

Mosaico/*Mosaic*



MEMORIE GEOGRAFICHE
nuova serie / n. 17 / 2019



MEMORIE GEOGRAFICHE

Giornata di studio della Società di Studi Geografici
Novara, 7 dicembre 2018

Mosaico/*Mosaic*
a cura di
Stefania Cerutti, Marcello Tadini



SOCIETÀ DI STUDI GEOGRAFICI
via S. Gallo, 20 - Firenze
2019

Mosaico/*Mosaic* è un volume delle Memorie Geografiche della Società di Studi Geografici

<http://www.societastudigeografici.it>

ISBN 978-88-908926-5-3

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:

Raffaella Afferni, Fabio Amato, Vittorio Amato, Enrico Bernardini, Valerio Bini, Elio Borgonovi, Laura Cassi, Stefania Cerutti, Francesco Citarella, Egidio Dansero, Simone De Andreis, Stefano De Falco, Francesco Dini, Cesare Emanuel, Carla Ferrario, Claudio Gambino, Andrea Giansanti, Marco Grasso, Daniela Laforest, Mirella Loda, Federico Matellozzo, Nadia Matarazzo, Monica Meini, Daniele Paragano, Giacomo Pettenati, Anna Maria Pioletti, Anna Paola Quaglia, Filippo Randelli, Sandro Rinauro, Dionisia Russo Krauss, Franco Salvatori, Antonello Scialdone, Gianfranco Spinelli, Marcello Tadini, Sergio Togni, Alessia Toldo, Sergio Zilli



Creative Commons Attribuzione – Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

Foto di copertina: A_Lesik su Shutterstock

© 2019 Società di Studi Geografici
Via San Gallo, 10
50129 - Firenze

DINO GAVINELLI

LA “BELT AND ROAD INIZIATIVE”: UN FATTORE DI SVILUPPO PER IL MOSAICO MEDITERRANEO

1. INTRODUZIONE. – Nell'autunno 2013, il Presidente della Repubblica popolare cinese e Segretario generale del Partito Comunista Cinese (PCC) Xi Jinping tenne alcuni discorsi pubblici ad Astana (Kazakistan) e a Giacarta (Indonesia), nel quale per la prima volta parlò di un progetto di cooperazione internazionale costituito da una “cintura economica” (in cinese 丝绸之路经济带, *Sichou zhi lu jingji dai*) e da una “Via marittima del XXI secolo” (21 世纪海上丝绸之路, *21 shiji haishang sichou zhi lu*)¹. Dal punto di vista della classe dirigente di Pechino il progetto enunciato da Xi Jinping, nelle sue dimensioni terrestri e marittime, si inserisce all'interno del cosiddetto “Sogno Cinese” (*Zhongguo meng*, 中国梦), un insieme di strategie di medio-lungo periodo che prevedono un futuro migliore per la Cina e per i suoi cittadini in una prospettiva temporale che guarda ai festeggiamenti per il centenario della fondazione Repubblica popolare cinese previsti per il 2049. Nell'ottica dunque del “Sogno Cinese”, il progetto ha una sua forte valenza di politica interna ma, inevitabilmente, ne acquisisce anche una esterna perché condiziona il partenariato economico e politico della Cina con numerosi stati dell'Asia, dell'Africa, dell'Europa e del Pacifico e, più in generale, i rapporti geopolitici ed economici in un'ampia parte del mondo (Gavinelli, 2018).

La proposta cinese ha attirato l'attenzione di molti stati che, al di là del Sogno cinese, intravedono nella “Belt and Road Initiative” (BRI) la possibilità di rafforzare i propri scambi commerciali e le proprie vie di comunicazioni attraverso la realizzazione di nuove strutture e infrastrutture viarie e ferroviarie, l'apertura di nuovi collegamenti marittimi, l'avvio di grandi opere quali porti, aeroporti, oleodotti, gasdotti, di reti digitali, ecc. Interessanti appaiono pure le potenzialità offerte dalle strutture bancarie e finanziarie create a supporto del progetto, l'adozione di pratiche intergovernative *win win* e anche la messa in opera di progetti culturali e sostenibili condivisi (Congiu, 2015; Ghiasy, Zhou, 2017).

Essendo numerosi ed eterogenei gli attori geografici, economico-politici e sociali più o meno coinvolti nel progetto, inevitabilmente molteplici diventano anche i punti di vista, le narrazioni e i discorsi, più o meno istituzionali, intorno alla riapertura delle cosiddette “Nuove vie della seta”. In effetti fautori e contrari alla *Belt and Road Initiative* non hanno smesso di crescere in questi anni esaltandone, di volta in volta, gli aspetti positivi e quelli negativi, i possibili pregi ma anche i pericoli. Ad alimentare il dibattito sull'argomento e sulla complessità degli aspetti politici, economici, storico-culturali, socio-territoriali, logistici, comunicativi e mediatici che il progetto comporta, contribuisce pure il fatto che dal 2013 le cosiddette “Nuove vie della seta” non hanno cessato di evolvere nei loro aspetti qualitativi e quantitativi (Frankopan, 2018; Gavinelli, 2019).

¹ L'espressione è stata tradotta in inglese in vari modi: dapprima come *Silk Road Economic Belt* (SREB), poi come *One Belt One Road* (OBOR). Attualmente è più usata l'espressione *Belt and Road Initiative* (BRI). Nel contesto italiano le due espressioni più utilizzate sono “Via della seta”, “Nuova via della seta” e “Nuove vie della seta”. Il geografo ed esploratore tedesco Ferdinand von Richthofen fu il primo ad usare l'espressione *Seidenstrassen* (Vie della seta) nel 1877 per indicare gli antichi legami di tipo culturale e commerciale tra Asia, Europa ed Africa che si svolgevano attraverso le vie terrestri dell'Eurasia e quelle marittime dell'Oceano Indiano e del Mediterraneo.



All'interno della multiforme materia e delle diverse scale con cui si può leggere il progetto delle “Nuove vie della seta”, il presente articolo si limiterà, per evidenti ragioni di spazio a disposizione, a trattare della progettualità logistica e infrastrutturale portata avanti da alcuni stati asiatici, europei ed africani che puntano a completare una “Belt” (costituita da corridoi terrestri capaci di mettere in comunicazione in entrambe le direzioni Cina, Asia centrale ed Europa) e una “Road” (una rotta marittima, in grado di collegare gli hub portuali cinesi con le regioni rivierasche dell'Oceano Pacifico e dell'Oceano Indiano). In questo quadro però il Mar Mediterraneo sembra chiamato a ricoprire un ruolo strategico proprio per la sua posizione geografica di contiguità con il Mar Rosso e perché posto a cavallo tra tre continenti. Il suo ruolo di spazio-cerniera tra Asia, Europa e Africa e la sua funzione di transito verso l'Oceano Atlantico ne fanno un naturale prolungamento della rotta marittima della BRI e un'area di saldatura con i percorsi terrestri delle “Nuove vie della seta” che mettono in comunicazione reciproca Europa e Asia. Non sono poi da sottovalutare i forti interessi della Cina e degli stati rivieraschi del Mediterraneo ad ampliare le loro relazioni commerciali, a potenziare le reti dei collegamenti e dei trasporti, a migliorare gli aspetti della sicurezza e a mantenere gli equilibri geopolitici in essere nell'area.

2. IL MEDITERRANEO: UN TASSELLO DELLA BELT AND ROAD INITIATIVE. – La scelta della Cina di rivolgersi, da un lato, ad economie in via di sviluppo o in ritardo di sviluppo come quelle africane o asiatiche ricche di materie prime e, dall'altro lato, verso sistemi produttivi maturi e dall'alto capitale intellettuale come quelli europei risponde a un duplice bisogno della leadership cinese, quello di: fornire materie prime e energetiche ad un Paese che ha conosciuto un rapido sviluppo; colmare il gap tra l'offerta delle aziende e la mutata domanda proveniente dalla popolazione. Questa duplice necessità da parte della Cina ha contribuito non poco a far decollare il progetto delle “Nuove vie della seta” verso il Mediterraneo anche con l'apporto di numerosi stati africani, asiatici ed europei. Si è generato così un enorme flusso di denaro, principalmente sotto forma di acquisizioni o fusioni di società, ma anche di pratiche come il *land grabbing*, che iniziano a impensierire alcuni governi europei, africani e asiatici (Frankopan, 2017). Nel contempo però le nuove possibilità aperte dall'iniziativa spingono altri Paesi ad aderire al vasto progetto infrastrutturale, logistico e geopolitico che la *Belt and Road Initiative* mette in campo e a stipulare accordi con il partner cinese e con altri stati².

Nel contesto sopra delineato, il Mediterraneo con i suoi stati rivieraschi rappresenta un esempio evidente di coinvolgimento progressivo e crescente di una regione nel più ampio progetto espansivo della BRI. A testimoniarlo sono la crescita degli interscambi commerciali, l'ampliamento delle reti logistiche e delle sinergie tra i paesi mediterranei e la Cina in numerosi settori e l'inserimento geografico progressivo della regione nei percorsi marittimi e terrestri disegnati dalla BRI.

Un primo motivo che spiega tale sviluppo rapido e tumultuoso è di natura prettamente geografica e logistica perché, con il successo degli scambi intermodali e delle modalità *Hub and Spoke*³, le rotte marittime che passano per il Canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra, sono

² Gli investimenti cinesi in Europa e quelli europei in Cina degli ultimi anni hanno seguito gli andamenti internazionali e così, al momento, si stanno confrontando con le difficoltà che la Cina incontra nel suo percorso di progressiva integrazione con le altre economie. Il Fondo Monetario Internazionale (*International Monetary Fund*) (2019) segnala che i cinesi hanno investito in Europa 20 miliardi nel 2015, 36 nel 2016, 30 nel 2017, 22 nel 2018. Nello stesso periodo gli europei hanno investito in Cina per 10 miliardi nel 2015, 7,5 nel 2016, 6,9 nel 2017, 7,1 nel 2018.

³ Con il termine *Hub and Spoke* si intende un modello di sviluppo della rete delle compagnie aeree che scelgono determinati scali aeroportuali per concentrarvi la maggior parte dei voli. Il termine è stato esteso allo sviluppo delle rotte marittime contemporanee che tendono a toccare determinati porti scelti come basi operative dalle grandi compagnie di navigazione.

diventate quelle tecnicamente ed economicamente più convenienti lungo il percorso bidirezionale Asia-America⁴. Ne deriva che alcuni porti collocati lungo tali rotte, quali Algeras nell'Andalusia spagnola o Tangeri nel Marocco settentrionale, Malta con il suo porto franco, Gioia Tauro e più recentemente Taranto in Italia, Damietta e Porto Said in Egitto hanno creato le condizioni per un loro rafforzamento nel Mediterraneo centro-meridionale. A questa rete si deve aggiungere quella dei porti della costa Nord del Mediterraneo, i quali hanno aumentato la loro zona di influenza sfruttando il ruolo di punti di connessione e interscambio con le reti terrestri viarie e ferroviarie e acquisendo nuove aree di mercato. È questo il caso dei porti italiani (Ravenna, Venezia, Trieste), sloveni (Koper/Capodistria) e croati (Rijeka/Fiume) che, per la loro posizione nell'Alto Adriatico, possono svolgere il loro ruolo di *gateways* verso l'Europa centrale, orientale e settentrionale, o ancora, nel Mediterraneo occidentale, dei porti liguri, del sud della Francia e di quelli spagnoli, tutti ben connessi con l'Europa centro-occidentale.

Un secondo motivo che spiega la crescita delle sinergie euro-afro-asiatiche coinvolge i capitali cinesi investiti nel Mediterraneo e in aree ad esso limitrofe. Gli investimenti si concentrano su determinati settori: materie prime, energia, chimica, infrastrutture, tecnologie, immobiliare, marchi automobilistici, turismo, sport e lusso. Tali investimenti evidenziano però non solo differenziazioni nelle tipologie di investimento ma anche alcune specializzazioni regionali. Nel Nordafrica l'interscambio e le aree di collaborazione reciproca riguardano soprattutto il petrolio e il gas (che vengono regolarmente spediti in Cina per soddisfare parte del suo bisogno energetico), la realizzazione di infrastrutture (porti, strade, ponti, ferrovie) e la vendita di armi⁵. In Francia e Spagna gli investimenti cinesi invece hanno puntato soprattutto alla qualità attraverso l'acquisizione o la compartecipazione ad aziende vitivinicole, alberghi di lusso, compagnie aeree. Nei Paesi balcanici, quelli che hanno ereditato dal periodo sovietico e da quello ex-jugoslavo strutture e reti di comunicazioni obsolete o insufficienti, gli investimenti puntano soprattutto a realizzare o migliorare le reti dei trasporti stradali e ferroviarie. Nel resto dell'Europa mediterranea gli investitori cinesi hanno preferito interagire con governi che devono fronteggiare situazioni di crisi economica, come per esempio l'Italia o la Grecia. Questi paesi faticano a rifiutare la possibilità di fregiarsi di acquisizioni estere che, nell'immediato, hanno il benefico scopo di salvare aziende e posti di lavoro. Così la Cina, tramite alcune sue aziende di stato, è intervenuta soprattutto nei porti in crisi acquisendone la maggioranza o entrandone nel capitale come partner importante. Il primo esempio è stato quello del 2008 quando la *China Ocean Shipping Company*, azienda di stato cinese che si occupa di trasporti, ha acquisito due terminal del porto greco del Pireo per una cifra intorno a 4,3 miliardi di dollari e un usufrutto esclusivo per 35 anni. Negli anni successivi la compagnia ha aumentato la sua partecipazione azionaria nell'Autorità portuale della città arrivando ad avere il controllo completo. Da quel momento la Cina ha spinto l'acceleratore su acquisizioni e partecipazioni arrivando a mettere la bandiera della Repubblica popolare in almeno 12 porti situati nel Mediterraneo. Questo numero sale a 18 se si contano anche altri scali del Mediterraneo, dal Marocco fino a Israele.

⁴ Il canale di Suez, con i diversi ampliamenti realizzati nel 2015 dal governo egiziano di Al Sisi, presenta attualmente caratteristiche dimensionali e strutturali particolarmente idonee al passaggio di una nuova generazione di navi di grandi dimensioni. Il canale di Panama è rimasto con una portata più limitata e non consente il passaggio a queste nuove categorie di navi rendendo così più redditizio e veloce il passaggio da Suez che non da Panama stessa.

⁵ La Cina è il secondo fornitore di armi dell'Africa dopo la Russia e prima degli Usa, secondo il rapporto dello *Stockholm International Peace Research Institute* (SIPRI) del 2018. Le esportazioni si concentrano nel Nordafrica, in particolare in Algeria e Marocco. Tra i periodi 2008-2012 e il 2013-2017 queste sono aumentate del 55%. L'incremento sarebbe dovuto al rapporto costo-efficacia delle armi cinesi rispetto a quelle realizzate dagli altri paesi.

In quest'ultimo paese, ad esempio, la compagnia cinese SIPG (*Shanghai International Port Group*) ha ottenuto, nel 2015, l'appalto per l'implementazione del porto di Haifa. Secondo gli accordi, il gruppo di Shanghai prenderà la gestione della nuova area portuale realizzata nella località israeliana a partire dal 2021. In Egitto, dal settembre 2018, la *China Harbour Engineering Company* (CHEC) ha avviato la fase principale della costruzione di un nuovo terminal a Porto Sokhna, che dovrebbe essere concluso entro la fine del 2019. Il porto è localizzato sulla Zona Economica del Canale di Suez, una delle principali località economiche egiziane, su cui ha investito e sta investendo molto al-Sisi.

I due motivi sopra esposti, e altri che si debbono purtroppo tralasciare data l'economia del presente contributo, evidenziano come la rinnovata attenzione della Cina per il Canale di Suez e il Mediterraneo, con le sue forti ed inevitabili implicazioni socio-economiche e territoriali, emerge in sostanza in un contesto di crescente interazione tra il “gigante asiatico” e i Paesi del Nordafrica, gli stati dell'Europa meridionale e Israele. Pechino punta in particolare su rotte strategiche e navigabili, che possano ulteriormente accrescere il progetto della *Maritime Silk Road* e collegare i principali *hub* commerciali ed economici del vecchio continente e dell'Africa settentrionale con la Cina. Questa strategia, che si inserisce in un progetto di ben più ampio respiro e portata e si sviluppa attraverso la cosiddetta diplomazia dei “memorandum di intesa”, trova una comoda sponda in gruppi politici ed economici operanti nei diversi stati dell'area (Garruccio, 2017). Negli ultimi tempi i vari memorandum bilaterali sottoscritti promuovono accordi tra partner che non si limitano più alla sola realizzazione di infrastrutture, ma cominciano a estendersi ad altri settori e a coinvolgere altri temi (sviluppo sociale, cooperazioni culturali, politiche ambientali sostenibili, *green economy*, turismo). Una simile strategia non manca però di sollevare anche perplessità e dubbi rispetto all'eventuale, eccessivo, coinvolgimento dei sistemi socio-politici ed economici della regione con la Cina e il possibile indebitamento dei paesi più deboli verso Pechino (CER, 2019).

3. CONCLUSIONI. – Allo stato attuale le “Nuove vie della seta terrestri”, e i corridoi economici euroasiatici attraverso la Russia e l'Asia centrale ex-sovietica svolgono ancora un ruolo secondario rispetto a quelle marittime. Questo essenzialmente per vari motivi: i minori costi del trasporto via mare; le barriere geografico-fisiche che si frappongono alle reti viarie e ferroviarie; le grandi distanze da superare; le numerose frontiere da attraversare; le condizioni generalmente obsolete delle infrastrutture ferroviarie e viarie dei Paesi coinvolti; i costi elevati per omologare strutture, infrastrutture e normative nazionali così diverse tra loro; il fatto che il trasporto integrato terra-acqua è ancora dispendioso nel corridoio centrale (quello che deve attraversare il Mar Nero e il Mar Caspio); l'instabilità politica di alcune delle regioni attraversate; la diffidenza storica tra gli stati dell'Asia centrale, del Caucaso e del Medio Oriente; i bassi livelli di sicurezza. L'intera costruzione della via marittima è destinata pertanto ad avere, al momento e sul breve-medio periodo, maggiore importanza di quella terrestre. La “Nuova via della seta marittima” ha effetti importanti sui traffici navali e sugli scambi commerciali e rappresenta un'opportunità da cogliere per gli stati (perché vedono aumentare il loro ruolo strategico e geopolitico), le imprese (che possono contare su una maggiore rapidità di consegna delle merci e quindi su un miglioramento dei processi di internazionalizzazione) e le compagnie di navigazione (perché razionalizzano le rotte tra i diversi continenti e rendono più efficienti i sistemi logistici). Dunque, non si tratta solo di una grande infrastruttura delle comunicazioni ma di un'opera dagli ampi risvolti economici, sociali, culturali e territoriali che va a potenziare e rafforzare il disegno di una direttrice bidirezionale che collega l'Europa e il Mediterraneo, attraverso il Canale di Suez e l'Oceano Indiano, con le città portuali collocate Mar Cinese Meridionale e il Mar Cinese Orientale. Si tratta, ad una scala ancora più ampia, di una direttrice marittima di ampio respiro che

coinvolge i collegamenti tra l'Asia e la costa orientale degli Stati Uniti, passando per l'Europa. In altre parole le “Nuove vie della seta” costituiscono un pilastro fondamentale per una più estesa progettualità e cooperazione intergovernativa sul medio-lungo periodo e alla scala globale. In questo senso essa rappresenta pure una nuova forma progettuale di connettività territoriale e infrastrutturale, oltre che una grandiosa e coraggiosa visione geopolitica per lo sviluppo di molti porti e territori toccati dall'iniziativa, a maggior ragione nella fase attuale di rallentamento dell'economia mondiale, che fa intravedere di nuovo lo spettro di una “stagnazione secolare” (CER, 2019). L'impulso culturale e quello macroeconomico che potrebbero derivare da questi investimenti appaiono particolarmente attraenti, soprattutto in quei paesi che stentano a ridurre il proprio divario di sviluppo con il resto del mondo o in quei mari che come il Mediterraneo rischiano di svolgere un ruolo marginale “sulla grande scacchiera degli oceani” (Khanna, 2016).

A rallentare un progetto di così ampio e ambizioso respiro o persino a ostacolarne le prospettive di sviluppo e le forme di cooperazione intergovernative non pesano solo i tempi incerti di realizzazione delle “Nuove vie della seta”, la richiesta di una quantità imprecisata di investimenti per portare avanti i diversi progetti, la lunghezza inusuale dei corridoi economici da realizzare e delle rotte marittime messe in essere. Bisogna infatti considerare anche l'opposizione alla BRI da parte degli USA e di alcuni suoi alleati (in particolare Giappone e India) (Mc Gregor, 2017). Tale opposizione è cresciuta durante il 2018, alimentata da preoccupazioni di tipo economico e politico: da un lato la Cina avrebbe perseguito pratiche commerciali sleali, con violazioni del diritto di proprietà intellettuale e introducendo barriere non tariffarie che impediscono di accedere al suo mercato interno; dall'altro lo sviluppo economico formidabile dell'ultimo decennio, non accompagnato da riforme democratiche, avrebbe spinto Pechino a mostrarsi aggressiva nelle sue relazioni con gli altri stati. Dietro l'opposizione alla BRI degli Stati Uniti si cela in realtà il tentativo di Donald Trump di mantenere il dominio geopolitico globale per il suo Paese e di non accettare possibili condivisioni future in questo ambito con altre potenze⁶. In realtà il modello di strategia perseguito dalla Cina con la BRI non è quello utilizzato dai colonialismi e dai neo-colonialismi britannico, francese e statunitense, che tentano ancora oggi di amministrare e ridisegnare intere società e territori in base ai loro interessi. Si tratta piuttosto di un modello strategico simile a quello delle compagnie commerciali olandesi del XVII secolo, che puntavano alla realizzazione di infrastrutture destinate ad assicurare una loro presenza in aree strategiche e a sfruttare le ricchezze delle risorse naturali disponibili (Khanna, 2016). In questo quadro il Mediterraneo può svolgere il suo ruolo di porta di accesso tra Est e Ovest, di luogo di scambio tra le sponde europee e quelle africane e asiatiche, di area di arrivo e smistamento del traffico marino e terrestre legato alla BRI. Per far questo un ruolo importante spetterà ai singoli stati ma anche all'Unione europea (UE), chiamata al confronto con enti e imprese cinesi che hanno un forte interesse ad aumentare la loro proiezione al di fuori dei confini cinesi. Questi enti e queste imprese possono trovare, nei diversi Paesi rivieraschi del Mediterraneo, interessanti opportunità dal punto di vista commerciale o finanziario, condizioni favorevoli per la condivisione del *know how* e delle capacità gestionali, nonché ancora occasioni per mettere in essere strategie *win win* in settori tradizionali o innovativi. Il ruolo dell'UE nel cogliere queste sfide sarà ancor più delicato nei prossimi anni perché essa

⁶ Lo dimostra quanto accaduto nel 2018 in seno al Consiglio di sicurezza dell'ONU in occasione del voto per l'estensione del mandato della missione di pace e cooperazione in Afghanistan (UNAMA). Washington ha infatti impedito, con il suo diritto di veto, che nella risoluzione venisse fatta esplicita menzione alla *Belt and Road Initiative* in riferimento alla ricostruzione del Paese dilaniato da anni di lotte intestine. Le risoluzioni di estensione dell'UNAMA del 2016 e del 2017, invece, citavano espressamente l'iniziativa cinese che aveva lo scopo di attenuare le tensioni nell'Asia centrale.

deve recuperare terreno sulla sponda «sud» del Mediterraneo dove la BRI, con le sue molte implicazioni socioeconomiche e territoriali, potrebbe portare ad un ridimensionamento dell'Europa nell'orizzonte mentale dei popoli arabi del Nordafrica e del Medio Oriente. Questo dipenderà più dal ruolo che l'UE vorrà interpretare nell'area che non dalla Cina.

BIBLIOGRAFIA

- CENTRO EUROPA RICERCHE (CER), *Rapporto CER. La Nuova via della seta: impatto sugli scambi internazionali e opportunità per l'Italia*, 4, Anno XXXVI, 2019.
- CONGIU F., "China 2015: Implementing the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road", *Asia Maior*, 2015, 26, pp. 19-52.
- FRANKOPAN P., *Le vie della seta. Una nuova storia del mondo*, Mondadori, Milano, 2017.
- ID., *The New Silk Roads: The Present and Future of the World*, London-Oxford, Bloomsbury Publishing, 2018.
- GARRUCCIO R., "La nuova via della seta in una prospettiva di political economy. Intervista con Li Yuan, presidente degli economisti cinesi in Europa", in BULFONI C., LUPANO E., MOTTURA B. (a cura di), *Sguardi sull'Asia e altri scritti in onore di Alessandra Cristina Lavagnino*, LED, Milano, 2017, pp. 97-110.
- GAVINELLI D., "One Belt One Road: la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?", in *Geography Notebooks*, vol. 1 (1), 2018, pp.15-26.
- ID., "Le Nuove Vie della seta: recupero di un antico percorso, rivoluzione nei collegamenti euroasiatici o altro?", in SALVATORI F. (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme – Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, A.G.E.I, Roma, 2019, pp. 1715-1720.
- GHIASY R.; ZHOU J., *The Silk Road Economic Belt. Considering security implications and EU-China cooperation prospects*, Berlin, Friedrich Ebert Stiftung, 2017.
- INTERNATIONAL MONETARY FOUND (IMF), *World Economic Outlook Data Base*, April 2019, Washington, IMF, 2019.
- KHANNA P., *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Roma, Fazi Editore, 2016.
- MC GREGOR R., *Asia's Reckoning : China, Japan and the Fate of US Power in the Pacific Century*, Viking, New York, 2017.
- STOCKHOLM INTERNATIONAL PEACE RESEARCH INSTITUTE, *SIPRI Year Book 2018*, Oxford, Oxford University Press.

Università degli Studi di Milano, dino.gavinelli@unimi.it

RIASSUNTO: L'iniziativa "Belt and Road" (BRI) mira a rafforzare la cooperazione internazionale tra numerosi stati dell'Asia, dell'Africa, dell'Europa e del Pacifico. La "Belt" implica la realizzazione di sei corridoi terrestri che faciliterebbero i contatti tra Cina, diversi paesi dell'Asia e dell'Europa ; la "Road" marittima metterebbe in comunicazioni i porti cinesi con quelli di numerosi paesi asiatici e africani dell'Oceano Indiano e con quelli europei. Il presente contributo punta ad analizzare il ruolo e le potenzialità del Mediterraneo in questo contesto dalle ampie dimensioni geografiche.

SUMMARY: *The Belt and Road Initiative: a development factor for the Mediterranean sea* – The projet "Belt and Road Initiative" provide for the construction of six terrestrial corridors that connect China, Central Asia and Europe, and new seas routes between the Chinese port hubs with the Indian Ocean, Africa and Europe. The contribution aims to analyze the role of the Mediterranean sea is called to play because of its position and according to the strong Chinese interest in energy resources, trade and transport, security and geopolitical balances.

Parole chiave: Mar Mediterraneo, Belt and Road Initiative, Nuove Vie della seta
Keywords: Mediterranean sea, Belt and Road Initiative, New Silk Roads

INDICE

EGIDIO DANSERO, LIDIA SCARPELLI, <i>Presentazione</i>	pag. 005
STEFANIA CERUTTI, CESARE EMANUEL, MARCELLO TADINI, <i>Introduzione – Mosaico</i>	» 009
 SESSIONE 1 – IMMIGRATI AD ALTA QUALIFICAZIONE 4.0: UNA TESSERA STRATEGICA NELLA GEOGRAFIA DELLA NUOVA GLOBALIZZAZIONE 	
VITTORIO AMATO, DANIELA LAFORESTA, STEFANO DE FALCO, <i>Introduzione</i>	» 013
TERESA AMODIO, Mobilità internazionale, talenti e crescita economica	» 015
DANIELA LA FORESTA, STEFANO DE FALCO, Immigrati ad alta qualificazione: una tessera strategica nella geografia della nuova globalizzazione. Il caso Sénégal	» 025
ROSALINA GRUMO, LUIGINA ALTAMURA, Occupazione straniera e imprenditorialità innovativa nella globalizzazione delle migrazioni. Un'analisi quali-quantitativa	» 037
CATERINA NICOLAIS, Nigeria tra criticità ed opportunità	» 045
 SESSIONE 2 – MOBILITÀ MIGRATORIA E RETI ETNICHE: STRUMENTI DI ANALISI E GESTIONE DI NUOVI MOSAICI RELAZIONALI 	
MONICA MEINI, <i>Introduzione</i>	» 055
RAFFAELLA AFFERNI, CARLA FERRARIO, Migrazioni e governance locale. Il caso di Novara	» 063
DIANA CILIBERTI, La comunità senegalese in Italia: progetti migratori, reti transnazionali e percorsi di radicamento territoriale	» 071
FRANCESCA GIANGRANDE, MARCO PETRELLA, Tra radicamenti e circolazione di competenze. Processi di territorializzazione della comunità di pescatori stranieri a Termoli	» 077
VALERIA INGENITO, Le migrazioni internazionali e il settore dell'accoglienza a Procida	» 087
FULVIO LANDI, Il mosaico interculturale italiano: analisi multiscalarare della distribuzione e diffusione della popolazione straniera sul territorio nazionale	» 095
MICHELA LAZZERONI, MONICA MEINI, Il contributo delle comunità migranti al capitale sociale territoriale: modelli di analisi e casi di studio nel territorio italiano	» 104
SERGIO POLLUTRI, SILVIA SERACINI, BARBARA VALLESI, Ancona: porta o varco? dal mediterraneo all'Europa	» 113
GIANFRANCO SPINELLI, Analisi sistematica della distribuzione degli stranieri residenti in Italia. Aspetti metodologici	» 125
 SESSIONE 3 – SCENARI E GEOGRAFIE DI UNA NUOVA IMMIGRAZIONE: LA RICOMPOSIZIONE DELLE AREE INTERNE DEL MEZZOGIORNO D'ITALIA 	
FABIO AMATO, DIONISIA RUSSO KRAUSS, NADIA MATARAZZO, <i>Introduzione</i>	» 137
ELEONORA GUADAGNO, Aree "interne" ed aree protette: il ruolo (attivo) dei migranti. sguardi incrociati dalla Campania	» 141

TONI RICCIARDI, Andamento demografico e desertificazione delle aree interne del mezzogiorno: il caso dell'alta Irpinia pag. 149

ANTONELLA RINELLA, Piccole tessere di accoglienza per nuovi mosaici territoriali resilienti: il caso di Monteleone di Puglia » 157

SESSIONE 4 – MOSAICI MIGRATORI: DIMENSIONE GEOPOLITICA E CONTESTO EURO-MEDITERRANEO

SANDRO RINAURO, *Introduzione* » 169

CINZIA ATZENI, Lo spazio migratorio sahel-sahariano nelle rappresentazioni cartografiche dei migranti: tra ostacoli alla mobilità e autodeterminazione » 173

ANTONIO VIOLANTE, I doppi cancelli di Schengen nei Balcani occidentali » 189

GIANPIERO PETRAROLI, Melilla: enclave e porta d'Europa » 197

MONICA MORAZZONI, GIOVANNA GIULIA ZAVETTIERI, *A call to Hijra*. le nuove traiettorie dei migranti dall'Europa verso il Medio Oriente: andata e ritorno » 205

VALERIO BINI, GIUSEPPE GAMBAZZA, Politiche di accoglienza dei richiedenti asilo a Milano. una prospettiva geografica » 217

VIVIANA D'APONTE, Aspetti geografici del rapporto tra destinazioni turistiche, flussi migratori ed eventi terroristici » 225

ANTONELLA ROMANELLI, Ripensare le migrazioni nello spazio euro-mediterraneo » 235

ANDREA SALUSTRI, Geopolitica e disuguaglianze nella regione Eu-Mena: stabilizzazione o integrazione? » 243

SESSIONE 5 – IL MOSAICO MIGRATORIO: DAL MODELLO CANADESE ALLA RETICOLARITÀ ITALIANA

SIMONE DE ANDREIS, *Introduzione* » 255

SIMONE DE ANDREIS, Le radici del mosaico culturale sudafricano in Uys Krige » 259

MARINA MARENGO, "Chi non va in Francia non è gente": nascita ed evoluzione delle categorie concettuali "migranti" nelle Alpi sud-occidentali » 263

NICOLETTA VARANI, ENRICO BERNARDINI, Da territori di emigrazione a spazi di immigrazione. Il caso del genovesato » 271

SESSIONE 6 – MOS-AID: PROGETTI E POLITICHE DI COOPERAZIONE ALLO SVILUPPO

VALERIO BINI, EGIDIO DANSERO, MIRELLA LODA, *Introduzione* » 281

STEFANIA ALBERTAZZI, I progetti di cooperazione allo sviluppo nel South West block della foresta Mau (Kenya): approcci, impatti territoriali e contraddizioni » 285

GIUSEPPE TERRANOVA, Nuove frontiere della cooperazione allo sviluppo: il ruolo dei privati e delle tecnologie dell'informazione e dell'innovazione » 293

SILVIA GRANDI, Il miraggio dello sviluppo dei cluster artigianali e industriali in India: progetti, programmi e strategie » 303

MIRELLA LODA, MARIO TARTAGLIA, Pratiche cooperative e dinamiche politiche nella preparazione del master plan strategico di Bamiyan » 313

CARLO PERELLI, GIOVANNI SISTU, Vicini così così. Le ONG tunisine attraverso due decenni di cooperazione e ricerca pag. 323

VALERIO PISANU, Tra mosaici etnici e identità in divenire: il territorio racconta » 331

SESSIONE 7 – FUORI POSTO? GEOGRAFIE DELLA MARGINALITÀ TRA PROCESSI DI ESCLUSIONE E SPAZI DI RICOMPOSIZIONE

ANDREA GIANSAANTI, DANIELE PARAGANO, *Introduzione* » 341

DARIO CHILLEMI, Marginalità e disagio nella periferia occidentale di Napoli » 345

GERMANA CITARELLA, La solidarietà tra compartecipazione e coinvolgimento locale per il superamento della marginalità » 351

SIMONE GAMBA, Le magnifiche sorti e progressive della periferia milanese: un paesaggio urbano ai margini, tra grandi e piccoli eventi » 361

ANDREA GIANSAANTI, Tessere un mosaico: offrire spazi d'inclusione alla disabilità tramite lo sport » 369

GIORGIA IOVINO, Riscritture di paesaggi urbani marginali. La *street art* a Napoli » 377

DANIELE PARAGANO, Geografie della marginalità, della violenza e del militarismo: traiettorie di possibili interazioni » 391

SESSIONE 8 – I SISTEMI DEL CIBO: MOSAICI COMPLESSI E MULTISCALARI

ALESSIA TOLDO, ANNA PAOLA QUAGLIA, GIACOMO PETTENATI, *Introduzione* » 401

MARIANNA BOVE, Il cibo tra tecnologia e sostenibilità: il modello olandese » 403

LAURA ANGELA CERIOTTI, Il riso: i suoi territori, la sua gente e i legami di identità tra alternative food networks e globalizzazione. » 411

MARIA LAURA GASPARINI, Il cibo di strada nelle descrizioni dei viaggiatori del *Grand Tour*: un mosaico culturale e identitario ancora attuale » 425

MARISA MALVASI, Per una sostenibilità alimentare, ambientale e sociale. i frutteti urbani » 433

SESSIONE 9 – INTERNATIONALISATION OF THE ITALIAN ECONOMY AND STRATEGIC PUBLIC MANAGEMENT FOR SME COMPETITIVENESS

FRANCESCO CITARELLA, ELIO BORGONOV, *Introduzione* » 449

FRANCESCO CITARELLA, Internationalisation of Italian economy and strategic public management for SME competitiveness » 455

MARIA GIUSEPPINA LUCIA, LUDOVICA ALESSIO, ALESSANDRO VOLPE, Le PMI italiane tra realtà distrettuale e internazionalizzazione » 465

MONICA MAGLIO Innovation networking: piccole e medie imprese. Nella prospettiva dell'industria 4.0 » 475

SESSIONE 10 – RICOMPORRE LE TESSERE DEL MOSAICO AMBIENTALE

MARCO GRASSO, FILIPPO RANDELLI, FEDERICO MARTELLOZZO, *Introduzione* » 489

SALVATORE AMADUZZI, GIORGIA BRESSAN, ANDREA GUARAN, MAURO PASCOLINI, GIAN PIETRO ZACCOMER, I paesaggi che cambiano: quali risposte contro il degrado?	pag.	493
ALESSANDRA COLOCCI, FAUSTO MARINCIONI, Ricostituire il rapporto fra uomo e natura attraverso un approccio sociale-ecologico alla riduzione del rischio disastri	»	503
ROBERTA GEMMITI, MARIA ROSARIA PRISCO, La giustizia. Una tessera da aggiungere al mosaico ambientale	»	513
ELISABETTA GENOVESE, Le alluvioni in Italia: verso un mosaico di interventi integrati per la mitigazione del rischio	»	521
ELEONORA GIOIA, Effetti delle strategie di riduzione del rischio disastri nel mosaico ambientale; l'esempio del progetto europeo <i>Life Primes</i>	»	529
ANDREA ZINZANI, Riconcettualizzare la governance e le relazioni socio-ambientali: per un'ecologia politica dei boschi urbani	»	539

SESSIONE 11 – UNA NUOVA GEOGRAFIA POLITICA DELL'ITALIA

FRANCESCO DINI, SERGIO ZILLI, <i>Introduzione</i>	»	549
SIMONETTA ARMONDI, Regioni urbane e i territori fragili. Riconfigurazioni spaziali e discorsive	»	555
PAOLO MOLINARI, "Confini in bilico": il lento e silenzioso ridisegno "dal basso" dei confini amministrativi	»	561
GIOVANNI MODAFFARI E SERGIO ZILLI, Città metropolitane, nuove configurazioni territoriali e retaggi di gerarchie territoriali nelle regioni a statuto ordinario e speciale. I casi della Calabria e del Friuli Venezia Giulia	»	569
FRANCESCO DINI, PATRIZIA ROMEI, Scala e zonizzazione dell'ente intermedio. Suggerimenti dalla Toscana	»	581

SESSIONE 12 – LAVORARE PER PROGETTI: INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E AMBIENTALE

ANNA MARIA PIOLETTI, <i>Introduzione</i>	»	607
MARCO BROGNA, VALERIA COCCO, Riqualificazione urbana tra progettazione, sinergia e collettività	»	611
LUISA CARBONE, Metodi e progetti per la pianificazione e la gestione dei servizi eco- turistici dei territori montani: il caso del Csalp	»	619
ANTONIO CIASCHI, GIULIA VINCENTI, Monasteri, segni del territorio: prospettive sulle dinamiche centralità-marginalità	»	625
ROBERTO DINI, I patrimoni delle alpi. nuovi scenari per il progetto	»	633
ANNA MARIA PIOLETTI, SERGIO TOGNI, Progettare uno spazio pubblico: proposta di riqualificazione e nuova destinazione d'uso di una stazione	»	643

**SESSIONE 13 – TURISMO, TERRITORIO E SVILUPPO LOCALE: IL LESSICO
'MOSAICALE' DEI PROGETTI**

**SESSIONE 15 – “ITALIAN MOUNTAIN LAB”: UN MOSAICO DI PROGETTI E RICERCHE
MULTIDISCIPLINARI PER LE MONTAGNE ITALIANE**

STEFANIA CERUTTI, <i>Introduzione</i>	pag. 653
MARINA BERTOLLINI, ALESSANDRO CARAMIS, MARICA D'ELIA, M. ROSARIA PRISCO, SILVIA TALICE, I percorsi museali in Italia: un mosaico culturale da ricomporre	» 657
DANIELE BITETTI, La saga della sagra idee per generare turismo in aree non turistiche dell' <i>Hinterland</i> barese	» 667
FABRIZIO FERRARI, Patrimonio insediativo e sviluppo turistico: spunti di riflessione dal “mosaico” delle aree interne SNAI nel meridione d'Italia	» 677
MANUELA GAMBINO, Il turismo sostenibile nel Burren and Cliffs of Moher Geopark: un esempio di buone pratiche	» 685
MARIATERESA GATTULLO, Le stazioni abbandonate in Puglia: da luoghi marginali a nuove tessere del mosaico turistico?	» 693
PAOLO GERBALDO, Verso l'esterno. Ospitalità e risorse locali per lo sviluppo turistico	» 703
ANTONIETTA IVONA, Una lettura policentrica del territorio. lo spazio costiero e le sue potenzialità	» 709
ELISA MAGNANI, Lo sviluppo turistico alle prese con i cambiamenti climatici. Politiche di adattamento climatico-turistico nei paesi dell'africa lusofona.	» 719
RACHELE PIRAS, Cooperazione transfrontaliera come mosaico territoriale nell'area mediterranea. Il progetto <i>Vivimed</i>	» 733
ELISA PIVA, <i>Governance</i> partecipata per lo sviluppo dei marchi turistici territoriali. Il ruolo dei residenti	» 741
FRANCESCA RINELLA, Processi di autenticazione e turismo dei “sapori” e dei “profumi”: il progetto “comunità del cibo buono e autentico”	» 749
GIACOMO ZANOLIN, Il turismo en plein air: un'opportunità per le piccole località italiane?	» 759
CARLO BRUSA, Un progetto di ricerca per lo sviluppo della montagna italiana, anni settanta del novecento	» 767
STEFANIA CERUTTI, CESARE EMANUEL <i>Italian Mountain Lab</i> quale mosaico di progetti e idee: il turismo dell'apprendimento nelle terre alte	» 775
PAOLA SAVI, Startup innovative nella montagna italiana. Evidenze dal nord-est	» 783

**SESSIONE 14 – GEOPOLITICA E MOSAICO DI SVILUPPO: EVIDENZE DAI PAESI
EMERGENTI**

CARLA FERRARIO, MARCELLO TADINI, <i>Introduzione</i>	» 797
MARCELLO TADINI, Mercati emergenti e multipolarismo: le recenti dinamiche del sistema economico globale	» 801
LUCIA SIMONETTI, Dentro la <i>factory</i> Asia. Poli emergenti e nuove strategie di sviluppo	» 809

ANDREA PERRONE, La Cina, i Paesi emergenti e le “nuove vie della seta”	pag. 817
DINO GAVINELLI, La “ <i>Belt and Road Initiative</i> ”: un fattore di sviluppo per il mosaico mediterraneo	» 825

