

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 9788890892660

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

MARCELLO TADINI

MARITIME SILK ROAD: INVESTIMENTI CINESI NEL MEDITERRANEO E RUOLO STRATEGICO DI GENOVA

INTRODUZIONE. – La Cina, a seguito della sua dirompente ascesa economica e politica, ha aumentato l’interesse nei confronti di molti paesi asiatici, africani ed europei. Tale coinvolgimento si è concretizzato nella crescente presenza cinese nelle iniziative finanziarie, logistiche e produttive internazionali, di cui la *Belt and Road Initiative* (BRI) è la più recente e travolgente espressione. Avviata nel 2013, ha promosso la realizzazione di molteplici progetti che riguardano anche l’area mediterranea. La scelta cinese è stata quella di orientare parte degli investimenti della BRI proprio sulla rotta marittima (la cosiddetta *Maritime Silk Road*) che attraversa il canale di Suez per raggiungere il Mediterraneo, inteso come confine naturale tra Asia ed Europa meridionale. Nell’ambito di questo scenario, il contributo intende indagare le strategie economiche e politiche della Cina e riserva particolare attenzione al ruolo (e allo sviluppo) del porto di Genova.

1. *BELT AND ROAD INIZIATIVE* (BRI) E *MARITIME SILK ROAD* (MSR). – Le origini della BRI possono essere ricondotte al 2012, quando la sovraccapacità è emersa come una seria sfida per la struttura industriale ed economica cinese. L’enorme pacchetto di misure di stimolo adottato nel 2008 ha creato ed esacerbato l’attuale questione dell’eccessiva capacità di produzione, anche se ha contribuito a sostenere la crescita economica del paese durante la crisi finanziaria globale. Nel periodo 2008-2012, alcuni economisti cinesi (Xu, 2009; Jin, 2012; Lin, 2012) hanno parlato di una versione cinese del Piano Marshall, inteso come una proposta di investimento infrastrutturale globale con cui la Cina può partecipare attivamente e contribuire a rafforzare l’economia mondiale e assumere un ruolo guida negli investimenti infrastrutturali nei paesi in via di sviluppo fornendo al contempo una soluzione alla sua sovraccapacità interna (He, 2019).

La BRI è un piano di investimenti finalizzato a costruire una complessa rete di infrastrutture che collega il mondo attraverso percorsi terrestri e marittimi. Inizialmente, è stata progettata per affrontare la sovraccapacità della Cina e promuovere la crescita economica sia nazionale che nei paesi della “*belt*” (ossia l’area di cintura) e lungo la “*road*” (cioè la strada verso occidente). La BRI può essere interpretata come il frutto della transizione strategica della Cina verso una maggiore apertura e verso una politica estera caratterizzata da una maggiore attenzione ai paesi vicini nel Sud-Est asiatico e nell’Asia centrale e occidentale a fronte delle maggiori pressioni strategiche da parte degli Stati Uniti in Asia Orientale e nella regione del Pacifico (He, 2019). Pertanto, la BRI può essere considerata come l’elemento fondamentale della risposta cinese alle recenti trasformazioni, in un intreccio tra politica interna e prospettive globali. Secondo Confetra e SRM (2018), la Cina ha intrapreso da alcuni anni un percorso di riposizionamento nell’economia globale. Superando l’immagine di “fabbrica del mondo”, ha saputo affrancarsi ridefinendo il suo ruolo lungo le catene globali del valore, così da collocarsi in fasi della produzione a maggior valore aggiunto e arrivando a competere con i prodotti europei e statunitensi a più elevata intensità tecnologica.

Nell’ambito di questo nuovo percorso di sviluppo caratterizzato da una dimensione maggiormente qualitativa, il mantenimento della competitività richiede necessariamente un incremento dell’apertura internazionale e l’intercettazione di una quota maggiore del valore



aggiunto creato dalle imprese industriali, possibile solamente «mediante il controllo degli snodi più critici, posti a monte e a valle delle *global value chain*» (Confetra e SRM, 2018, p. 1). La BRI, pertanto, costituisce il programma cinese per attuare la strategia di potenziamento di una densa rete di «accordi bilaterali all'interno di uno schema multilaterale, ancorato al centro gravitazionale e al vasto mercato cinese. In questo disegno, il rafforzamento della connettività nel continente eurasiatico avviene nell'ambito della riorganizzazione della “*Going out strategy*” cinese, ossia della proiezione economico-finanziaria della Cina verso l'esterno» (Confetra e SRM, 2018, p. 1).

Ciò si concretizza attraverso due principali direttrici di azione:

- quella terrestre strutturata su corridoi intermodali che, partendo dalla Cina, attraversano l'Asia centrale per raggiungere il cuore dell'Europa;
- quella marittima lungo la rotta che collega gli *hub* portuali cinesi con l'Oceano Indiano e il Mediterraneo, passando attraverso gli stretti di Malacca e di Suez.

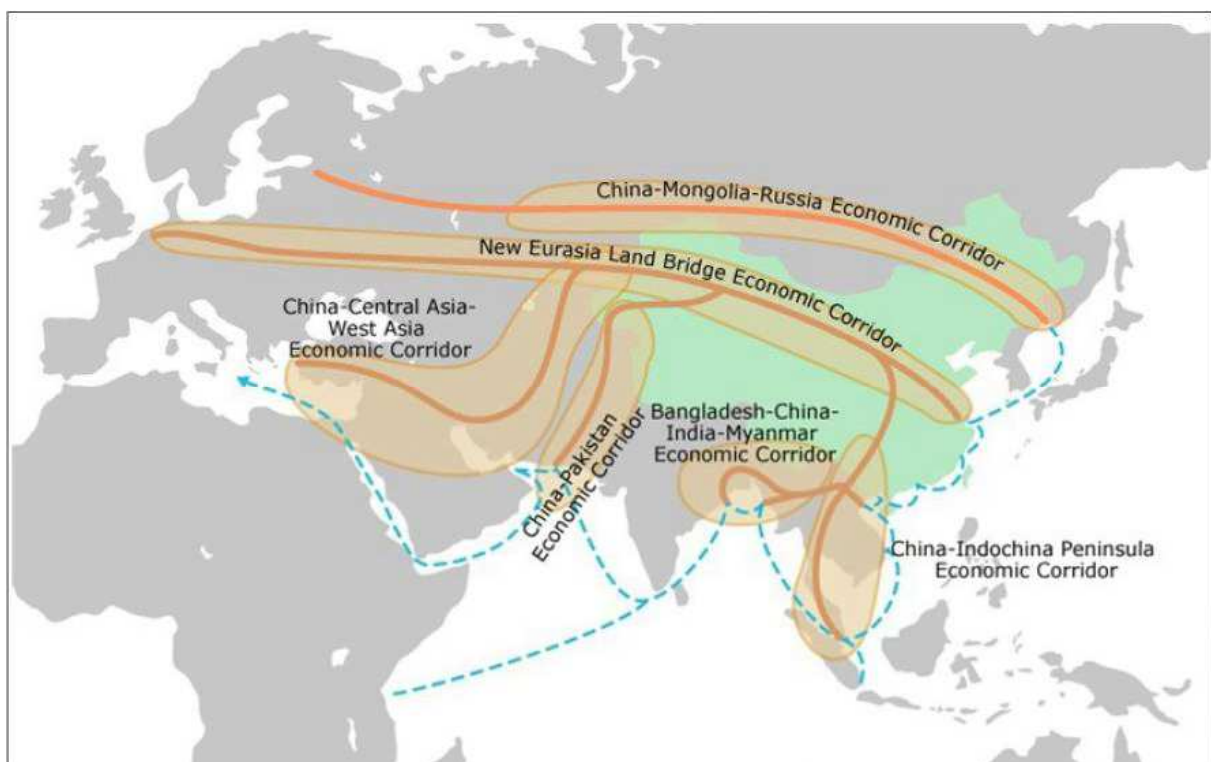


Figura 1. La Belt and Road Initiative e le sue direttrici.

Fonte: HKTDC Research, 2018.

Come sottolinea Andornino (2018), dal punto di vista spaziale è corretto concepire la BRI come caratterizzata da una molteplicità di geografie. La distinzione di base è tra dimensione terrestre e marittima. Sul primo versante gli investimenti sono orientati lungo sei corridoi (si veda la figura 1), mentre sul secondo l'elemento caratterizzante è la direttrice marittima che collega i porti cinesi con l'Europa passando per l'Oceano Indiano e il Mediterraneo. L'attenzione per la seconda dimensione deriva dal fatto che il trasporto via mare svolge ancora un ruolo primario in termini di volumi movimentati (rispetto ai corridoi continentali) e quindi appare strategica la scelta di potenziare la rotta marittima (con le relative infrastrutture logistiche) (Andornino, 2018; Kobojević *et al.*, 2018).

Si tratta della cosiddetta “*Maritime Silk Road*” (MSR) del ventunesimo secolo, il cui obiettivo è quello di rivoluzionare il commercio marittimo internazionale lungo la direttrice

che conduce dal Sud-Est asiatico all'Europa, definita dalla Cina “*Blue Economic Passage*” (State Council of the People's Republic of China, 2017). In particolare si intende concretizzare questo progetto attraverso la realizzazione di una rete marittima di porti e altre infrastrutture costiere dal Sud e Sud-Est Asiatico passando per l'Africa orientale, il Mar Rosso, il Canale di Suez fino al Mar Mediterraneo settentrionale (Koboević *et al.*, 2018). Pertanto, appare coerente la scelta cinese di orientare parte degli investimenti della BRI sulle connessioni della MSR e sulla rotta marittima tra le più trafficate del mondo (in particolare considerando il traffico *container*), che raggiunge il Mediterraneo, snodo centrale per il suo ruolo di confine naturale tra Asia ed Europa meridionale.

2. LA RINNOVATA CENTRALITÀ DEL MEDITERRANEO (E DELLA SUA SEZIONE SETTENTRIONALE). – L'evoluzione del traffico containerizzato e la relativa crescita esponenziale registrata negli ultimi decenni hanno determinato un cambiamento radicale nell'area del Mar Mediterraneo (Tadini, 2019). Come risultato di questa crescita, il bacino del Mediterraneo e i suoi porti hanno recuperato la propria “centralità” (a discapito dei porti del Nord Europa), grazie al transito delle grandi navi attraverso la rotta di Suez (Deandreis, 2018).

Questa nuova centralità del Mediterraneo è emersa a causa dell'impatto parallelo di tre fattori concomitanti (Fardella e Prodi, 2017):

- l'espansione del canale di Suez realizzata nell'agosto del 2015 che ha raddoppiato la capacità giornaliera di transito merci, riducendo allo stesso tempo i tempi di attesa e i costi di transito;
- l'emergente “gigantismo navale” o l'uso strategico da parte delle principali compagnie di navigazione di enormi navi (tra 13.000 e 22.000 TEU) che possono essere ospitate solo dal canale di Suez;
- il crescente ricorso ad alleanze globali fatte dalle compagnie di navigazione per rafforzare le loro economie di scala.

Questi tre fenomeni concomitanti stanno progressivamente rafforzando il vantaggio competitivo della rotta Estremo Oriente-Europa, rendendola ancora più conveniente della rotta transpacifico per i carichi cinesi diretti verso la costa nord-orientale degli Stati Uniti. 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). 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.

Alla luce di quanto illustrato in precedenza, non stupisce la scelta cinese di individuare il Mar Mediterraneo come *hub* del traffico marittimo all'estremità occidentale della MSR (Chaziza, 2018). La Cina ha intensificato la sua presenza nella regione acquisendo, costruendo, modernizzando, espandendo e gestendo alcuni tra i più importanti porti e *terminal* mediterranei in Egitto, Israele, Turchia, Grecia, Malta, Italia, Spagna, Marocco e Algeria (Fig. 2). L'intento di Pechino è quello di capitalizzare la vicinanza geografica del Mediterraneo per renderlo un importante snodo di distribuzione per le merci cinesi verso l'Unione Europea, che è il suo più grande partner commerciale (Chaziza, 2018). I crescenti legami economici tra la Cina e l'Europa stanno dando alla regione mediterranea l'opportunità di riconquistare una posizione di *leader* nel commercio internazionale (Chaziza, 2018).

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, in particolare, la condizione specifica del Mediterraneo settentrionale (Fig. 2).

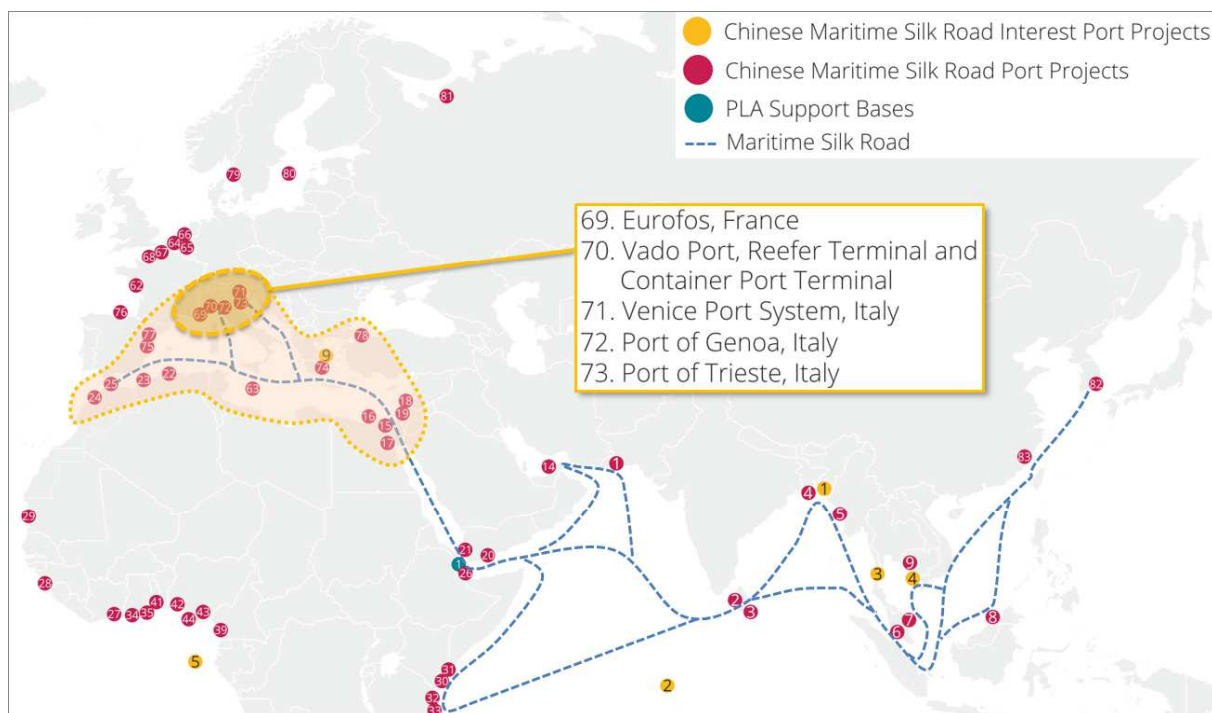


Figura 2. I porti localizzati lungo la MSR interessati da investimenti cinesi (*focus* sull'area mediterranea).

Fonte: elaborazione da Nouwens, 2019.

A questo proposito, va detto che nella letteratura è emersa la questione se sia ancora necessario identificare sub-aree all'interno del Mediterraneo o se la natura globale del trasporto marittimo renda superflua questa distinzione. Alcune peculiarità di queste sub-aree suggeriscono che è opportuno che esse siano trattate come zone distinte, anche se sulla via dell'integrazione. Distinguendo queste diverse aree, infatti, è possibile fornire un'analisi più chiara degli aspetti che influenzano il loro sviluppo e dei fattori critici da prendere in considerazione nelle attività di pianificazione (Foschi, 2003).

Come accennato in precedenza, i principali flussi di carico in direzione nord/sud attraverso il canale di Suez sottolineano l'importanza del Mediterraneo settentrionale. In particolare, durante il periodo 2009-2019, i porti di quest'area hanno rappresentato una quota del 19,7% del traffico diretto verso nord e una quota del 16,7% del traffico in direzione sud.

Una caratteristica tipica del Mediterraneo settentrionale è la presenza di rilevanti porti *gateway* (Notteboom, 2009 e 2010), che sono nodi connessi con un entroterra dotato di molti siti di produzione e di un ampio mercato di consumo e costituiscono i punti di accesso/uscita internazionali per le regioni che li sostengono (Foschi, 2003).

I porti situati lungo la costa tirrenica (Savona, Genova, La Spezia e Livorno) e quelli localizzati lungo la costa adriatica (Ravenna, Venezia, Trieste e Capodistria) costituiscono la sub-area del Mediterraneo settentrionale, sono prevalentemente caratterizzati da funzioni di *gateway* (Portopia, 2017) e formano due regioni *multi-port gateway*: rispettivamente Ligurian Range e North Adriatic (Notteboom, 2009 e 2010) (Fig. 3).

3. IL RUOLO DEL PORTO DI GENOVA E LE SUE PROSPETTIVE DI SVILUPPO. – Alcuni degli scali appartenenti alle due suddette regioni portuali sono stati oggetto di investimenti cinesi negli anni più recenti. Data la loro funzione di *gateway* (punti di ingresso o di uscita per i

mercati continentali, ben collegati ai grandi centri industriali e di popolazione), sono caratterizzati da una posizione di vantaggio competitivo nel contesto Mediterraneo (accesso da sud al mercato dell'Unione Europea) e, pertanto, non stupisce che abbiano suscitato l'interesse cinese in una logica coerente con lo scenario e gli obiettivi della MSR.

In questo contributo l'attenzione è focalizzata sul porto di Genova, nodo fondamentale del Ligurian Range e punto di accesso al mercato europeo (Fig. 3).

Genova è stato il primo porto *container* italiano nel 2019 (2,6 milioni di TEU) e il secondo porto per carico totale (52,8 milioni di tonnellate) alle spalle di Trieste (62 milioni di tonnellate). Svolge funzioni di *gateway*, come *terminal* per i flussi di *container* in import ed export al servizio delle aziende dell'Italia nord-occidentale (Torbianelli e Borgogna, 2012). Genova è il più grande porto d'ingresso in Italia per il traffico containerizzato oceanico (con collegamenti diretti), sia per quanto riguarda il numero di partenze mensili delle navi che per i volumi di merci (Lupi *et al.*, 2019).

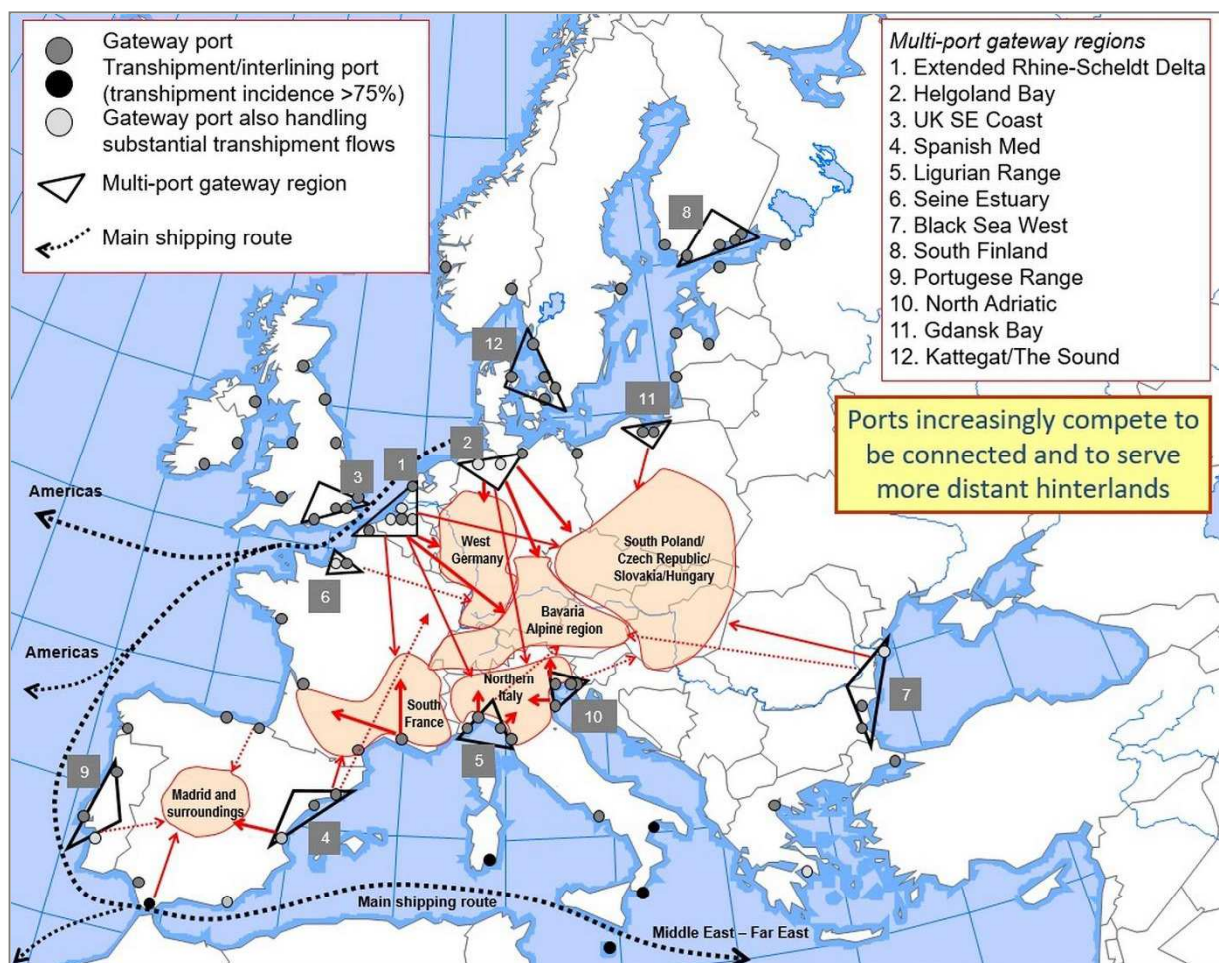


Figura 3. Il sistema europeo dei porti *gateway*.

Fonte: elaborazione propria da Notteboom, 2009.

Negli ultimi anni, la crescita registrata dal porto di Genova è un effetto della sempre maggiore importanza assunta dal Mediterraneo nello scenario globale del trasporto marittimo. Una rilevanza che va di pari passo con l'aumento dei traffici da e verso l'Estremo Oriente, attraverso il canale di Suez, il cui raddoppio ha favorito questo percorso (Corva, 2019).

L'analisi della distribuzione geografica dei flussi mercantili del porto di Genova permette di sottolineare come il traffico dell'Estremo Oriente risulti preminente. È infatti possibile

evidenziare che negli ultimi dieci anni (2009-2018) i flussi da/verso l'Asia orientale hanno raggiunto il 66% del traffico totale attraverso Suez e, in particolare, i flussi di *container* hanno rappresentato il 68% del carico containerizzato totale (Tadini, 2019). Inoltre, è possibile osservare come, in coerenza con la direzione della movimentazione merci sopra descritta, i principali porti collegati con Genova (considerando il traffico merci e quello *container*) siano localizzati prevalentemente in Estremo Oriente o nel contesto Asiatico e quindi lungo la direttrice della MSR.

In questo scenario di intense relazioni e connessioni con l'Est e il Sud-est asiatico, appare interessante indagare le strategie economiche e geo-politiche della Cina. Il recente sostegno cinese ai progetti di potenziamento dello scalo ligure (nell'ambito del *memorandum of understanding* firmato a Roma dal Presidente cinese Xi Jinping il 23 marzo 2019) è il risultato del riconoscimento dello stesso come *terminal* della Maritime Silk Road per l'Europa occidentale (insieme a Trieste per l'Europa orientale) (si veda la figura 4).



Figura 4. MSR e funzione gateway dei porti di Genova e Trieste.

Fonte: Ansa – Centimetri, 2019.

Considerando le principali direttrici del traffico merci in ambito continentale e la crescita della rotta Europa – Estremo Oriente via Suez, la posizione del porto di Genova è geograficamente strategica. Infatti si configura come il terminale meridionale del corridoio europeo Reno-Alpi (Romei, 2017). Per questo motivo, il capoluogo ligure (insieme a Trieste) è più vicino al centro d'Europa rispetto ad altri porti italiani ma anche europei (in cui la Cina ha già investito, vedi Pireo e Valencia), il tutto con evidenti effetti geo-politici di fronte all'importanza della scelta cinese di puntare alla conquista del mercato europeo via Genova. Tuttavia perché Genova possa svolgere appieno la funzione di terminale sud di un corridoio europeo, nonché quella di snodo strategico della MSR, necessita di potenziamenti e adeguamenti infrastrutturali.

A questo proposito, il progetto determinante per lo scalo ligure è lo spostamento della diga foranea (Fig. 5). Questa realizzazione consentirebbe al porto di ospitare le più grandi navi portacontainer che alimentano il traffico internazionale, di aumentare il volume dei carichi containerizzati gestiti e di rafforzare la funzione di *gateway* per l'Italia settentrionale e per l'Europa centro-occidentale.

Il primo passo concreto per la costruzione della nuova diga che amplierà il bacino portuale si è registrato ad aprile 2019 quando è stato affidato l'appalto per la progettazione. Quest'ultima è tuttora in corso, con la previsione della presentazione del progetto di fattibilità entro la fine del 2020 e dell'inizio dei lavori per novembre 2022.

Altri progetti insistono sull'area portuale (nuova torre piloti, adeguamento Calata Bettolo, ampliamento area Fincantieri, dragaggi, ecc.) e sono finanziati attraverso il programma straordinario per Genova.

Gli investimenti sul porto sono determinanti, tuttavia non sono sufficienti perché devono essere affiancati da un sistema di interventi sulla rete infrastrutturale dell'area metropolitana che consenta al porto una migliore accessibilità e una più efficiente connessione con i nodi logistici retroportuali così da migliorare la posizione competitiva dello scalo rispetto alle alternative nord-europee. A questo proposito, la realizzazione del nuovo ponte "Genova San Giorgio" (inaugurato ad agosto 2020) è stata una condizione imprescindibile, in quanto nodo fondamentale per l'attraversamento est-ovest del capoluogo ligure nonché per gli spostamenti su strada con destinazione/provenienza il Nord Italia.

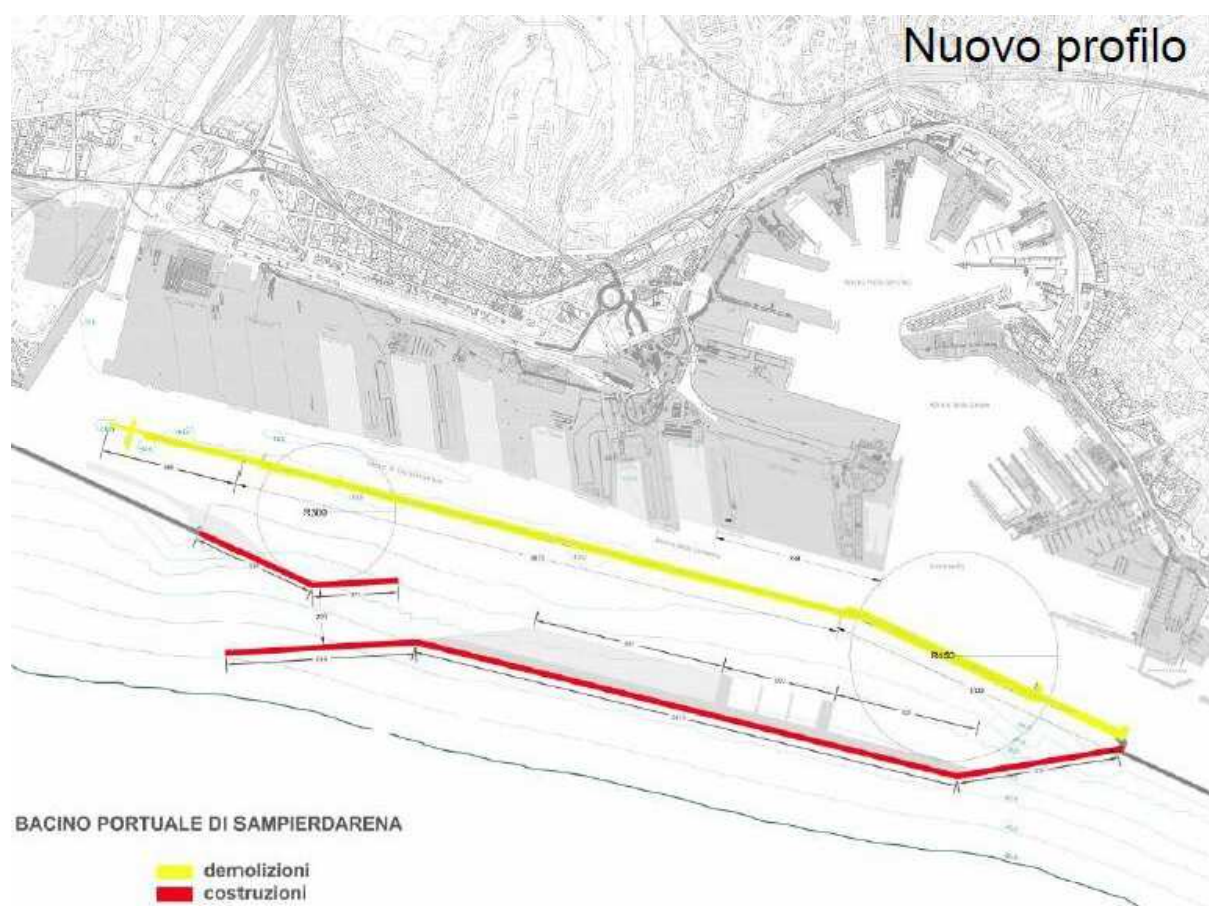


Figura 5. Un'ipotesi di progetto della nuova diga foranea di Genova.

Fonte: Scaletti, 2018.

Risultano altresì strategici i recenti progetti previsti per il miglioramento della rete ferroviaria genovese (adeguamento del Parco Campasso, del Parco Rugna e del Parco Fuori Muro) che vanno a completare il quadro dei lavori in corso di realizzazione per il "nodo ferroviario di Genova" (sestuplicamento dei binari a Brignole e Principe, quadruplicamento tra Principe e Voltri, connessione con il realizzando Terzo Valico ferroviario). Tutti interventi destinati a potenziare e riorganizzare l'offerta, lungo la fascia costiera e la Val Polcevera,

separando il traffico metropolitano e regionale da quello viaggiatori veloce e merci. Per quest'ultimo, in particolare, l'obiettivo è quello di ottenere una maggiore disponibilità di linee e tracce all'interno del nodo genovese con specifica attenzione per il traffico intermodale verso la Pianura Padana e i valichi alpini.

4. CONCLUSIONI. – Genova è il principale porto italiano d'ingresso. I dati illustrati nel paragrafo precedente mostrano come il traffico proveniente dall'Asia orientale, in particolare i flussi di *container*, sia molto significativo per lo scalo ligure. La crescita dei flussi merci e le previsioni di un ulteriore aumento nei prossimi anni hanno evidenziato con forza la necessità di investimenti infrastrutturali. Tuttavia, per delineare lo scenario futuro e le opportunità di sviluppo per Genova sembra inevitabile considerare l'attuale quadro progettuale rappresentato dalla MSR. Alla luce di questa scelta di Pechino, il percorso di rafforzamento della rotta Cina-Italia attraverso Genova sembra essere tracciato così come il conseguente potenziamento del ruolo del capoluogo ligure.

La sfida futura per Genova è quella di rafforzare il proprio ruolo di porta d'accesso (*gateway*) da e per l'Europa centro-occidentale, al fine di riuscire a sottrarre quote di mercato ai porti nordeuropei. Per ottenere questo risultato è necessario che trovi completa attuazione il complesso insieme della progettualità relativa al porto e al nodo di Genova, così che lo scalo ligure possa svolgere appieno la funzione di terminale occidentale della MSR e alimentare il suo percorso di sviluppo competitivo a scala europea. Tuttavia, va ricordato che le prospettive di sviluppo futuro del porto sono influenzate dagli effetti della pandemia causata dal Covid-19, quantificabili al momento (considerando i dati aggiornati ad agosto 2020 e il progressivo registrato rispetto al 2019) in un calo del 13,8% del traffico *container* e del 17,8% della movimentazione mercantile complessiva, come risultato della riduzione delle attività produttive nel nostro paese che influenza importazioni ed esportazioni.

BIBLIOGRAFIA

- ANDORNINO G.B., *Cina: le nuove "Vie della Seta"*, Osservatorio di Politica Internazionale – Senato della Repubblica, n. 140, ottobre 2018.
- ANSA-CENTIMETRI, *La nuova "Via della Seta"*, Infografica, 12 marzo 2019, https://www.tgcom24.mediaset.it/mondo/infografica/la-cina-e-le-sue-strategie-commerciali_1000585-2017.shtml
- AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE, *Porto di Genova – Statistiche di traffico*, 2009-2020, <http://servizi.porto.genova.it/en/traffici/statistiche.aspx>
- CHAZIZA M., *China's Maritime Silk Road Initiative*, BESA Center, Perspectives Paper n. 900, July 2018.
- CONFETRA, STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO (SRM), *Belt and Road Iniziative*, Position Paper, dicembre 2018.
- CORVA L., "Strategie di attracco", *IL Magazine – Il Sole24Ore*, Milano, 18 marzo 2019, pp. 48-53.
- DEANDREIS M., "The role of ports and the Maritime sector", *Second Italian Arab Business Forum*, Roma, 17 Ottobre 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.
- FOSCHI A.D., *The maritime container transport structure in the Mediterranean and Italy*, Dipartimento di Scienze Economiche – Università di Pisa, Discussion Paper n. 24, 2003.
- HE A., *The Belt and Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion and Challenges of Xi's Ever-expanding Strategy*, Centre for International Governance Innovation, Paper n. 225, September 2019.
- JIN Z., "China's Marshall Plan – A Discussion on China's Overseas Infrastructure Investment Strategy", *International Economic Review*, 6, 2012, pp. 57-64.

- KOBOEVIĆ Z., KURTELA Z., VUJIČIĆ S., “The Maritime Silk Road and China’s Belt and Road Initiative”, *Naše more*, 65, 2018, n. 2, pp. 113-122.
- LIN Y., *A new Marshall Plan-driven global economic recovery*, Wenhui Bao, October 16th 2012, www.yicai.com/news/2159058.html.
- LUPI M., PRATELLI A., LICANDRO C., FARINA A., “The evolution of deep sea container routes: the Italian case”, *Transport Problems*, 14, 2019, n. 1, pp. 69-80.
- NOTTEBOOM T., *An economic analysis of the European port system: report for the European Sea Ports Organization (ESPO)*, Antwerp, ITMMA – University of Antwerp, 2009.
- NOTTEBOOM T., “Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update”, *Journal of Transport Geography*, 18, 2010, n. 4, pp. 567-583.
- NOUWENS V., *China’s 21st Century Maritime Silk Road. Implications for the UK*, Occasional Paper, Royal United Services Institute for Defence and Security Studies, London, February 2019.
- PORTOPIA, *European Port Industry Sustainability Report 2017*, November 2017, <http://www.portopia.eu/wp-content/uploads/2017/11/FINAL-Sustainability-Report-2017.pdf>
- ROMEI F., “Il Canale di Suez: dalla progettualità agli impatti territoriali”, in BENCARDINO F., GIORDANO A. (a cura di), *Ampliamento del Canale di Suez: possibili benefici per il sistema Italia e politiche per una loro massimizzazione*, Ricerche e Studi (28), Roma, Società Geografica Italiana, 2017, pp. 109-139.
- SCALETTI O., *Genova: parte progetto nuova diga foranea, interviene Invitalia*, Liguria Business Journal, 13 aprile 2018, <https://liguria.bizjournal.it/2018/04/genova-parte-progetto-nuova-diga-foranea-interviene-invitalia>
- STATE COUNCIL OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA, *Full Text of the Vision for Maritime Cooperation under the Belt and Road Initiative*, June 2017, http://english.www.gov.cn/archive/publications/2017/06/20/content_281475691873460.htm.
- SUEZ CANAL AUTHORITY, *Suez Canal Traffic Statistics. Annual Reports, 2009-2020*, Ismailia, <http://www.suezcanal.gov.eg>
- 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*, 2019, n.2/1, pp. 15-30.
- TORBIANELLI V.A., BORGOGNA F., “La geografia dei flussi economici nei porti italiani 2003-2010 e le disparità regionali”, *XXXIII Conferenza Italiana di Scienze Regionali*, Roma, 13-15 settembre 2012.
- XU S., *Chinese version of Marshall Plan needs US\$500 billion of foreign reserves to support*, National Business Daily, August 6th 2009, www.nbd.com.cn/articles/2009-08-06/233434.html.

Università del Piemonte Orientale; marcello.tadini@uniupo.it

RIASSUNTO: La Cina ha avviato nel 2013 la Belt and Road Iniziative (BRI). Parte degli investimenti previsti nell’ambito della BRI riguardano la rotta marittima (la cosiddetta Maritime Silk Road) che attraversa il canale di Suez per raggiungere il Mediterraneo, inteso come confine naturale tra Asia ed Europa meridionale. Alla luce di questo scenario, il contributo intende indagare le strategie economiche e politiche della Cina e riserva particolare attenzione al ruolo (e allo sviluppo) del porto di Genova.

SUMMARY: *Maritime Silk Road: Chinese investments in the Mediterranean Sea and the strategic role of the Genoa port* – China launched the Belt and Road Initiative (BRI) in 2013. Part of the BRI investments concerns the maritime route (the so-called Maritime Silk Road) that passes through the Suez Canal to reach the Mediterranean Sea, a natural border between Asia and Southern Europe. Considering this scenario, the paper intends to investigate the economic and political strategies of China and pays particular attention to the role (and development) of the Genoa port.

Parole chiave: Via della Seta marittima, Mediterraneo, porto di Genova.

Keywords: Maritime Silk Road, Mediterranean Sea, Genoa Port.