



XXXIII CONGRESSO
GEOGRAFICO ITALIANO

GEOGRAFIE IN MOVIMENTO
Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME SECONDO

OGGETTI, MERCI, BENI

L'impronta materiale del movimento nello spazio

a cura di
Mauro Varotto Chiara Rabbiosi Margherita Cisani

cleup

XXXIII CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO

GEOGRAFIE IN MOVIMENTO

Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME SECONDO

OGGETTI, MERCI, BENI

**L'impronta materiale
del movimento nello spazio**

a cura di

Mauro Varotto Chiara Rabbiosi Margherita Cisani

cleup

XXXIII Congresso Geografico Italiano
Padova, 8-13 settembre 2021

Con il sostegno di



Associazione dei Geografi Italiani

1222-2022
800
ANNI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

DSSGeA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

Dipartimento di Scienze Storiche
Geografiche e dell'Antichità



Dipartimento di Ingegneria Civile
Edile Ambientale



MUSEO DI GEOGRAFIA
PALAZZO WOLLEMBORG
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Museo di Geografia
Università di Padova



MOBILITY & HUMANITIES
Centre for Advanced Studies

Centro di Eccellenza
Mobility and Humanities



Master in GIScience e Sistemi a pilotaggio
remoto per la gestione integrata
del territorio e delle risorse naturali



Sustainable Territorial Development:
Climate Change Cooperation Diversity -
International Master Degree



Associazione GIShub

Comitato Organizzatore

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvy Boccaletti, Aldino Bondesan, Benedetta Castiglioni, Margherita Cisani, Daniele Codato, Giuseppe Della Fera, Massimo De Marchi, Alberto Diantini, Giovanni Donadelli, Francesco Facchinelli, Francesco Ferrarese, Chiara Gallanti, Laura Lo Presti, Sabrina Meneghello, Marco Orlandi, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Chiara Pasquato, Giada Peterle, Silvia Piovon, Daria Quatrida, Chiara Rabbiosi, Tania Rossetto, Mauro Varotto.

Comitato Scientifico

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvia Aru, Aldino Bondesan, Panos Bourlessas, Giorgia Bressan, Luisa Carbone, Benedetta Castiglioni, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Annalisa Colombino, Elena Dell'Agnese, Massimo De Marchi, Federica Epifani, Chiara Gallanti, Arturo Gallia, Francesca Governa, Laura Lo Presti, Sara Luchetta, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Giada Peterle, Silvia Piovon, Carlo Pongetti, Chiara Rabbiosi, Andrea Riggio, Lorena Rocca, Tania Rossetto, Mauro Spotorno, Massimiliano Tabusi, Mauro Varotto, Giacomo Zanolin.

Prima edizione: maggio 2023

ISBN 978 88 5495 593 6

CLEUP sc

"Coop. Libreria Editrice Università di Padova"

via G. Belzoni 118/3 - Padova (t. +39 049 8753496)

www.cleup.it

www.facebook.com/cleup

© 2023 Associazione dei Geografi Italiani

Licenza Creative Commons: Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International
(CC BY-NC-ND 4.0)

Ideazione grafica di copertina: www.studio7am.it

Indice

| | |
|---|----|
| Marina Bertonecin, <i>Discorso di apertura ai lavori del XXXIII Congresso Geografico Italiano</i> | 9 |
| Andrea Riggio, <i>Discorso di apertura</i> | 13 |
| NODO 2 | |
| OMB. Oggetti, merci, beni: l'impronta materiale del movimento nello spazio | |
| Mauro Varotto, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Federica Epifani, Francesca Governa, Chiara Rabbiosi, <i>Introduzione</i> | 19 |
| OMB1. Storie di case: «beni immobili» tra fluidità, precarietà e mutevolezza | |
| Francesco Chiodelli, Camillo Boano, <i>Introduzione</i> | 25 |
| Andrea Corsale, Monica Iorio, <i>Le politiche dell'abitare nei confronti dei rom: il caso dei rom evacuati dal campo della città di Cagliari</i> | 27 |
| OMB2. Centri storici: flussi, mobilità, pratiche di riappropriazione nella transizione verso il post-pandemia | |
| Mirella Loda, Matteo Puttilli, Marco Picone, <i>Introduzione</i> | 35 |
| Stefania Crobe, Chiara Giubilaro, Federico Prestileo, <i>La cultura ci salverà? Processi di touristification a base culturale nel centro storico di Palermo</i> | 37 |
| Emanuele Frixia, <i>Il consumo dello spazio pubblico e il caso dei dehors straordinari a Bologna</i> | 44 |
| Ugo Rossi, <i>Il centro storico di Napoli e il valore urbano conteso: turistificazione, beni comuni, imprenditorialità urbana</i> | 49 |
| Donata Castagnoli, <i>Potenziamento del verde e nuovi servizi urbani. Scenari e prospettive per il post-pandemia a partire dal caso di Perugia</i> | 55 |
| Valeria Cocco, Marco Brogna, <i>Museo o galleria urbana? Il caso studio MAXXI</i> | 63 |
| Nico Bazzoli, <i>Popolazioni mobili e spazi di consumo. Il centro storico di Urbino tra uso, trasformazioni e nuove sfide legate alla pandemia</i> | 68 |
| Giuseppe Tomasella, <i>Nuove luci per la spopolata notte urbana di Venezia</i> | 75 |

OMB3. In movimento verso l'energia rinnovabile: la nuova transizione energetica e le trasformazioni territoriali in atto

| | |
|--|-----|
| Giovanni Mauro, Silvia Grandi, Astrid Pellicano, <i>Introduzione</i> | 85 |
| Astrid Pellicano, <i>Il Progetto Energy Valley. La Val D'Agri tra sostenibilità ambientale e sviluppo economico</i> | 91 |
| Sergio Pinna, Paola Zamperlin, Massimiliano Grava, <i>Il rigassificatore offshore della Toscana: gli aspetti del progetto, le questioni ambientali, le capacità produttive dell'impianto</i> | 98 |
| Roberta Curiazi, <i>La maledizione delle risorse naturali: il movimento lento della matrice energetica in Ecuador dinanzi alla sfida della transizione energetica</i> | 106 |
| Domenico de Vincenzo, <i>Transizione energetica e petrolio</i> | 115 |
| Roberto Cianella, Silvia Grandi, <i>Transizione energetica e navigazione verde nel Mediterraneo occidentale: l'esempio dell'iniziativa di cooperazione WestMED</i> | 122 |
| Gianfranco Battisti, <i>Scenari ambientali e strategie energetiche. Realtà, rappresentazione, trasformazione</i> | 128 |
| Fabrizio D'Angelo, <i>Paesaggi multifunzionali della transizione energetica. Alcune proposte per una diversa ri-territorializzazione dell'energia</i> | 134 |
| Ilaria Greco, Angela Cresta, <i>Transizione energetica e trasformazioni territoriali: processi ed impatti sul paesaggio in Italia</i> | 141 |
| Leonardo Mercatanti, Sandro Privitera, <i>Energie rinnovabili e trasformazioni territoriali: il caso del fotovoltaico in Sicilia</i> | 149 |
| Salvatore Lampreu, Silvia Carrus, <i>Transizione verde ed energie rinnovabili. Riflessioni sulla presenza di parchi eolici nelle aree marginali</i> | 156 |
| Cecilia Pasini, <i>Quale lettura della relazione tra energia fossile e comunità locali? La social acceptance/acceptability e la social licence to operate come concetti in movimento</i> | 164 |
| Luiigi Mundula, Sabrina Auci, <i>Le comunità energetiche: un'analisi comparata delle prime esperienze italiane</i> | 170 |

OMB4. Nuovi scenari per gli assetti territoriali delle catene logistiche, dal globale al locale

| | |
|--|-----|
| Marcello Tadini, Giuseppe Borruso, Marco Mazzarino, <i>Introduzione</i> | 179 |
| Gian Pietro Zaccomer, Giorgia Bressan, <i>La mobilità per l'acquisto oltreconfine dei carburanti per autotrazione in Friuli-Venezia Giulia: un'analisi dei dati ufficiali dal 2012 al 2020</i> | 181 |
| Marcello Tadini, Giuseppe Borruso, <i>Porti gateway italiani e connessioni ferroviarie: i casi di La Spezia e Trieste</i> | 188 |
| Marco Mazzarino, Roberto Mura, Paolo Menegazzo, <i>Porti e territorio nel quadro delle politiche TEN-T: un'indagine empirica nella macroarea del Sud-Est Europa</i> | 196 |
| Silvia Iacuone, <i>Finnafjord Port, Islanda: un hub green e strategico lungo le rotte artiche</i> | 203 |
| Paola Savi, <i>L'organizzazione spaziale della produzione su scala globale: scenari e tendenze dal pre- al post-Covid 19</i> | 209 |
| Brunella Brundu, Silvia Battino, <i>Il Made in Italy. Dall'offshoring al reshoring</i> | 215 |

**OMB5. Riconfigurazioni geo-economiche e spaziali tra Oriente e Occidente:
il Mediterraneo conteso**

| | |
|--|-----|
| Matteo Bolocan Goldstein, Dino Gavinelli, <i>Introduzione</i> | 223 |
| Claudia Astarita, Matteo Marconi, <i>Il rimland e la Nuova Via della Seta: convergenze e spunti critici</i> | 225 |
| Carla Ferrario, <i>La Nuova Via della Seta: relazioni e opportunità per il Kazakistan</i> | 232 |
| Giuseppe Bettoni, <i>Il Mediterraneo in un'analisi geopolitica</i> | 239 |
| Rosario Sommella, Libera D'Alessandro, <i>Il ruolo delle città dell'Europa del Sud nel Mediterraneo conteso: paesaggi urbani in trasformazione, immagini e narrative</i> | 249 |
| Paolo Sellari, <i>Il Mediterraneo nelle strategie cinesi</i> | 255 |
| Gianpiero Petraroli, <i>Il Mediterraneo nelle strategie economiche della Nuova Via della Seta. Sviluppi e prospettive per i porti commerciali: il nuovo porto del Pireo «Made in Cina»</i> | 260 |
| Tianyi Liu, <i>L'influenza geoeconomica della Nuova Via della Seta Marittima del XXI secolo tra Cina e Paesi del Mediterraneo</i> | 266 |

OMB6. La scienza in divenire. Descrizione, studio e narrazione dei beni geo-cartografici: produzione e riproduzione del sapere scientifico geografico

| | |
|--|-----|
| Claudio Cerreti, Riccardo Morri, <i>Introduzione</i> | 273 |
| Lucia Masotti, <i>Dal casello idraulico alla lista Unesco: riconoscimento, valorizzazione e inserimento in processi socioculturali del patrimonio cartografico relativo al bacino del Po</i> | 275 |
| Antonella Primi, <i>Patrimonio geocartografico della Scuola di Scienze Umanistiche dell'Università di Genova: (ri)scoperta, sistematizzazione, ricerca e valorizzazione</i> | 283 |
| Aurora Rapisarda, Elena Dai Prà, Nicola Gabellicri, Giannantonio Scaglione, <i>Il percorso espositivo Imago Tridentina. Un esempio di valorizzazione del patrimonio geo-cartografico locale: potenzialità e progettualità future</i> | 290 |
| Maria Ronza, <i>Dalla raccolta alla narrazione: patrimoni geografici «in movimento» verso nuovi concept di valorizzazione. Il corpus degli Atlanti storici dell'Istituto di Geografia di Napoli (1885-1995)</i> | 295 |
| Giovanni Donadelli, Chiara Gallanti, <i>Eppur si muove! Esplorazioni sulla mobilità come chiave di ricerca per il patrimonio geografico</i> | 304 |
| Valentina De Santi, Carolien Fornasari, <i>Patrimoni geografici e fonti orali. Sulle tracce del pensiero geografico di Cesare Battisti ed Ernesta Bittanti</i> | 308 |
| Monica De Filpo, Epifania Grippo, <i>Il percorso dei beni geo-cartografici alla Sapienza: genesi ed evoluzione di un patrimonio</i> | 310 |
| Rosella Belluso, Patrizia Pampana, <i>Gli Archivi della Società Geografica Italiana, conservazione della memoria e nuove tecnologie per la valorizzazione del patrimonio culturale</i> | 319 |

OMB7. Patrimonio culturale mobile e immobile. Percorsi territoriali di rappresentazione, valorizzazione e gestione

| | |
|--|-----|
| Nicoletta Varani, Stefania Cerutti, Rosalina Grumo, Anna Maria Pioletti, Antonietta Ivona, Rosario De Iulio, <i>Introduzione</i> | 329 |
|--|-----|

| | |
|---|-----|
| Stefania Cerutti, Rosalina Grumo, Anna Maria Pioletti, <i>Visioni strategiche, creative e sostenibili per il patrimonio culturale. Un mosaico di esperienze</i> | 333 |
| Andrea Corsale, <i>Turismo e patrimonio ebraico a Cracovia. Un'autenticità simulata</i> | 339 |
| Lisa Zecchin, <i>I luoghi sacri per un turismo sostenibile a Venezia: il caso della Basilica dei SS. Giovanni e Paolo</i> | 345 |
| Mariateresa Gattullo, Francesca Rinella, <i>Una nuova identità per le dimore rurali: sradicamento o conservazione integrata?</i> | 352 |
| Rosanna Russo, <i>Un percorso di valorizzazione e fruizione dei paesaggi cinematografici della Capitanata</i> | 358 |
| Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari, <i>Eredità culturale e slow tourism in Abruzzo nell'era post-pandemica: proposte per la rivalorizzazione del Tratturo Magno</i> | 364 |
| Simona Giordano, <i>Cultural tourism and the World Heritage List: the cultural landscapes of the Langhe-Roero and Monferrato vineyards</i> | 372 |
| Dino Gavinelli, Giacomo Zanolin, <i>La pratica dei cammini come opportunità per la valorizzazione dei borghi italiani</i> | 379 |
| Antonella Ivona, Rosario De Iulio, <i>I fari storici e le esperienze di riuso: il caso del Portogallo</i> | 385 |
| Imelda Sejdini, <i>Il patrimonio culturale della regione di Elbasan, un potenziale per lo sviluppo economico sostenibile</i> | 391 |
| Donatella Privitera, <i>Andando in giro per la città. La criminalità ed il vandalismo nei confronti del patrimonio culturale</i> | 398 |
| Aleksandar Lugonja, Dragica Gatačić, <i>Cultural Heritage of Kupres: chance for sustainable development</i> | 402 |



OMB 5

**Riconfigurazioni geo-economiche e spaziali
tra Oriente e Occidente: il Mediterraneo conteso**

Il Mediterraneo nelle strategie cinesi

Paolo Sellari¹

1. La prospettiva cinese

Il 7 settembre 2013, in occasione della visita all'Università Nazarbayev di Astana, Kazakistan, il neo-eletto Presidente cinese Xi Jinping annunciò per la prima volta la volontà di costruire la «zona economica della Nuova Via della Seta». Meno di un mese dopo, il 3 ottobre, durante una visita di Stato a Jakarta, egli propose di ampliare il progetto anche allo spazio marittimo. I due progetti andarono a costituire la «One Belt One Road», due anni dopo modificato in «Belt and Road Initiative», a voler sottolineare il ruolo di «iniziativa multilaterale inclusiva».

Come ormai ampiamente noto, si trattava di nuovi modelli di cooperazione trans-regionale che coinvolgevano Asia, Africa ed Europa dal punto di vista politico, economico, commerciale e infrastrutturale, con il fine di promuovere l'amicizia tra i popoli, stabilire legami economici più saldi, approfondire la cooperazione, accrescere lo sviluppo comune. Modelli ispirati al sentimento del *leader* cinese, che a sua volta intendeva manifestare quello che era il sogno di tutto un popolo: l'armonia, il benessere del paese, la sicurezza dei confini, da realizzarsi attraverso un'azione non esclusivamente a contenuti politici – come fu per Mao – o economici – come fu per il pragmatico socialismo di Stato di Deng –, ma anche, e soprattutto, «geopolitici». La forza produttiva, economica e finanziaria, doveva garantire a Pechino la credibilità sia interna, sia esterna. Internamente, attraverso l'affermazione del nazionalismo e del mononazionalismo e la trasformazione da un modello economico basato sulle esportazioni a uno basato sul *mix* con i consumi interni e, infine, sullo sviluppo del potenziale know-how tecnologico. Su quest'ultimo, la Cina attraverso il piano «Manufacturing 2025» ha previsto un imponente salto innovativo che si sostanzia nello *slogan* «qualità al posto della quantità».

Sotto l'aspetto geopolitico, l'obiettivo è quello di sostanziare la «proiezione di potenza» attraverso il raggiungimento di tre traguardi: nel 2020, quello della «società moderatamente prospera», nel 2035 quello di «moderno paese socialista», nel 2049 – a 100 anni dalla rivoluzione maoista –, raggiungere il rango di potenza globale. Un sogno, sostanzialmente, neo-imperiale, nel quale le infrastrutture a sostegno dei commerci erano solo un lato, finanche parziale, della medaglia.

D'accordo con Frankopan, le due «vie della seta», terrestre – *Belt* – e marittima – *Road* –, rappresenterebbero non soltanto la ri-materializzazione dei flussi di merci che hanno caratterizzato il commercio per tre millenni, ma strutture materiali e virtuali di trasmissione di modelli culturali e di relazioni sociali (Frankopan, 2019). Un mega progetto da cui tutti ne uscirebbero vincitori, compresi quelli che si auto considerano «nemici» – Giappone, India, Stati Uniti –: una sorta di mutuo beneficio nel quale tecnologia e credibilità internazionale possono rappresentare i fattori vincenti per la propria affermazione, mentre la sinergia e il mutualismo possono ridurre i potenziali conflitti (Khanna, 2016).

¹ Università di Roma «Sapienza».

2. La Cina e il mare: ieri

Sebbene per oltre sei secoli – dal 1433 agli anni Ottanta del Novecento – la Cina abbia collocato il suo interesse verso il mare al suo fronte marittimo orientale, non va dimenticato che la questione ha delle radici antiche. La via marittima verso occidente, in particolare, ha sempre assunto un'importanza prioritaria per le sue componenti geopolitiche-geostrategiche, oltre che meramente economiche. E, verso occidente, l'Oceano indiano ha rappresentato il grande elemento di congiunzione, di scambi culturali, dai tempi remoti a oggi, dalla Vecchia alla Nuova Via della Seta marittima.

Senza troppo scomodare le vicende storiche che portarono allo sviluppo di una delle prime rotte di commerci e relazioni globali, va ricordato come già i mercanti romani avessero utilizzato i porti del Mar Rosso per commerciare prodotti pregiati con i popoli cinesi. Più a est, i porti di Barbaricon – l'attuale Karachi sulla foce del fiume Indo – e Barygaza – l'attuale Bauruch, nel Gujarat indiano – erano veri e propri nodi per il commercio di spezie e pietre preziose nel subcontinente indiano (Cardini, Vanoli, 2017). L'espansione dell'Islam fu concentrata lungo il Mediterraneo e si manifestò come spazio bellico per la conquista del Levante, dell'Africa Settentrionale, della Spagna, della Sicilia. Per gli Arabi, il Mediterraneo e l'Oceano indiano erano i mari di riferimento, mentre Golfo Arabico e Mar Rosso erano mari intermedi. Le navi cinesi iniziarono relativamente tardi a percorrere la rotta marittima, cioè alla fine della dinastia Tang nel X secolo, a causa dell'instabilità politica dell'Eurasia interna che suggerì lo spostamento delle rotte commerciali verso le linee costiere. Una vocazione, quella marittima, che fu perseguita dalla successiva dinastia Yuan (1279-1368) e, in parte, da quella Ming, fino alle imprese dell'ammiraglio Zheng He, incaricato dall'imperatore Yongle, tra il 1403 e il 1433, di portare a compimento sette missioni con oltre 300 navi e 27 mila uomini in totale, lungo tutto il fronte marittimo asiatico dell'Oceano indiano, fino alla penisola arabica, al Corno d'Africa e a parte dell'Africa orientale. Non obiettivi di conquista – raramente la storia imperiale cinese ha mostrato evidenze in tal senso – e nemmeno geografici – gran parte delle coste esplorate erano già conosciute da secoli – ma certamente una manifestazione di potere politico.

Che poi, le pressioni dei «barbari» sulle frontiere settentrionali dell'Impero abbiano consigliato all'imperatore di concentrare gli sforzi sulla terraferma, non toglie valore e significato a quelle spedizioni.

3. La Cina e il mare: oggi

La Via della Seta marittima appare lo strumento costruito ad arte per realizzare il duplice obiettivo cinese: economico, a garanzia dei traffici che i porti del Sud-est asiatico generano in ragione del 70% del totale mondiale; geopolitico, come «proiezione di potenza», in Asia come nel Mediterraneo o verso l'Africa.

Per ottenere l'obiettivo la Cina cerca di costituire un «filo» robusto lungo il quale individuare punti strategici in grado di coniugare, appunto, interessi economici e geopolitici. Il «filo», oltre sei secoli dopo le imprese di Zheng He, ricostituisce una delle linee di propagazione strategica cinese, la principale sul fronte marittimo, che non poteva non essere steso lungo l'Oceano indiano. Il «filo di perle», come è stato definito nel 2005 dalla società di consulenza statunitense Booz Allen Hamilton, rappresenta l'infrastruttura strategica che la Cina ha realizzato – e continua a rafforzare – verso il «cliente» Occidente, verso il «fornitore» Medio Oriente, verso la realizzazione del sogno cinese. La dimensione marcatamente strategica, si evince dalla presenza di infrastrutture portuali di carattere militare, accanto ad altre di natura civile-commerciale, lungo le varie «perle» che compongono il filo (Ashraf, 2017). Tale azione, secondo molti analisti occidentali, ha rappresentato una palese provocazione nei confronti *in primis* dell'India e, in secondo luogo, dei rivali occidentali. I porti di Sit-twe – Myanmar –, Chittagong – Bangladesh –, Hambantota – Sri Lanka – e Gwadar – Pakistan – sono veri avamposti per le marine cinesi. D'altronde l'Oceano indiano si presenta sempre meno come mare «neutro», di «semplice transito», ma piuttosto come vero e proprio principio organizzativo delle relazioni commerciali marittime mondiali e delle dinamiche geopolitiche che evidenziano una tendenza geopolitica cinese che potremmo definire «costiera» più che «marittima» in senso classico, in quanto non volta a un dominio dei mari con proiezione oceanica, bensì all'individuazione e costruzione d'una sequenza di punti d'appoggio che privilegiano il controllo delle penisole dal Mar Cinese Meridionale al Mediterraneo, passando per il Corno d'Africa.

La dimensione strategica complessa – e complessiva – dell'Oceano indiano, già prefigurata dalle teorie di Alfred Tayer Mahan, dimostra tutta la sua centralità, che gli è data non solo dagli interessi cinesi, ma di tutto il globo. Senza andare troppo lontano nel tempo, nel marzo 2021 abbiamo assistito a uno dei fatti di cronaca trasportistica più rilevanti dal dopoguerra a oggi: l'incidente della Ever Given, che per diversi giorni ha bloccato il Canale di Suez, ha dimostrato come dall'interrelazione sistemica tra Mar Cinese, Oceano indiano, Mar Rosso, Suez e Mediterraneo, dipendano le sorti economiche del mondo. Lo aveva sottolineato Adalberto Vallega con la sua «teoria stadiale dei trasporti marittimi», nella quale il geografo genovese faceva coincidere con la fase trans-industriale – quella, per intenderci, successiva agli anni Novanta del secolo scorso – che diede inizio a riconfigurazioni geografiche e geopolitiche che da un punto di vista marittimo ebbero una enorme rilevanza: quella di spostare il baricentro dei traffici commerciali nel cuore dell'Oceano indiano, il quale diventava via via il nuovo principio ordinatore marittimo globale (Vallega, 1997).

L'ascesa cinese, la divisione internazionale dei processi produttivi, la delocalizzazione in Oriente, non hanno fatto altro che alimentare il nuovo *pivot* oceanico conferendogli centralità nei traffici globali. Negli anni Novanta del secolo scorso, la Cina iniziava il processo di «riappropriazione» sia del Mar cinese meridionale, lungo il quale era stata umiliata dagli europei con le Guerre dell'oppio, sia dell'Oceano indiano, sei secoli dopo Zheng He. L'imponenza dei commerci era tale da imporre, al volgere del Millennio, una riflessione geopolitico-strategica che poneva le basi nella dottrina dell'Ammiraglio Lin Huaqing, comandante della flotta cinese – PLAN – dal 1982 al 1987, considerato il padre delle strategie marittime cinesi contemporanee che, come obiettivo finale, stabilirono proprio quello di spingersi nel controllo dei mari ben oltre il Golfo del Bengala. Per poter tornare a essere potenza marittima la Cina avrebbe dovuto conquistare il controllo delle penisole. Per questo, oltre ai porti dell'Oceano indiano, la Cina cerca non farsi sfuggire il controllo dei maggiori passaggi strategici marittimi mondiali: si pensi a Gibuti – dove ha realizzato anche una ferrovia per Addis Abeba –, uno dei *key points* geopolitici di maggior rilevanza al mondo, al punto che tutte le potenze politiche ed economiche mondiali vi hanno stanziato delle basi militari. Si pensi a Suez, altro passaggio strategico, dove la Cina è presente con una importante quota nella proprietà di Port Said e della Suez Free Zone Area. E ancora, Gibilterra, nei pressi della quale i cinesi sono posizionati a Tanger Med Port, e Panama, primo stato latino-americano a firmare gli accordi su BRI.

4. Cina e Mediterraneo

Nell'Europa balcanica la Cina dal 2012 inizia a stringere rapporti di cooperazione economica con singoli paesi e, al tempo stesso, riconosce l'esistenza di un gruppo «politico»: quello di 16 paesi ex comunisti – cui si agguincerà in seguito la Grecia. Un rapporto, dunque, che è economico – protocolli, affari, commesse, accordi per la realizzazione di infrastrutture – con i singoli, ma contemporaneamente riconoscimento e identificazione politica di un soggetto nuovo che dà forma a una cooperazione istituzionalizzata nei *forum* del cosiddetto gruppo di paesi 16+1, non certo interlocutore privilegiato del soggetto politico multistatale dirimpettaio, cioè l'Unione Europea, ma anzi, in «cordiale antagonismo». Una forma di pressione, di messaggio a Bruxelles: Pechino non chiede garanzie economiche, non pone vincoli, parametri, non obbliga ai procedimenti degli *acquis communautaire*: agisce, dà fiducia. In tal modo tenta di insinuarsi e di radicarsi nel cuore dell'Europa.

Che poi, il successo dell'iniziativa sia ancora da verificare è un dato di fatto. Quello che interessa è, comunque, la prassi. Il Mediterraneo, in tal senso, è una perfetta applicazione del duplice interesse cinese: economico, come porta d'accesso ai mercati europei, il che significa voler gestire direttamente le attività terminalistiche portuali e le intere *supply chain* attraverso le quali transita il commercio cinese verso il primo *partner* commerciale – tab. 1 – e di «proiezione di potenza geopolitica», come pressione sulla stabilità di un quadro di relazioni internazionali consolidate dalla Storia – si pensi al dibattito in Italia al momento della firma del memorandum su BRI del marzo 2019.

Il Mediterraneo, quindi, è l'ultima «perla del filo»: lo diventa come blocco formato dalle differenti «perline» rappresentate dai singoli porti: Pireo, la cui acquisizione ha, di fatto, salvato la Grecia dal *default*, Port Said, Kumport in Turchia, Vado Ligure, Valencia, Cherchelles in Algeria, Tangeri, solo per citarne alcuni.

Tabella 1. Interscambio tra Cina, UE e USA – in miliardi di dollari –, 2019. Fonte: Eurostat, 2020 (ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/index.php?title=Archive:Scambi_internazionali_di_merci).

| | |
|------------|-----|
| Import UE | 383 |
| Export UE | 202 |
| Import USA | 353 |
| Export USA | 201 |

La rilevanza del *Mare nostrum* sotto il profilo geopolitico è, infatti, evidente: si tratta di un'area che non può prescindere dalla volontà della Cina di diventare potenza protagonista della sicurezza globale e non più solo regionale. La politica estera cinese in Africa, attiva sin dagli anni Settanta del secolo scorso, ha infatti dato il via a quella forma di *soft power* che ha, alla base, il principio cardine della non ingerenza. Il successo del «modello cinese» anche in regioni, come quella mediterranea, che gli erano un tempo precluse, è evidentemente legato al declino dell'Occidente non soltanto geopolitico, ma soprattutto valoriale.

La Cina non facendosi portatrice di un modello unico, né tantomeno democratico in senso occidentale, adotta una pluralità di approcci in ragione della tipologia degli interlocutori coinvolti, che implica un ampio ventaglio di relazioni politiche e diplomatiche. Ad esempio, per quanto attiene specificamente all'espansione marittima verso il Mar Mediterraneo, Pechino non sembra averlo sinora concepito come un quadrante geopolitico unitario. Lo abbiamo poc'anzi sottolineato nel caso dell'Europa orientale e balcanica. Lo «shopping dello shipping» relativo ai porti mediterranei rispecchia tale condotta: la Cina acquisisce quote nei porti del sud Europa, ma anche importanti pacchetti azionari dei porti del *Northern range*: vale a dire, non investe nei «sistemi», ma nei singoli soggetti di business, ignorando ogni progettualità territoriale multidimensionale. D'altra parte, l'interesse cinese è sostenere i mercati e garantirsi la funzionalità delle *supply chain*: se questo significherà utilizzare rotte differenti più remunerative che marginalizzino il Mediterraneo, come quella del Capo o quella Artica, dipenderà dalle situazioni contingenti che potranno verificarsi: certo è che il Mediterraneo dovrà sperare di acquisire, in un futuro prossimo, le capacità interne di sostenere le proprie economie marittime.

Bibliografia

- Alon I., Zhang W., Lattenman C. (a cura di), *China's Belt and Road Initiative. Changing the Rules of Globalization*, Londra, Palgrave, 2018.
- Andornino G.B., *Dopo la muraglia*, Milano, Vita e Pensiero, 2008.
- Arioli A., *Le città mirabili*, Milano, Mimesis, 2003.
- Ashraf J., *String of Pearls and China's Emerging Strategic Culture*, in «Strategic Studies», 2017, 37, 4, pp. 166-181.
- Bertozzi D.A., *La Nuova Via della Seta*, Santarcangelo di Romagna, Diarkos, 2019.
- Blanchard J.M., Flint C., *The Geopolitics of China's Maritime Silk Road Initiative*, in «Geopolitics», 2017, 22, 2, pp. 223-245.
- Boulnois L., *La Via della Seta*, Milano, Bompiani, 2005.
- Bradani A., *Oltre la grande muraglia*, Milano, Università Bocconi editore, 2018.
- Bressan M., Savignoni D. (a cura di), *Le Nuove Vie della Seta e il ruolo dell'Italia*, Pisa, Pacini, 2018.
- Brewster D., *Silks Roads and String of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean*, in «Geopolitics», 2017, 22, 2, pp. 269-291.
- Cardini F., Vanoli A., *La Via della Seta*, Bologna, Il Mulino, 2017.
- Cerretti C., Marconi M., Sellari P., *Spazi e poteri*, Roma-Bari, Laterza, 2019.
- Chen X. (a cura di), *16+1 Cooperation and China-EU Relationship*, Budapest, China-CEE Institute, 2018.
- China's Analysis, *Investment in Influence: The Future of 16+1 Cooperation*, Londra, European Council on Foreign Relations, 2016.
- Cuscito G., *La Via della Seta marittima ha grandi ambizioni e molti ostacoli*, in *Gerarchia delle onde*, «Limes», 2019, 7, pp. 105-112.
- Duchatel M., Duplaix A.S., *La Cina blu: la rotta verso l'Europa*, in *La terza rivoluzione cinese*, «Aspenia», 2018, 82, pp. 128-159.
- Frankopan P., *Le nuove Vie della Seta*, Milano, Mondadori, 2019.

- Gavinelli D., *L'importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline*, in *La Cina e le Nuove Vie della Seta. Approcci geografici e prospettive interdisciplinari*, «Geography Notebook», 2018, 1, 1, pp. 9-26.
- Gosset D., *China and the World*, Bologna, Il Mulino, 2020.
- Ivona A., *One Belt One Road, una strategia di sviluppo globale*, Bari, Wip edizioni, 2020.
- Hanemann T., Huotari M., Kratz A., *Chinese FDI in Europe: 2018 Trends and Impact of New Screening Policies*, in «Paper on China», Berlino, Mercator Institute for China Studies, 6 marzo 2019.
- Khanna P., *Connectography*, Roma, Fazi editore, 2016.
- Khanna P., *Il Secolo asiatico*, Roma, Fazi editore, 2019.
- Kortunov A., *La battaglia per l'Eurasia*, in *La terza rivoluzione cinese*, «Aspenia», 2018, 82, pp. 55-70.
- Landi C., *La nuova Via della Seta*, Milano, Obarrao edizioni, 2011.
- Liu X., Shaffer L.N., *Le Vie della Seta*, Bologna, Il Mulino, 2009.
- Marconi M., Sellari P., *Geopolitica e spazi marittimi*, Roma, Nuova Cultura, 2021.
- Richet X., *Geographical and Strategic Factors of Chinese Foreign Investment in Europe*, in «Asian Economic Papers», 2019, 18, 2, pp. 102-119.
- Sabatini M., Santangelo P., *Storia della Cina*, Roma-Bari, Laterza, 1986.
- Samarani G., *La Cina contemporanea. Dalla fine dell'impero a oggi*, Torino, Einaudi, 2017.
- Sellari P., *Geopolitica dei trasporti*, Roma-Bari, Laterza, 2013.
- Sellari P., *La String of Pearl Strategy cinese*, in «Gnosis», 2016, 1, pp. 130-139.
- Sellari P., *Scenari eurasiatici*, Roma, Nuova cultura, 2020.
- Selvatici A., *La Cina e la nuova Via della Seta*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2018.
- Spirito P., *Il nuovo ruolo geoeconomico dei porti meridionali*, in *La terza rivoluzione cinese*, «Aspenia», 2018, 82, pp. 185-198.
- Vallega A., *Geografia delle strategie marittime*, Milano, Mursia, 1997.
- Zampieri F., *Elementi di strategia marittima*, Roma, Nuova cultura, 2020.