

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

PRESENTAZIONE

Sono lieto di presentare il volume delle Memorie della Società di Studi Geografici che raccoglie gli Atti della Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione”, organizzata il 13 dicembre 2019 presso il Dipartimento di Studi Umanistici dell’Università degli Studi di Trieste.

La Giornata, che prosegue nel solco di una serie di appuntamenti annuali, giunti con quello triestino alla IX edizione, è stata costruita attorno alle parole chiave “Confin(at)i/Bound(aries)”, chiamando studiose e studiosi, non strettamente nell’ambito della geografia accademica, a confrontarsi con una pluralità di tematiche connesse al limite e al confine, di grande valenza sia sul piano scientifico, sia su quello civile e politico.

L’incontro di Trieste è stato caratterizzato da una notevole partecipazione, nel numero dei partecipanti che hanno animato le sessioni plenarie e le 17 sessioni plenarie e nella qualità degli interventi e del dibattito scaturito. Gli Atti raccolgono l’insieme di riflessioni e ricerche presentate e lo consegnano ai soci della Società di Studi Geografici, a tutta la più ampia comunità geografica italiana, e a un confronto multidisciplinare che esce dall’ambito accademico per dialogare con il mondo politico e sociale, come si è riusciti a fare nella plenaria di apertura.

La raccolta, selezione e stampa dei quasi cento contributi è stata resa possibile grazie all’opera di un gruppo di colleghe e colleghi, i quali, come da consuetudine, hanno permesso la presentazione delle Memorie, che raccolgono i contributi della giornata 2019, a ridosso della Decima Giornata di studio in Geografia economico-politica che si svolgerà l’11 dicembre 2020.

A tutto il gruppo organizzatore della Giornata e degli Atti (Giovanni Modaffari, Orietta Selva e Dragan Umek), coordinato dal socio e amico Sergio Zilli, vanno i ringraziamenti del Consiglio e della Società di Studi Geografici.

Gli Atti della IX Giornata completano dunque il passaggio del testimone al decennale della Giornata di studio in Geografia economico-politica “Oltre la globalizzazione”. La “parola” guida sarà “Feedback”, e ripercorrerà e attualizzerà le riflessioni che hanno guidato un decennio di giornate annuali di studio, dandosi un appuntamento (virtuale, purtroppo) alla sede di Novoli dell’Università di Firenze, dove le Giornate sono partite.

A questo appuntamento annuale la Società di Studi Geografici ha deciso di affiancare un appuntamento primaverile, inaugurato ai primi di giugno 2020 con l’incontro “Oltre la Convenzione”, celebrando il ventennale della sigla della Convenzione sul Paesaggio, avvenuta proprio a Firenze nel 2000.

Nel concludere queste poche righe di presentazione non posso non cogliere la valenza, quasi profetica, delle parole chiave che hanno guidato la Giornata di Trieste “confin(at)i/bound(aries)”. La pandemia del Covid-Sars2 ci ha fatto riscoprire le valenze dei confini e dei confinamenti, in tutte le scale e gli ambiti in cui possiamo cogliere la nostra esistenza: dallo spazio della nostra quotidianità con la ridefinizione della prossimità, alla riscoperta dei limiti amministrativi, comunali e regionali in particolare, alla difficile governance condivisa Stato-Regioni, alla ridefinizione degli spazi sovranazionali, con la riorganizzazione dei processi di globalizzazione commerciale e riemergere di nuove regionalizzazioni, al mancato confine umano/non umano, con i tanti salti di specie su cui la pandemia induce a riflettere, al progressivo e inesorabile superamento dei planetary

boundary della sostenibilità, alla riproposizione e ridefinizione continua del confine tra “noi” e gli altri, cercando e fuggendo i prossimi nostri.

Siamo chiamati ad essere all'altezza, come studiose e studiosi, delle inedite e sconvolgenti sfide che la contemporaneità ci propone, uscendo dalle nostre tane in cui spesso veniamo confi/nati e che diventano le nostre “comfort zone”.

Egidio Dansero
Presidente della Società di Studi Geografici

Firenze-Torino, novembre 2020

CARLA FERRARIO, DINO GAVINELLI, MARCELLO TADINI

LA BELT AND ROAD INITIATIVE: LE SCELTE STRATEGICHE, GLI EQUILIBRI REGIONALI E LA RIDEFINIZIONE DEI CONFINI*

INTRODUZIONE. – Il superamento del “sistema globale”, come si era delineato a partire dalla seconda metà del XX secolo (Vanolo, 2010), e la recente pandemia da Covid 19, che ha mostrato come tale sistema sia sempre più vulnerabile alla diffusione su larga scala di agenti patogeni che possono rivelarsi molto aggressivi, sembrano aver suggellato l’avvio di una nuova fase di scelte strategiche per i diversi governi, di ridisegno dei rapporti tra stati, di ridimensionamento del ruolo delle organizzazioni sovranazionali e delle loro agenzie specializzate (Banca Mondiale, OMS, Unesco, ecc.). In questo contesto geopolitico ed economico per molti versi inedito USA e Cina alimentano una guerra non solo commerciale ma anche tecnologica e politica. Gli USA, sotto la presidenza di Donald Trump hanno riscoperto misure unilaterali non concertate con i loro alleati tradizionali europei e asiatici, hanno adottato misure protezionistiche e sembrano aver sperperato gran parte del loro “capitale morale” su cui si è basata sinora la loro leadership mondiale tra le cosiddette “democrazie di stampo democratico e liberale”. Un mondo con confini, equilibri e rapporti di forza in gran parte favorevoli agli USA sembra oggi entrare in crisi e essere rimesso in discussione. In prima fila in questo processo di ridisegno degli equilibri geopolitici ed economici si trova la Cina di Xi Jin Ping, lo “Stato-civilizzazione” che, a seguito della sua dirompente ascesa sfrutta con intelligenza gli spazi lasciati vuoti dagli USA e dai loro alleati per accrescere il proprio peso in diversi contesti (soprattutto economici, politici, culturali, logistici e strategici). Con il suo progetto della *Belt and Road Initiative* (BRI), nelle sue dimensioni marittime e terrestri, la Cina ha rinnovato l’interesse nei confronti di molti paesi europei, asiatici e africani e sta concretizzando una crescente presenza in molte iniziative finanziarie, logistiche e produttive internazionali. Avviata dal 2013, la BRI promuove una nuova e ampia strategia *win win*, per la cui realizzazione la Cina e molti Paesi asiatici, europei, africani e del Pacifico meridionale hanno intrapreso vari progetti (alcuni già conclusi, altri solo avviati o programmati). I prossimi decenni si spera possano essere plasmati da progettualità condivise come la BRI e dalla cooperazione interstatale e non devastati, invece, dalla competizione tra USA e Cina, potenze con aspirazioni imperiali (Aresu, 2020). Tuttavia solo il tempo saprà indicare la direzione che si sarà presa e se il progetto della BRI sarà concluso appieno o ridimensionato in qualche sua parte.

Tenuto conto delle complessità e delle incertezze sopra succintamente ricordate a proposito del contesto geopolitico ed economico entro cui è nato e si sta evolvendo il progetto della BRI, gli scriventi hanno proposto una sessione di lavoro su questi temi per declinare il più possibile il complesso sistema di relazioni e strategie posto in essere in due direzioni. La prima, più generale, riguarda le scelte di molti Paesi che, grazie alla BRI, contribuiscono a rafforzare o indebolire i loro confini materiali e immateriali. È il caso di grandi protagonisti (Australia, Giappone, India, Russia) che considerano la Cina un pericoloso competitore

* Il presente contributo è frutto di una riflessione congiunta dei tre autori. La stesura definitiva è da attribuirsi a Dino Gavinelli per il paragrafo «Introduzione», a Marcello Tadini per il paragrafo 1 e a Carla Ferrario per il paragrafo 2.



regionale ma, inevitabilmente, anche un partner con il quale poter avviare strategie complementari. È questa la condizione dei Paesi del Sud-est asiatico e di quei territori “intermedi” (Asia centrale, Turchia, Iran, Paesi africani) che stanno ricollocandosi sugli scenari geopolitici e geostrategici mondiali stravolti dalla pandemia e dalla rimessa in discussione della globalizzazione come è stata concepita nei decenni appena trascorsi. La seconda linea di ricerca, più specifica, riguarda il Mediterraneo che, grazie alla sua posizione geografica “intermedia”, rappresenta il confine naturale tra Asia, Africa ed Europa. Questa peculiare posizione del *Mare Nostrum* e di alcuni suoi stati rivieraschi consente di indagare su come le strategie economiche e politiche della Cina, possano essere strumenti importanti per rafforzare le reti di relazioni e le sinergie con alcuni paesi europei. In realtà il progetto della BRI non è da leggere solo in termini di relazioni tra Paesi europei e Cina ma anche di opportunità all’interno del solo quadro europeo e mediterraneo e rappresentare un’importante occasione di sviluppo economico-finanziario (Gavinelli, 2019b).

L’esempio della BRI, con le sue implicazioni a livello di geografia politica, economica, regionale, culturale, dei trasporti e delle comunicazioni, è utile per analizzare più in generale la riconfigurazione del quadro politico, economico e logistico mondiale iniziata negli ultimi decenni (e accelerata negli anni più recenti soprattutto per mano della Cina e dei suoi alleati), alle diverse scale e con le relative ricadute territoriali (in Eurasia, nel Mediterraneo, in Italia, ecc.). Tale percorso implica un affinamento delle strategie cinesi in politica estera (le tensioni diplomatiche crescenti con gli USA, le questioni di confine con l’India; le delicate ambizioni cinesi sui mari e gli oceani; la guerra commerciale per le nuove tecnologie e il 5 G con gli USA) e nella sicurezza interna (il caso di Hong Kong con le sue manifestazioni o delle minoranze uigure perseguitate nella provincia occidentale dello Xinjiang).

1. LA DIMENSIONE INFRASTRUTTURALE DELLA BRI E LE VIE DELLA SETA MARITTIME. – Tra le molteplici implicazioni della *Belt and Road Initiative* a livello geografico indicate nel paragrafo precedente, la dimensione infrastrutturale dell’ambizioso progetto è un elemento fondante e strategico che rappresenta una condizione necessaria per la realizzazione degli obiettivi alla base del progetto stesso. Uno dei principali obiettivi della BRI è infatti quello di elaborare un piano di investimenti finalizzato a costruire una complessa rete di collegamenti capace di connettere ampie porzioni del mondo contemporaneo e dei prossimi decenni attraverso la realizzazione di una serie articolata di percorsi terrestri e marittimi.

La dimensione marittima della BRI è stata oggetto di ampia attenzione nell’ambito della BRI poiché il trasporto via mare svolge ancora un ruolo primario in termini di volumi movimentati rispetto ai corridoi continentali (Andornino, 2018). Già Vallega (1997) osservava come la globalizzazione dei mercati avesse assecondato la creazione dei sistemi logistici operanti alla scala planetaria, basati sulle connessioni marittime. Questo processo ha radicalmente trasformato il ruolo del porto in relazione alle sue funzioni più qualificanti, quelle di dipendenza marittima che si manifestano attraverso i movimenti di *container* e di altri carichi unitizzati. Per queste ragioni non stupisce lo specifico interesse nell’ambito della BRI per la cosiddetta “*Maritime Silk Road*” (MSR) del ventunesimo secolo, il cui obiettivo è quello di rivoluzionare il commercio marittimo internazionale lungo la rotta che conduce dall’Estremo Oriente e dal Sud-Est asiatico all’Europa e all’Africa (con le relative infrastrutture logistiche).

La MSR è un’iniziativa volta alla realizzazione di progetti che migliorino la connettività e l’efficienza proprio lungo queste rotte marittime commerciali che collegano l’Asia con l’Africa e l’Europa.

La crescita esponenziale del traffico containerizzato registrata negli ultimi decenni, l’emergente gigantismo navale, il potenziamento in termini quantitativi e qualitativi del canale di Suez con il conseguente incremento dei volumi in transito hanno determinato un

progressivo rafforzamento del vantaggio competitivo della rotta Estremo Oriente-Europa (Tadini, 2019). Questi processi forniscono al Mediterraneo una “centralità” senza precedenti all’interno delle rotte commerciali cinesi dirette verso l’Europa e gli Stati Uniti (Fardella e Prodi, 2017). È in questa direzione che la MSR rientra nella strategia cinese di espansione del proprio mercato verso ovest, in direzione dell’Europa mediterranea e atlantica. Pertanto, il Mar Mediterraneo viene individuato come *hub* del traffico marittimo all’estremità occidentale della MSR (Chaziza, 2018). Ed è sempre in questo quadro che acquisiscono importanza rilevante le opere di ammodernamento e costruzione dei porti e delle strutture retrostanti come i parchi industriali e le zone economiche speciali che sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione. Nuovi paesaggi e spazi con i loro segni infrastrutturali stanno perciò progressivamente sorgendo lungo la nuova Via della Seta Marittima. La Cina per prima ha intensificato la sua presenza nella regione mediterranea acquisendo, costruendo, modernizzando, espandendo e gestendo alcuni tra i più importanti porti e *terminal* in Egitto, Israele, Turchia, Grecia, Malta, Italia, Spagna, Marocco e Algeria. L’intento cinese è quello di sfruttare il vantaggio localizzativo del Mediterraneo per renderlo un importante snodo di distribuzione per le merci cinesi dirette verso l’Unione Europea (Ferrario, Tadini, 2019; Gavinelli, 2019a).

In questo scenario geografico, “non si può sottovalutare l’impatto virtuoso che la proiezione di interessi cinesi verso occidente genera sul dinamismo commerciale nei mari del vicinato italiano” (Andornino, 2018, p.12). E ciò mette in luce il ruolo strategico del porto di Genova e l’importanza del rilancio progettuale relativo allo scalo ligure. Tuttavia va evidenziato come l’Europa sia interessata, nello scenario progettuale della BRI, non solamente da rotte marittime che arrivano da Sud ma anche da un’opzione proveniente da Nord. La rilevanza strategica di una “nuova” rotta marittima (la cosiddetta “*Polar Silk Road*”), inserita nella BRI a partire dal 2018, si sta infatti sempre più delineando. Si tratta della direttrice artica in grado di collegare i porti cinesi con quelli russi (Vladivostok, Dudhinka, Arkhangel’sk e Murmansk) ed europei (Rotterdam, Amburgo).

La rotta polare, resa più attrattiva e percorribile dalla progressiva riduzione dei ghiacci e del *permafrost* lungo il percorso, grazie all’utilizzo del “Passaggio a Nord-Est” che corre lungo le coste settentrionali della Russia, consente il trasporto di merci fra i porti europei e i porti asiatici, riducendo i tempi di percorrenza. Le navi, che dai porti cinesi salpano in direzione dei porti europei, risparmiano quindici giorni circa di navigazione rispetto alla rotta marittima meridionale attraverso lo stretto di Malacca e il Canale di Suez.

In estrema sintesi, è possibile affermare che la BRI con la sua specifica attenzione per le direttrici marittime ha dato nuova linfa alla progettualità relativa. Va sottolineato, a rigor del vero, come molte opere debbano ancora essere completate e abbiano risentito del rallentamento dell’economia mondiale del blocco causato dalla pandemia, tuttavia il disegno strategico e la nuova geografia marittima appaiono per buona parte già tracciate.

2. LA SESSIONE E I SUOI DIVERSI CONTRIBUTI. – Il tema della sessione sulla *Belt and Road Initiative* le scelte strategiche, gli equilibri regionali e la ridefinizione dei confini” ha richiamato l’interesse di alcuni geografi e di altri esperti che hanno affrontato, da diversi punti di vista il vivace dibattito, le numerose sfide, le diverse progettualità e gli scontri che il progetto ha avviato o provocato negli ultimi anni.

La BRI, infatti, si articola oggi sia in un importante piano di investimenti in infrastrutture e sistemi di trasporto, sia di iniziative di cooperazione commerciale e di promozione dell’interscambio, delle conoscenze e delle complementarità secondo la cosiddetta strategia *win-win*. È pertanto un progetto internazionale con finalità che per essere meglio comprese devono essere contestualizzate sia nelle logiche che guidano la politica

interna cinese sia attraverso una lettura multiscalare e multiprospettica alla quale danno il loro contributo molti altri attori statali e privati.

Il contributo di Dino Gavinelli (“La Belt and Road Initiative: le dimensioni strategiche e regionali dell’iniziativa”) delinea in una prospettiva geografica la dimensione internazionale della BRI evidenziando come si sia ormai superata la tradizionale concezione che assegnava alla Cina il rango di una potenza esclusivamente regionale. I legami tra Asia ed Europa, che si sono mantenuti, con alterne vicende, nei secoli attraverso le vie terrestri e marittime, assumono oggi una valenza strategica globale. Il coinvolgimento di altre regioni esalta il ruolo di una Repubblica Popolare Cinese al centro della scena economica e politica mondiale. Secondo l’autore, le “Nuove vie della seta” rispondono alle moderne esigenze geo-politiche, geo-economiche e strategiche e aprono nuovi scenari prima di oggi sconosciuti. Questi ultimi fanno emergere i molteplici interessi in gioco e i diversi punti di vista dei paesi coinvolti. In particolare, Gavinelli, si sofferma su tre aspetti. Il primo definito “il punto di vista *locale* di Pechino”, si riferisce sia al pragmatismo cinese sia al coinvolgimento globale con la ricerca di una “connettività in tutte le direzioni”: dall’Artico all’Africa, passando per il Mediterraneo e l’Asia centrale e l’Oceano Indiano. Il secondo, “altri punti di vista”, prende in considerazione gli interessi e i rischi che il coinvolgimento nel progetto avrà per l’Unione Europea, la Russia e l’Africa. Infine, il terzo, descrive “il punto di vista degli oppositori”, in particolare di USA, Giappone e Australia, che intravedono nella BRI un pericolo e ognuno per ragioni diverse. È significativo sottolineare il riferimento all’attuale situazione economica determinata dall’emergenza sanitaria da Covid 19: la recessione globale che ne è derivata, potrebbe non solo fermare e rimandare la realizzazione di molti cantieri, ma anche alimentare la cosiddetta “trappola del debito” con cui spesso la Cina è accusata di ricattare i suoi *partner*.

Tema, quest’ultimo, presente anche nel contributo di Antonietta Ivona (“*Maritime Silk Road* e connessioni mediterranee, gli attuali scenari”). L’autrice evidenzia il modo in cui tutti i paesi coinvolti abbiano appreso a pieno le potenzialità del progetto, ma come non sempre ne abbiano colto anche i pericoli, l’eccessivo indebitamento con Pechino per la realizzazione delle infrastrutture previste nella BRI è secondo l’autrice un rischio da considerare. Il riferimento all’importanza strategica dei porti nell’ambizioso progetto cinese è il tema centrale dell’articolo che, nello specifico, si focalizza sulle strutture portuali presenti nel Mediterraneo. Dopo un aver delineato il processo storico che ha portato alla definizione dell’attuale Via della Seta Marittima, l’autrice sottolinea come il *mare nostrum* rappresenti un nodo rilevante soprattutto per due aspetti: è il punto di approdo finale della via; è attraverso i suoi porti che la Cina colloca i propri prodotti e acquisisce beni di rango elevato. La presenza cinese, attraverso l’intensificazione dei flussi di investimento, ha lo scopo di legare i nuovi nodi logistici del Mediterraneo ai grandi centri urbani e produttivi cinesi e facilitare gli scambi commerciali.

Il Mediterraneo è centrale anche nel contributo di Marcello Tadini (“*Maritime Silk Road: investimenti cinesi nel Mediterraneo e ruolo strategico di Genova*”). Geografo ed esperto di trasporti e di logistica, egli indaga sulle strategie economiche e politiche attuate dalla Cina nell’area, ponendo l’attenzione al ruolo che il porto italiano di Genova potrebbe acquisire nel nuovo contesto geopolitico e geo-economico che si andrà a concretizzare. Il contributo mette in evidenza diversi e importanti aspetti del tema delle rotte marittime legate alla BRI, evidenziando come un importante obiettivo dell’iniziativa sia quello di cambiare il sistema del commercio marittimo dotando di nuove infrastrutture le coste del Sud e Sud- Est asiatico, dell’Africa e del Mediterraneo. Di quest’ultimo l’autore delinea in maniera articolata le ragioni che lo hanno portato a svolgere una nuova centralità nello scenario mondiale (in particolare della sua sezione settentrionale). Attraverso l’utilizzo di una metodologia anche qualitativa, l’autore analizza l’importanza del porto di Genova e le sue prospettive di sviluppo. A conclusione del ragionamento si evidenziano le sfide e le opportunità future che il

porto italiano dovrà affrontare sia per rafforzare il suo ruolo di *gateway* da e per l'Europa centro-occidentale sia per svolgere la funzione di fulcro terminale della *Maritime Silk Road*.

Il tema delle rotte marittime è dominante nel contributo di Andrea Perrone (“La Cina e la Polar Silk Road: Asia, Russia, Europa”). L'autore focalizza l'attenzione sulle relazioni internazionali e mette in evidenza il sistema geopolitico e strategico che la Cina sta designando per rafforzare la sua presenza nella regione polare. Questa politica e questi interessi passano attraverso la possibile creazione della *Polar Silk Road* che collegherà i porti cinesi con quelli russi e con quelli dell'Europa occidentale. La rotta artica si configura sempre più come il perfezionamento a Nord dell'ambizioso programma infrastrutturale e di sviluppo economico della *Belt and Road Initiative*. Nell'articolo l'autore evidenzia, in particolare, gli interessi della Cina nella ricerca scientifica, nel controllo delle risorse presenti nella regione artica e nella realizzazione di nuove rotte commerciali alternative a quelle attualmente utilizzate (e che passano dallo stretto di Malacca, dal Golfo di Aden e dal Canale di Suez). Tutti questi obiettivi potranno essere raggiunti solo attraverso il rafforzamento delle relazioni diplomatiche con molti degli Stati della regione artica (in particolare con la Russia) e l'avvio di ingenti investimenti nella ricerca e nella creazione di infrastrutture.

BIBLIOGRAFIA

- ANDORNINO G.B., *Cina: le nuove “Vie della Seta”*, Osservatorio di Politica Internazionale – Senato della Repubblica, n. 140, ottobre 2018.
- ARESU A., *Le potenze del capitalismo politico. Stati Uniti e Cina*, La nave di Teseo, Milano, 2020.
- CHAZIZA M., *China's Maritime Silk Road Initiative*, BESA Center, Perspectives Paper n. 900, July 2018.
- FARDELLA E., PRODI G., “The Belt and Road Initiative Impact on Europe: An Italian Perspective”, *China & World Economy*, 25, 2017, n. 5, pp. 125-138.
- FERRARIO C., TADINI M., “Geopolitica e mosaico di sviluppo: evidenze dai paesi emergenti. Introduzione”, in CERUTTI S., TADINI M. (a cura di), *Mosaico/Mosaic*, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, NS, 17, 2019, pp. 797-800.
- GAVINELLI D., “La ‘Belt and road initiative’: un fattore di sviluppo per il mosaico mediterraneo”, in CERUTTI S., TADINI M. (a cura di), *Mosaico/Mosaic, Società di studi geografici. Memorie geografiche*, NS 17, 2019 (a), pp. 825-831.
- GAVINELLI D., “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.GE.I., Roma, 2019 (b), pp. 1715-1720.
- TADINI M., “A Geographical Overview of the Suez Canal Freight Flows: an Impact on the Mediterranean Sea and the Genoa port”, *Bollettino della Società Geografica Italiana*, 14, vol. 2, 2019, n.1, pp. 15-30.
- VALLEGA A., *Geografia delle strategie marittime*, Milano, Mursia, 1997.
- VANOLO A., *Geografia economica del sistema-mondo. Territori, reti nello scenario globale*, Utet - De Agostini, Novara, 2010.

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 storica 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 otoponimiche 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