
GIULIA VINCENTI, <i>Quando la liturgia elettorale contribuisce a ridisegnare la città: gli spazi e i confini di Istanbul alle elezioni amministrative 2019</i>	“	381
<i>Sessione 7</i>	pag.	389
BERNARDO CARDINALE, <i>Industria 4.0. innovazione "senza confini"</i>	“	391
BERNARDO CARDINALE, LUCIANO MATANI, <i>Industria 4.0: i nuovi confini della governance territoriale</i>	“	395

PAOLA SAVI, <i>Attori e politiche per un territorio 4.0: il caso del Veneto</i>	“	405
SILVIA SCORRANO, <i>La transizione digitale in Abruzzo</i>	“	415
MONICA MAGLIO, <i>Il contributo dei Competence Center al rafforzamento della capacità assorbitiva delle imprese</i>	“	425
ANTONELLA ROMANELLI, <i>Verso nuove imprese innovative local-driven</i>	“	435
<i>Sessione 8</i>	pag.	443
FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, <i>Italia differenziata. Dallo stato delle venti regioni al federalismo, dalla Città metropolitana all'autonomia differenziata: i nuovi confin(at)i interni.</i>	“	445
SILVIA GRANDI, <i>I percorsi dell'autonomia differenziata tra il 2017 e il 2019. Un approfondimento sul caso Emilia-Romagna</i>	“	451
MARINA FUSCHI, ALDO CILLI, <i>Ipotesi di riorganizzazione degli enti locali in Abruzzo, secondo una lettura funzionale</i>	“	461
SIMONETTA ARMONDI, PAOLO MOLINARI, <i>Dinamiche recenti di regionalizzazione e politiche territoriali. il caso della Lombardia</i>	“	471
FRANCESCA SILVIA ROTA, <i>Le Unioni di comuni per la gestione associata dei servizi essenziali: storia di un fallimento annunciato? L'esperienza del Piemonte</i>	“	479
ROBERTA GEMMITI, <i>Dalla regione Lazio alle questioni nazionali. Elementi di lettura del problema dei confin(ati) interni</i>	“	491
GIOVANNI MODAFFARI, <i>Lo sguardo di Anassila: Reggio Calabria e Messina nella prospettiva di Città metropolitana sovraregionale, tra prossimità e integrazioni</i>	“	499
<i>Sessione 9</i>	pag	509
ELENA DELL'AGNESE, MARCO NOCENTE, <i>Confini invisibili</i>	“	511
GIOVANNA DI MATTEO, <i>Confini visibili e invisibili a Lampedusa. Il caso degli spazi vissuti dai volunteer tourists</i>	“	513
EMANUELE FRIXA, <i>I confini al mercato</i>	“	521
ELENA DELL'AGNESE, <i>“If slaughterhouses had glass walls, everyone would be a vegetarian”: i confini invisibili del carnismo, fra negazione e ostentazione</i>	“	527
ROSALINA GRUMO, <i>Il “glass ceiling” e il gender gap nel mondo del lavoro. confini e pregiudizi</i>	“	535
GIUSEPPE MUTI, <i>I confini delle mafie: percezioni e controllo del territorio</i>	“	543
<i>Sessione 10</i>	pag.	551
ANDREA GIANSAANTI, DANIELE PARAGANO, <i>Sconfinamenti: geografie del superamento per una rilettura dei confini</i>	“	553
ANTONELLO SCIALDONE, <i>Un mondo di barriere. Tentazioni dell'asimmetria ed insorgenza dei muri</i>	“	557
ANNAMARIA PIOLETTI, DANIELE DI TOMMASO, <i>I confini nord-occidentali italiani nell'età globale: il caso della Valle d'Aosta</i>	“	565
ELISA PIVA, <i>Oltre i confini: rilevanza della governance nelle destinazioni turistiche transfrontaliere</i>	“	575
LUDOVICA LELLA, <i>Le montagne del Piemonte: quali confini oggi bloccano lo sviluppo dei territori montani e quali soluzioni per ‘sconfinare’ oltre questi limiti?</i>	“	583
MARIATERESA GATTULLO, <i>Il progetto Gardentopia: una ‘ricetta’ per superare il confine degli spazi residuali e marginali da Matera capitale europea della cultura 2019?</i>	“	599
ANDREA GIANSAANTI, <i>Oltre il confine: ripensare il limite, da margine a opportunità</i>	“	609
DANIELE PARAGANO, <i>Sconfinamenti e ri-confinamenti. Considerazioni geografiche sulle relazioni tra confini, violenza ed illegalità</i>	“	615

<i>Sessione 11</i>	pag. 623
CARLA FERRARIO, DINO GAVINELLI, MARCELLO TADINI, <i>La Belt and Road Initiative: le scelte strategiche, gli equilibri regionali e la ridefinizione dei confini</i>	“ 625
DINO GAVINELLI, <i>La Belt and Road Initiative: le dimensioni strategiche e regionali dell’iniziativa</i>	“ 631
ANTONIETTA IVONA, <i>Maritime silk road e connessioni mediterranee, gli attuali scenari</i>	“ 639
ANDREA PERRONE, <i>La Cina e la Polar Silk Road: Asia, Russia, Europa</i>	“ 647
MARCELLO TADINI, <i>Maritime silk road: investimenti cinesi nel mediterraneo e ruolo strategico di Genova</i>	“ 657
<i>Sessione 12</i>	pag. 667
MARCO GRASSO, FILIPPO RANDELLI, <i>Chi è responsabile della transizione verso la responsabilità</i>	“ 669
CHIARA CERTOMÀ, FEDERICO MARTELLOZZO, <i>Oltre il mainstream della governance globale socio-ambientale. Diritti umani, imprese e conflitti</i>	“ 672
ADRIANA CONTI PUORGER, <i>Ambiente e mercato</i>	“ 679
DOMENICO DE VINCENZO, <i>Tra i confini di Canada e USA: sostenibilità economica del petrolio da sabbie bituminose</i>	“ 687
ANDREA SALUSTRI, <i>Progresso sociale e sviluppo sostenibile: verso una reinterpretazione del modello di Solow?</i>	“ 697
<i>Sessione 13</i>	pag. 707
ANTONIO VIOLANTE, <i>Confini proibiti, confini intangibili, confini esternalizzati tra Nord Africa, Medio Oriente, Europa orientale</i>	“ 709
ALESSANDRO RICCI, <i>Challenges and revenge of borders. The Islamic state and Covid-19 as opposite poles of the same pendulum</i>	“ 713
MONICA MORAZZONI, GIOVANNA GIULIA ZAVETTIERI, <i>Le strategie confinarie del medio oriente: la politica delle porte aperte dell’Oman</i>	“ 723
ANTONIO VIOLANTE, <i>Nuove minacce dall’oriente. l’UE si “difende” dai migranti</i>	“ 737
CARLO ARRIGO PEDRETTI, <i>Frontiera talassica / non-frontiera fra Italia ed Africa: migrazioni</i>	“ 745
SANDRO RINAURO, <i>I Balcani oltre i limiti dello stato albanese: confini etnici e comunicazioni stradali dell’Albania nel pensiero di Roberto Almagià</i>	“ 753
CORRADO MONTAGNOLI, <i>Verso l’Eurafrica: colonialismo e popolamento bianco nelle pagine di Geopolitica</i>	“ 767
ALESSANDRO VITALE, <i>Il revival del protezionismo delle grandi aree come concausa della stagnazione politica e economica dell’Europa orientale e del sud globale</i>	“ 775
<i>Sessione 14</i>	pag. 785
FAUSTO MARINCIONI, <i>Ai confini del rischio e della pianificazione dell’emergenza</i>	“ 787
FABRIZIO FERRARI, <i>La difficile definizione dei confini nelle aree del cratere post sisma. Riflessioni dopo gli eventi sismici del 2009 a l’Aquila</i>	“ 789
CINZIA LANFREDI SOFIA, <i>Cartographic science may overcome seismic hazard communication barriers. An ex-post investigation within the emilian community affected by the 2012 earthquake</i>	“ 799
ELEONORA GIOIA, ALESSANDRA COLOCCI, NOEMI MARCHETTI, <i>Strategie di adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici in Adriatico: analisi delle frontiere in Adriatico</i>	“ 807
ELEONORA GUADAGNO, <i>Superamento dei confini ed esperienze condivise: la valle Caudina</i>	“ 821
ELISABETTA GENOVESE, THOMAS THALER, <i>La dimensione individuale nella messa in atto di misure di adattamento alle inondazioni: motivazioni e fattori socio-culturali</i>	“ 829

MARIA TERESA CARONE, FAUSTO MARINCIONI, <i>Le differenze di genere come confini socio-biologici nella percezione del rischio e nella resilienza alle alluvioni</i>	“	837
<i>Sessione 15</i>	pag.	847
DRAGAN UMEK, <i>Geografie informali lungo la “rotta balcanica”: campi, rotte e confini nell’Europa sudorientale</i>	“	849
ORNELLA ORDITURO, <i>Migranti e rifugiati lungo la rotta balcanica: il caso di Trieste la “Lampedusa dei boschi”</i>	“	853
GIUSEPPE TERRANOVA, <i>Rotta balcanica ed esternalizzazione delle frontiere UE: un confronto con gli USA</i>	“	861
DRAGAN UMEK, DANICA ŠANTIĆ, <i>Il sistema di accoglienza dei rifugiati in Serbia e le nuove geografie del “custody and care”</i>	“	869
<i>Indice</i>	pag.	879