

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

MONICA MORAZZONI, GIOVANNA GIULIA ZAVETTIERI

LE STRATEGIE CONFINARIE DEL MEDIO ORIENTE: LA POLITICA DELLE PORTE APERTE DELL'OMAN*

INTRODUZIONE. – Se nell'era della globalizzazione i luoghi e i territori, compresi nella rete dei flussi globali e della competitività economica, sembrano perdere la loro dimensione locale, nella realtà dei singoli contesti statuali, al contrario, le istanze territoriali assumono una dimensione sempre più incisiva rispetto al passato. I nuovi fattori di localizzazione, in un'ottica economica e politico-strategica, fanno riemergere le identità locali e, contemporaneamente, le nuove forme di pianificazione, di *governance* e di riorganizzazione dei territori, mettendo a sistema le risorse interne (Battaglia, 2019). L'Oman, al pari di altri stati della regione del Golfo, si è avviato verso processi locali di sviluppo economico e di innovazione socio-territoriale al fine di diversificare la propria economia, fino ad ora quasi esclusivamente orientata sugli idrocarburi. In tale processo di diversificazione economica, non solo il turismo risulta essere un forte settore in espansione con un PIL derivante da questo settore pari a poco meno del 3% annuo (Oxford Business Group, 2017), ma anche la realizzazione di nuove infrastrutture logistiche, portuali e commerciali, assumono un grande rilievo nella *vision* nazionale. L'approccio al cambiamento, seppur graduale e ponderato in tutte le fasi di trasformazione, coinvolge specifiche aree del paese: quella confinaria tra Oman ed Emirati Arabi Uniti, in prossimità dell'*exclave* di Musandam sullo Stretto di Hormuz (da cui la formazione di una subregione), e, da nord a sud, quella del litorale sul Mare Arabico, dove gli investimenti costieri sono considerati il pilastro della trasformazione socio-economica dell'Oman, proiettato a fare del confine tra terra e mare un'area tra le più strategiche del Medio Oriente.

La spazialità delle *policies* di sviluppo (come presentate nel programma nazionale Vision 2040, di cui si parla nei paragrafi 1 e 2) mette in discussione, per taluni aspetti, l'idea del confine inteso come linea statica che marca territorialmente il limite dell'autorità e della giurisdizione politica sovrana, a favore invece di un approccio che coinvolge localizzazioni e dislocazioni a livello economico (è il caso della subregione che include i territori emiratini e dell'*exclave* omanita di Musandam presentata nel paragrafo 1), nelle quali si dispiega uno spazio virtuoso di negoziazione tra attori, discorsi e pratiche. Considerare il confine non come "trappola territoriale" (Agnew, 1994), ma come spazio fluido, permette infatti "l'attraversamento" di una pluralità di corpi, pratiche e relazioni che rivelano le continue ricomposizioni tra dentro e fuori, pur riconoscendo la rilevanza che lo stato continua ad avere nella vita politica interna (Brambilla, 2015). Quando invece il confine, o meglio lo spazio confinario, è abitato da "forme di resistenza" contro i discorsi egemonici e le pratiche di controllo, allora si insinuano le questioni di in/esclusione, le quali avviano strategie di accomodamento/adattamento o, al contrario, disputa/rivendicazione/diritto in relazione alle forme di controllo politico *top-down* del confine statale (Rajaram, Grundy-Warr, 2007). Si pensi a riguardo agli abitanti del governatorato omanita del Dhofar (sul confine con lo Yemen) che, nel decennio tra il 1960 e 1970, istituirono un Fronte di Liberazione per affrancarsi dalla politica egemonica del Sultano Said bin Taymur¹ (padre di Qaboos²) e per

* Il contributo, sebbene frutto di riflessioni comuni, si deve a Monica Morazzoni per l'Introduzione e il paragrafo 1; a Giovanna Giulia Zavettieri per il paragrafo 2 e la Conclusione.

¹ Ha regnato fino al 1970 l'allora Sultanato di Muscat e Oman.



“disegnare”, da un lato, un netto confine con il Sultanato di Muscat e Oman, dall’altro uno spazio confinario fluido con lo stato yemenita, a cui dare la possibilità di insediare campi di addestramento e basi logistiche. Sebbene la ribellione nel Dhofar portò a un nulla di fatto³, l’area nella percezione dei suoi abitanti veniva riconosciuta, da quel momento, come spazio di rivendicazione ed esclusione.

Il confine è il luogo in cui si origina un complesso intreccio di possibilità (non visibile immediatamente) iscritto nella relazione tra spazio, esperienza vissuta e potere (Brambilla, 2015). Sottoposto alla politica dell’essere (la spazialità territoriale rigida dello stato-nazione) ma anche del divenire (le comunità nel tempo definiscono nuove spazialità fluide e irregolari ad opera del loro agire), il confine è una “struttura paradossale”, poiché “marca di appartenenza” e “luogo del divenire” (Brambilla, 2015 e 2014), dunque richiede di essere guardato sotto un profilo multi-prospettico (Rumford, 2012). Nel confine si leggono quindi le grandi storie legate alla sua costruzione giuridico-territoriale, e le piccole storie congiunte alle pratiche individuali e collettive. La linea di costa da Sohar a Salalah (cfr. paragrafo 2), per esempio, narra molteplici storie cariche di esperienze che si sono stratificate nel tempo, modificandone l’intrinseca identità: da litorale adibito alla pesca primitiva, a sito di passaggio dei grandi viaggiatori, a luogo strategico di nuove azioni di investimento economico (e politico) con nuove destinazioni d’uso (commerciale, industriale, turistica) e con conseguenti cambiamenti urbanistici e socio-culturali. Iniziative (in corso) che auspicabilmente devono sottendere, per usare le parole di Crampton (2009), un approccio partecipativo e performante, dove il primo consente l’inclusione di nuovi soggetti economici, il secondo forme di partecipazione tra attori nelle *policies* di sviluppo locale atte ad ottenere risultati efficienti, efficaci e validi.

Il confine è, comunque e sempre, una questione politica “relativa però ai tipi di mondi sociali e di soggettività prodotti, ai modi in cui il pensiero e il sapere possono intervenire nei processi di produzione” (Mezzadra, Neilson, 2013, p.17). Complesse sono anche le relazioni che si vengono ad istituire all’interno di quei mondi sociali prodotti sui confini che si muovono fra politica, diplomazia, pace e guerra (Dell’Agnese, 2013 e 2016). Non ultimo, va considerata la percezione del confine che indirizza i comportamenti degli individui,

² Sultano dell’Oman dal 1970 fino alla sua scomparsa nel gennaio 2020. Lo ha succeduto il cugino Haitham bin Tarek, già Ministro del Patrimonio e della Cultura. “Uomo di grande cultura, diplomatico alla Royal Military Academy Sandhurst in Inghilterra, Qaboos ha preso il posto del padre (sovrano ultraconservatore) con un colpo di stato nel 1970, avviando una politica di unificazione e di omanizzazione del Sultanato al fine di riportare gli emigrati omaniti nel paese di provenienza, promuovendo l’istruzione obbligatoria per uomini e donne, migliorando la sanità e tentando di allacciare relazioni con gli alleati occidentali, oltre che con i propri vicini della penisola araba” (Zavettieri, 2020).

³ Londra fu un alleato chiave nella guerra tra il sultano Qaboos e i separatisti del sud del paese. Le intese tra Inghilterra e Oman, comunque, sono da sempre attive e ancora oggi vi è continuità in ambito diplomatico, economico e militare. Non ultimo, l’instaurazione futura di una base inglese di supporto logistico sulla costa del Mar Arabico (cfr. paragrafo 2) come, in passato, è stato l’interesse per l’isola strategica di Masirah, dove gli inglesi avevano stabilito una loro presenza militare negli anni ‘30 del secolo scorso attraverso un deposito di carburante per aerei che volavano tra Aden e Muscat. Una disputa tra le forze britanniche e gli abitanti locali ebbe luogo nel 1942, guidata da uno dei due sceicchi locali, e gli inglesi furono costretti a fuggire dall’isola. Durante la Seconda Guerra Mondiale, gli inglesi stipularono con il Sultano un contratto di locazione di 99 anni per usufruire dell’aeroporto dell’isola, nonostante i paralleli interessi degli Stati Uniti (che avevano anch’essi un loro avamposto). La base continuò ad espandersi negli anni ‘70, sostenendo le forze britanniche e dell’Oman impegnate nella ribellione di Dhofar e, nel contempo, fornendo strutture di transito per i voli RAF a lunga distanza (Collin, 2000). La presenza britannica si ebbe fino al 31 marzo 1977, quando l’aeronautica omanita riprese il controllo della base, poi messa nuovamente a disposizione degli Stati Uniti per le operazioni in Afghanistan nel 2001. A partire dal 2009, il Sultano Qaboos ha concesso alla compagnia dell’aviazione americana DynCorp di mantenere la sua presenza su Masirah. Nella *Vision nazionale 2040* anche Masirah rientra nei programmi di sviluppo (Ardemagni, 2020) e il suo porto sarà ampliato con infrastrutture ad uso turistico e peschereccio (il commercio del pesce è la primaria attività degli abitanti dell’isola).

modificando il paesaggio (e non solo il territorio che è ben altra cosa) (Rumley e Minghi, 1991; Knight, 1971; Hartshorne, 1936). Il paesaggio di confine è anche un modo di vedere e di raccontare lo spazio confinario e le relazioni che si sviluppano intorno ad esso. La sua rappresentazione ne modifica la percezione e ciò fa sì che nella mente delle persone si configuri un certo modo di vedere il confine e di attribuirgli un significato, che non è necessariamente da tutti condiviso (dell’Agnese, 2014). Secondo questo approccio, diventa importante vedere come la rappresentazione del confine modifica le “pratiche relazionali” di coloro che vivono intorno ad esso o che insistono su di esso.

Relativamente alle *escalation* delle trasformazioni che nei prossimi anni si verificheranno nel paese e che vedranno anche l’entrata di nuovi attori (per esempio, Cina, India e Corea del Sud) nel Sultanato, ci sono alcuni principali fattori. Innanzitutto, l’Oman, come stato, si è strutturalmente costruito attorno alla personalità del Sultano Qaboos bin Said Al Said, che ha unificato negli anni ’70 del secolo scorso la variegata società in cui il ramo ibadi dell’islam ha prevalso (Mascetti, 2018). La costruzione del Sultanato ancorata a una *leadership* carismatica, individuale, ha garantito per cinquant’anni stabilità dentro e fuori i confini. Qaboos, dopo l’estromissione del padre, il Sultano Said bin Taymur, ha adottato una politica di grande apertura verso tutti gli altri paesi del Golfo, ponendosi come mediatore ideale dei conflitti, soprattutto tra sunniti e sciiti, rispettando la sovranità delle nazioni e incoraggiando la cooperazione internazionale. Una politica estera neutrale, vincente, delle “porte aperte” e che oggi - in epoca di polarizzazione globale (Stati Uniti vs Cina; Cina vs India; Stati Uniti vs Iran; Arabia Saudita vs Iran; Arabia Saudita-Emirati Arabi Uniti vs Qatar) (Ardemagni, 2020) - potrebbe rafforzarsi o, al contrario, indebolirsi in relazione alle nuove (e future) alleanze parallele istituite per le crescenti esigenze economiche del paese.

Inoltre, la politica estera del Sultanato riflette, da un punto di vista culturale, l’influenza moderatrice dell’ibadismo, un ramo dell’islam kharigita⁴. L’ibadismo⁵ costituisce un pilastro chiave dell’identità nazionale dell’Oman e ad esso si ispirano gli atteggiamenti di tolleranza (culturale e religiosa)⁶, non violenza, mediazione e pragmatismo. Come ha affermato Lefebvre (citato in Cafiero, 2015), “un piacevole disaccordo con gli amici e un pacifico compromesso con i nemici sembrerebbero essere coerenti con il pensiero ibadi nella condotta della politica estera”. Dunque, la politica “silente” del Sultanato si è tradotta sempre in azioni di dialogo, cooperazione, accoglienza e consenso a progetti, operazioni, investimenti internazionali con obiettivi non solo economici ma anche geo-strategici. Tale politica ha contribuito a “liberare” il confine (terzo fattore da considerare) dalle logiche protettive e a

⁴ Il kharigismo è un ramo dell’islam distaccatosi dal sunnismo e dallo sciismo all’epoca del quarto califfo. Attualmente sopravvive la sola fede ibadita, che rifiuta l’etichetta kharigita, insediatasi nel paese nel 686. L’ibadismo è presente anche in alcune parti del Nordafrica (Algeria, Libia, Zanzibar e nell’isola tunisina di Djerba) (Enciclopedia Britannica).

⁵ L’ibadismo, sviluppatosi pochi anni dopo la morte di Maometto, è una delle dottrine più antiche dell’islam e guarda con moderazione ai musulmani di diverso credo. Non professa mai la violenza per motivi religiosi, permette matrimoni misti con islamici di altre confessioni e anche nei confronti dei non musulmani mostra grande apertura. Gli ibaditi si associano apertamente a persone di altre fedi, pregano insieme ai sunniti e sono i meno fanatici di tutti gli islamici (Hoffman, 2012). In origine, il sistema ibadita prevedeva una selezione semi-democratica del leader religioso (imam) da parte dei principali giuristi islamici e capi tribali, ma il sultano Said bin Taimur, negli anni ‘50 del secolo scorso, ha interrotto quest’antica tradizione, per far virare il paese verso un sistema dinastico sotto la guida di un sultano dai poteri assoluti. Qaboos ha introdotto una parvenza di istituzioni democratiche che restano tuttavia ancora prive di reali poteri e legittimazione.

⁶ L’Oman è un paese multietnico, con una popolazione araba spesso mista o discendente da quella delle ex colonie in Africa e India. A questi si aggiungono i nuovi immigrati pachistani, indiani, filippini e bengalesi che insieme rappresentano almeno un terzo degli abitanti (Guarascio, 2015). Inoltre, il sistema legale dell’Oman offre protezione alle minoranze religiose (indù, musulmani sunniti e sciiti, sikh, cristiani, buddisti...) (Cafiero, 2016).

ricercare nuovi “sentieri” per promuovere, all’interno, una società in divenire e, all’esterno, accordi con gli interlocutori politici ed economici.

Punto centrale della riflessione sulla quale si basa questo studio è proprio lo spazio confinario ripensato alla luce degli interventi previsti con il lancio del “Programma nazionale per il miglioramento della diversificazione economica” (il *Tanfeedh*), che ha aperto la strada all’attuazione della *Vision* nazionale 2040 presentata nel 2019⁷. In particolare, l’analisi verte su due precise aree omanite, quella della *exclave* di Musandam e quella del tratto di costa che si estende tra Sohar e Salalah, con all’interno l’area portuale emergente di Duqm su cui convergono per esempio i grandi investimenti cinesi, indiani, coreani e statunitensi. Questo studio si è avvalso di una metodologia di ricerca determinata da una fase esplorativa in cui le fonti più importanti sono stati i *reports* regionali e internazionali, i testi e gli articoli in merito allo sviluppo dell’Oman. L’impianto teorico entro cui si è mosso lo studio ha incluso anche la vasta letteratura geografica in merito ai concetti di *border*, *bordering* e *borderscape* di cui in estrema sintesi si riportano in nota alcuni degli studi visionati⁸. La lettura delle pubblicazioni e la loro rielaborazione rappresentano il metodo di lavoro degli autori, unitamente a una riflessione sul campo che ha permesso, in più occasioni, di osservare direttamente i fenomeni emergenti, seppure non ancora quantificabili e analizzabili in termini di impatto sociale, ambientale e strategico, se non sulla carta, poiché ancora nella loro fase iniziale di realizzazione.

1. OLTRE IL CONFINE: LA SUBREGIONE COMPRESA TRA MUSANDAM E GLI EMIRATI ARABI DEL NORD. – All’interno dei programmi di sviluppo economico e sociale avviati da Oman ed Emirati Arabi Uniti si legge la volontà di implementare le infrastrutture portuali e i relativi contesti urbani della *exclave* omanita di Musandam e degli Emirati Arabi del Nord di Ajman, Um al-Qaywayn, Ras al-Khaymah e al-Fujayrah, dando forma a una subregione. In essa le opportunità spaziali per le comunicazioni economiche e per le interrelazioni sociali non si potenziarono “solo dall’abilità di stabilire iniziali contatti ma dalla capacità di costanza e velocità nel mantenere e sviluppare le comunicazioni. Immediatezza, istantaneità, e velocità sono valori richiesti da attuali comportamenti spaziali, fisici e virtuali” (Paradiso, 2017, p. 27).

I contesti inglobati in tale subregione portano con sé grandi storie: da un lato, la formazione dell’*exclave* di Musandam, avamposto strategico sullo Stretto di Hormuz, dall’altro la sudditanza economica di Ajman, Um al-Qaywayn, Ras al-Khaymah e al-Fujayrah verso gli Emirati Arabi di Abu Dhabi e Dubai. Agli occhi delle *élite* al potere, l’avvio dell’attuale processo di sviluppo dovrebbe condurre a una riduzione delle disuguaglianze sociali nel nord degli Emirati Arabi Uniti e a una ri-affermazione economica della Penisola di Musandam. Ciò avverrebbe attraverso la progettazione di nuove infrastrutture commerciali e

⁷ <https://www.2040.om/en/national-priorities/>

⁸ Sull’evoluzione del concetto di confine si vedano in particolare gli studi di: Brambilla C., “Borderscaping: Imaginations and Practices of Border Making”, *Journal of Borderlands Studies*, 2015, n. 34/4, pp. 635–636; Dell’Agnese E., Amilhat Szary A. L., “Borderscapes: From border landscapes to border aesthetics”, *Geopolitics*, 20, 2015, pp. 4-13; Johnson C., Jones R. et al., “Interventions on Rethinking ‘the Border’ in Border Studies”, *Political Geography*, 2011, n. 30, pp. 61-69; Megoran N., “Rethinking the Study of International Boundaries: a Biography of the Kyrgyzstan-Uzbekistan Boundary”, *Annals of the Association of American Geographers*, 2012, n. 102, pp. 464-481; Newman D., “Borders and Bordering: Towards an Interdisciplinary Dialogue”, *European Journal of Social Theory*, 2006, n. 9, pp. 171-186; Paasi A., “Boundaries as Social Processes: Territoriality in the World of Flows”, *Geopolitics*, 1998, n. 3, pp. 69-88; Parker N., Vaughan-Williams N. et al., “Lines in the Sand? Towards an Agenda for Critical Border Studies”, *Geopolitics*, 14, marzo 2009, pp. 582-587; Parker N., Vaughan-Williams N., “Critical Border Studies: Broadening and Deepening the ‘Lines in the Sand’ Agenda”, *Geopolitics*, 17, 2012, pp. 727-733; Sidaway J., “The Return and Eclipse of Border Studies? Charting Agendas”, *Geopolitics*, 16, 2011, pp. 969-976; Van Houtum H., Van Naerssen T., “Bordering, Ordering and Othering”, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93, febbraio 2002, pp. 125-136.

per il turismo (in particolare quello crocieristico), nonché di una nuova destinazione d'uso del porto di Khasab fino ad oggi utilizzato quasi esclusivamente per il contrabbando di merci con l'Iran (su cui grava l'embargo imposto dagli USA). Ovviamente, alla finalità di sviluppo economico di questa subregione si aggiungono le storiche implicazioni geopolitiche e di sicurezza per la presenza di Hormuz.

Ma andiamo con ordine nella presentazione di questo contesto. Innanzitutto, c'è lo Stretto di Hormuz, un limitato tratto di mare che divide il Golfo Persico dal Golfo dell'Oman, luogo di competizione tra paesi: il motivo è la sua importanza strategica legata sia alla posizione geografica – si trova tra Iran e penisola arabica – sia al fatto di essere una delle rotte marittime più importanti al mondo, soprattutto per il commercio del petrolio. Da qui passa un quinto del petrolio mondiale (Sabahi, 2019), quantità superiore a quella che attraversa altri importanti corridoi marittimi (Zavettieri, 2020), in passato molto contesi o al centro di gravi crisi internazionali, come il Canale di Suez e lo stretto di Bab el Mandeb nel Mar Rosso, e gli stretti che separano la Turchia dall'Europa (N.N., 2019a; Divsallar, Pedde, 2019). Lo Stretto di Hormuz ha una conformazione particolare. A sud è delimitato dalla provincia di Musandam, a nord confina con l'Iran e con diverse isole non troppo ospitali, alcune delle quali disabitate. Questo tratto di mare, lungo 150 chilometri e nel suo punto più stretto largo 33, da sempre collega le civiltà arabe e persiane con il subcontinente indiano, l'Asia Pacifica e le Americhe. La stabilità di Hormuz è fondamentale sia per gli Stati della regione del Medio Oriente sia per i principali importatori di petrolio, soprattutto per il contesto asiatico Cina, Giappone, Corea del Sud e India. Anche gli Stati Uniti importano petrolio che attraversa lo Stretto, ma in proporzione minore rispetto ad altri paesi (Fromherz, 2019). Negli ultimi anni, Emirati Arabi Uniti e Arabia Saudita hanno provato a individuare altre rotte per commerciare il loro petrolio e costruito oleodotti per portare il greggio in Oman, nell'Emirato di al-Fujayrah, nel Golfo dell'Oman e nello Yemen (N.N., 2019b). Al momento però la capacità di queste rotte alternative non è tale da assorbire tutte le esportazioni di greggio dei paesi produttori. Da qui la necessità di creare nuovi *hub* commerciali al di fuori dello Stretto (cfr. paragrafo 2).

L'*exclave* omanita di Musandam, ubicata all'interno dell'Emirato di al-Fujayrah, riveste un ovvio ruolo strategico. L'antico impero dell'Oman combattè spesso con le tribù beduine del Nord degli Emirati per mantenere il possesso di queste terre e uno dei primi avamposti occupati fu la fortezza di Khasab, a cui seguì l'occupazione di Bukha e Daba al-Baya, che formano oggi la moderna *exclave*. In realtà, le aride terre occupate dall'Impero dell'Oman erano molte di più, ma, soprattutto durante la presenza portoghese, i beduini ebbero la meglio a discapito dell'Impero stesso. Durante la presenza degli inglesi, rafforzatisi con lo sviluppo dell'industria delle perle, essi occuparono molte terre, tranne la regione di Musandam a cui il Sultanato si rifiutò sempre di arrendersi (Vecellio Segate, 2016). Nel 1971, quando si formarono gli Emirati Arabi Uniti, essi, come giovane federazione, non sfidarono il potente Sultano, lasciando quindi Musandam all'Oman. Ciò significava avviare nuovi processi di territorializzazione, accedere alle risorse di petrolio e soprattutto avere propri diritti marittimi sullo Stretto insieme all'Iran. Da quel momento era "ufficiale" che tutto il traffico marittimo in uscita dal Golfo Persico avveniva nelle acque territoriali omanite; viceversa la navigazione in entrata in quelle iraniane.

Dal 1979, data della rivoluzione islamica in Iran e punto di partenza di tutta una serie di sanzioni internazionali, un'importante attività di contrabbando nasce tra l'Iran e il porto di Khasab. Il fenomeno del contrabbando dura ormai da decenni e rappresenta un'attività fondamentale per chi vive a Khasab e, sull'altra sponda di Hormuz, a Bandar (genera quasi cinque miliardi di dollari l'anno) (D'Alessandro, 2015; Müller, Castelier, 2016). Si è creata una vera e propria triangolazione commerciale dagli Emirati Arabi Uniti, da dove giungono le merci su mezzi pesanti, a Khasab e da qui a Bandar con gli *speedboats* iraniani. Questo

commercio (il)legale è permesso dai rispettivi governi, poiché rappresenta un importante rientro di denaro e dà una possibilità di lavoro alle popolazioni locali, sia omanite sia iraniane (il contrabbando rappresenta un terzo delle importazioni in Iran). L'avvio dunque del progetto di ampliamento del porto di Khasab per diversificare i commerci - quindi renderli legali soprattutto quando decadrà l'embargo sull'Iran - e consolidare il turismo crocieristico rappresenterà la svolta economica.

In questo contesto si inseriscono anche le necessità degli Emirati Arabi del Nord, dove gli echi della modernizzazione sono avvenuti più lentamente e a ritmi meno convulsi rispetto a Dubai e Abu Dhabi (Morazzoni, 2003). Inoltre, la mancanza di una capacità finanziaria locale e di famiglie facoltose in grado di supportare grossi investimenti infrastrutturali (Young, 2014) causa da tempo dipendenza economico-finanziaria da Dubai e Abu Dhabi.

In questa zona della penisola arabica, le famiglie fanno parte degli *hawalah arabi*, ovvero nomadi o seminomadi del mare con una storia improntata sui commerci tra entrambe le rive, del Golfo⁹, araba e persiana. La caratteristica *hawalah*, che contraddistingue la popolazione degli Emirati settentrionali, è quella di avere un'apertura culturale e un certo cosmopolitismo, elementi che l'avvicinano più agli omaniti del Musandam che ai restanti Emirati, nonostante il consenso dato, dopo l'unificazione nel 1971, alle politiche portate avanti da Abu Dhabi (seppur la riluttanza intermittente di Ras al-Khaymah) (Ardemagni, 2020).

Lo slancio verso investimenti internazionali per progetti infrastrutturali urbani e marittimi e il consolidamento delle nicchie economiche in settori come l'agricoltura, l'industria manifatturiera, i prodotti farmaceutici e l'istruzione, potrebbero offrire agli Emirati del Nord un'occasione per far rivivere le peculiarità e le identità locali, oltre ad incrementare le economie interne (Ardemagni, 2020). Inoltre, un'alleanza regionale con i vicini del Musandam contribuirebbe a rafforzare il senso di sicurezza, utile ad attrarre investimenti esteri e ad avviare le prospettive di cooperazione.

A rafforzare l'idea della costruzione di una subregione Emirati-Oman ci sarebbe anche la penetrazione economica della Cina (Badawi, 2017), che segnerebbe l'ascesa della costellazione navale in questa area, ridisegnando così i "confini" delle strategie dello Stretto di Hormuz.

2. LITORALI E PIANIFICAZIONE STRATEGICA: IMPATTO SULLA GEOGRAFIA ECONOMICA OMANITA. – Nel Sultanato dell'Oman, come anche negli Emirati Arabi Uniti e in Qatar, una serie di investimenti e progetti sta ridisegnando il panorama politico, di sicurezza e simbolico dei litorali. In particolare, i progetti (sintetizzati nelle *Vision* nazionali) mirano a implementare le infrastrutture relative a *free economic zones*¹⁰, sviluppo urbano e turistico, logistica, espansione dei porti. Attraverso lo stato dell'Oman fluisce il traffico economico e commerciale di due continenti (subcontinente sud-asiatico, Asia occidentale e Africa orientale) e di tre mari (Mar Arabico, Mar Rosso e Oceano Indiano). Ciò evidenzia l'importanza che rivestono le aree portuali, considerate tra i principali attori di sviluppo economico del paese e perciò fonti di investimenti sia nazionali sia internazionali. Il governo omanita ha avviato alcune azioni di ingegneria sociale e di cittadinanza dinamica, *in primis* con la sollecitazione del settore privato a usufruire della manodopera nazionale attraverso un messaggio di incoraggiamento al dovere e alla responsabilità civili. Questa "*project-ization of identities*" (Ardemagni, 2020) è il principale contenuto del programma nazionale volto a

⁹ Le origini degli *hawalah* risalgono ad alcune tribù arabe stabilitesi nelle regioni costiere dell'Iran meridionale per ragioni commerciali e, successivamente, in momenti diversi, avevano deciso di ritornare sulla costa araba (Maestri, 2009).

¹⁰ Le *free economic zones* presenti nel Sultanato dell'Oman sono quattro (Al Mazunah, Salalah, Duqm e Sohar) di cui le due più importanti sono quelle di Duqm e Sohar. Per l'elenco completo di tutte le *free zone* presenti in area MENA si veda <http://middleeastfreezone.com/duqm-free-zone>.

trasformare la struttura economica del paese, implementando il rapporto tra connettività e patrimonio.

A livello nazionale, *Vision 2040* punta a raggiungere un'economia più diversificata, sostenibile e competitiva che si basi sulla conoscenza e sull'innovazione, che operi all'interno di quadri integrati, che si adatti alle rivoluzioni industriali e che raggiunga la sostenibilità fiscale. Attraverso la diversificazione, l'Oman intende slegarsi dalla dipendenza dal settore energetico e degli idrocarburi, attualmente unica vera fonte di ricchezza del paese¹¹.

A livello internazionale, l'Oman si è aperto a modalità di cooperazione economica molto utili per lo stato che, in cambio di investimenti esteri, concede l'accesso ai suoi porti a paesi come Cina, Gran Bretagna, Stati Uniti.

In merito alle infrastrutture, gran parte dei lavori della *Vision 2040* sono stati dedicati allo sviluppo dei porti marittimi (fig. 1). L'Oman, infatti, punta a posizionarsi come fulcro logistico nella catena distributiva del Golfo. Tra i progetti più importanti, si annovera quello del porto di Sohar¹², da cui transita gran parte dei prodotti estrattivi, che verrà ulteriormente ampliato con la realizzazione di un nuovo terminal per container. A sud di Sohar, vi è il porto di Muscat, Sultan Qaboos, il cui progetto immobiliare a destinazione mista prevede la costruzione di una *promenade* sul lungomare, con negozi di lusso, immobili arredati secondo soluzioni domotiche all'insegna del risparmio energetico, attracchi per imbarcazioni da diporto e per grandi navi da crociera, strutture alberghiere, un acquario e un mercato del pesce.

Anche il porto commerciale di Salalah rientra nel piano di rinnovamento poiché è considerato crocevia tra Mare Arabico, Oceano Indiano e Golfo di Aden. Infatti, è prevista la realizzazione di un secondo bacino, di una barriera frangiflutti e di nuovi punti di ormeggio. Saranno anche ampliati il terminal cargo e l'area di stoccaggio dei container¹³. Iniziative di rigenerazione riguarderanno i porti di Shinas, nel cui progetto è contemplato un terminale marittimo per i traghetti, e di Khasab (cfr. paragrafo 1).

Una considerazione particolare merita il porto di Duqm, a 670 chilometri a nord di Salalah e 550 km a sud di Muscat. Il governo intende valorizzare, attraverso strategie di sviluppo e di ripopolamento, le zone meridionali del paese confinanti con lo Yemen, dotate di un notevole potenziale economico¹⁴, ma tormentate da conflitti di varia natura: circa tre quarti della popolazione dell'Oman si concentrano infatti a nord, nello stretto litorale dell'area di Muscat. Duqm è inoltre vicino allo Stretto di Hormuz e, dunque, la realizzazione del porto sarà vantaggiosa per paesi come la Cina, che avrebbero l'opportunità di attraccare nel porto mediorientale senza l'obbligo di attraversare lo Stretto.

¹¹ Agli attuali ritmi estrattivi, le riserve omanite dureranno ancora per 15 anni ed è per questo motivo che il Sultanato ha deciso di imprimere una netta accelerazione alla propria economia per cercare alternative in grado di garantire gli attuali livelli di benessere (Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, 2017). Attualmente il petrolio e il gas rappresentano quasi la metà del PIL dell'Oman, quasi i tre quarti delle esportazioni e tra i ⅓ e i ⅕ delle entrate del governo.

¹² La città ospita i due più grandi stabilimenti del paese nei settori petrolchimico e della produzione siderurgica.

¹³ Di particolare rilievo è stato l'avvio del programma generale (2011-2030), che prevede l'istituzione dell'*hub* Salalah comprendente un centro di collegamento e distribuzione ferroviaria, magazzini e strutture logistiche, terminal per il turismo crocieristico. La realizzazione di questa *free zone* è stata in parte affidata alle PMI locali. (Salalah Free Zone, Sito Ufficiale del Porto di Salalah, <http://www.sfzco.com>).

¹⁴ Nel governatorato del Dhofar, Salalah risulta, al momento, l'unica fonte di sviluppo economico grazie al turismo balneare e alla *free economic zone*. La regione è anche sede di inestimabili siti archeologici tutelati dall'Unesco e da essa partiva la Via dell'incenso, preziosa resina che, nel corso dei secoli, ha costituito la ricchezza di questi luoghi e che oggi rappresenta un fattore del potenziale economico.



Figura 1. I principali porti commerciali dell'Oman

Per capire l'importanza strategica di questo porto a livello economico, è importante fare riferimento ad alcune vicende storiche che ne hanno determinato la situazione attuale. Tra l'Ottavo e il Quindicesimo secolo, infatti, tra le varie rotte mercantili, i navigatori omaniti attraversavano l'Oceano Indiano, aggiravano lo Stretto di Malacca e infine arrivavano nel sud della Cina (fig.2) con la quale ha sempre mantenuto proficui rapporti commerciali. Ciò ha consentito un costante sviluppo, nel corso dei secoli, di una sorta di “ponte marittimo-commerciale” tra le due civiltà. La città di Sohar, principale *hub* portuale per traffico marittimo, era “la porta verso la Cina”¹⁵ (Wilkinson, 1977, p. 887), non a caso, nel 1980, è stata costruita la nave *Sohar* nell'omonima città che ha ripercorso, in memoria dei felici trascorsi commerciali, le tappe dell'antica Via della Seta fino a Guangzhou, in Cina. Gli scambi commerciali tra Guangzhou, Sohar e il Dhofar raggiunsero il culmine nell'878 d.C., ma subirono una battuta d'arresto¹⁶ fino agli inizi del Quindicesimo secolo. Tuttavia, tra alti e bassi, si giunse a una nuova fase di amicizia tra Cina e Oman (Tong, Han e Chen, 2017, pag. 246) allorché il grande ammiraglio musulmano della marina cinese, Zheng He, condusse sette spedizioni marittime fino al Dhofar e a Hormuz¹⁷ facendo rifiorire i rapporti commerciali sino-omaniti.

¹⁵ Le merci vendute all'Oman erano perlopiù prodotti agricoli; le merci vendute alla Cina erano soprattutto incenso, datteri, perle e cavalli. L'incenso era spedito dalla regione del Dhofar nell'Oman meridionale verso la Cina. La rotta da Sohar a Guangzhou era anche chiamata “Spice Road” (<https://en.unesco.org/silkroad/countries-alongside-silk-road-routes/oman>).

¹⁶ A causa della rivolta contadina guidata da Huang Chao, le truppe di rivolta si spostarono nella città di Guangzhou e attaccarono ebrei, cristiani, zoroastriani e residenti musulmani, tra cui omaniti. Da quel momento il rapporto commerciale tra la Cina e l'Oman è gradualmente diminuito (Saadi, 2012, p. 91).

¹⁷ Hormuz e Dhofar vennero raggiunti durante la prima (da dicembre 1405 a settembre 1407), la terza (da dicembre 1409 a giugno 1411), la sesta (dicembre 1421 ad agosto 1422) e la settima spedizione (da gennaio

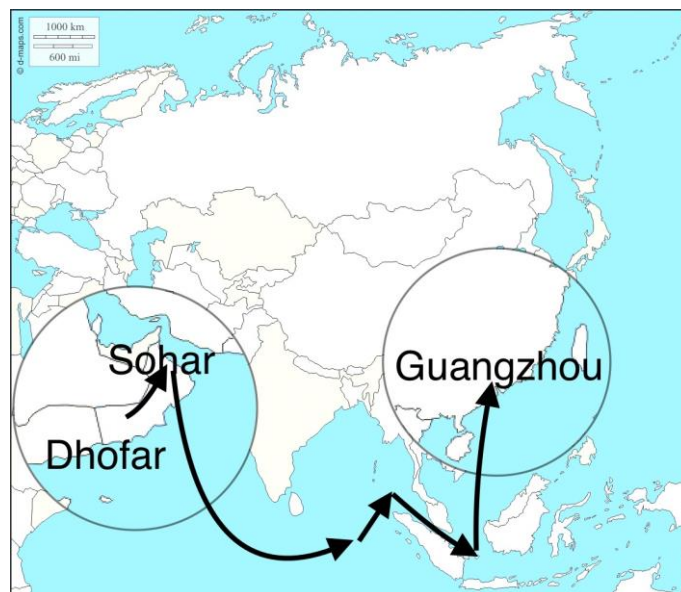


Figura 2. La “Spice Road” dal Dhofar, attraverso Sohar, fino a Guangzhou

Fonte: elaborazione dell’A.

Questi trascorsi commerciali tra Cina e Oman sono stati rivalutati negli anni ‘70 con l’ascesa al trono del Sultano Qaboos che si è impegnato a implementare le relazioni internazionali, comprese quelle con la Cina, riavviate dopo una precedente parentesi di tensioni¹⁸. Alla fine degli anni ‘70 la Cina ha iniziato ad adottare un approccio meno teso verso le monarchie nel Golfo Persico¹⁹. Da allora ad oggi, le strategie politiche hanno favorito iniziative di tipo culturale che sono alla base dei legami amichevoli²⁰. Tuttavia è la

1431 a luglio 1433) (Tamura, Mention, Lush, Tsui e Cohen, 1997, p. 70). In questo stesso periodo, anche la regione del Dhofar ha ripetutamente effettuato spedizioni in Cina. Gli inviati dal Dhofar arrivarono a Pechino nel 1421 con una delegazione di 16 nazioni tra cui Hormuz e Aden. Il re del Dhofar, Ali, organizzò un’altra spedizione a Pechino nel 1433. Infine, nel 1436 con inviati di Aden, Hormuz e altre regioni (Olimat, 2016, p. 129). Da allora, i contatti diretti tra i due paesi si sono gradualmente interrotti per vari motivi, non ultima le distruzioni di Muscat, Sohar e altre città portuali dell’Oman da parte dell’esercito coloniale portoghese (Saadi, 2012, p. 104).

¹⁸ Dopo la fondazione della Repubblica Popolare Cinese nel 1949 non vi furono evidenti progressi nei rapporti diplomatici tra Cina e GCC, incluso l’Oman. Negli anni ‘50 e ‘60, quando la Cina ha stretto un’alleanza con l’Unione Sovietica, l’Oman era considerato dalla Cina “seguace dell’Occidente”. Il governo cinese, infatti, ha supportato il Fronte di Liberazione del Dhofar (DLF) e il Fronte popolare per la liberazione degli occupati del Golfo Persico Arabo (PFLOAG) (Bin Huwaidin, 2002, pp. 102-104). A causa delle relazioni del governo cinese con le organizzazioni antigovernative dell’Oman, nell’aprile 1972, il Sultanato annunciava di dissociarsi dalla Cina (Abidi, 1982, p. 252). Nel maggio del 1978, il Sultanato dell’Oman e la RPC firmarono l’accordo sull’istituzione di relazioni diplomatiche a Londra (Lansford, 2012, p. 1084). Dopo il 2009, quando le flotte navali cinesi conducevano missioni contro i pirati nel Golfo di Aden, esse trovarono appoggio presso il porto di Salalah e in diverse occasioni l’Oman ha fornito loro ospitalità e supporto logistico. Cina e Oman hanno così rafforzato la cooperazione negli affari regionali e hanno compiuto sforzi congiunti per mantenere la sicurezza e la stabilità regionale.

¹⁹ La Cina era infatti meno stimolata ad opporsi alle repressioni sulle forze anti-monarchiche in Oman (Wakefield & Levenstein, 2011, p. 3).

²⁰ Ad esempio, l’Oman ha creato strutture commemorative come il monumento all’imbarcazione *Sohar* a Guangzhou e il Zheng He Memorial Park in Oman per celebrare gli storici scambi marittimi (Wu, 2015, p. 10); la mostra della cultura cinese nel Muscat Art Festival (China Culture, 2015); l’istituzione del Centro di studi culturali arabi e islamici all’Università di Pechino e apertura di lezioni di cinese presso l’università Sultan

cooperazione economica il vero motore dello sviluppo e del protrarsi dei legami tra i due stati che attualmente sono in ottimi rapporti²¹. È nell'ambito di tali equilibri che si inserisce la riqualificazione del porto di Duqm, poichè il progetto rientra nella più ambiziosa iniziativa cinese di espansione e ri-valorizzazione *One Belt One Road*²² (OBOR) (The Diplomat, 2014).

L'Oman nel 2011, aveva già istituito la *Duqm Special Economic Zone*, che copre un'area di 2000 chilometri quadrati lungo il Mar Arabico, la più grande *special economic zone* nella regione MENA ed una delle più grandi zone economiche del mondo²³ (Al-Fazari, Teng, 2019, p. 154). L'accordo *China-Oman Industrial Trade Park*, siglato nel 2016, prevede la realizzazione, nell'area di Duqm, di un parco industriale, di impianti energetici da fonti alternative e infrastrutture per il settore turistico. Ciò, naturalmente, conferma come la diversificazione del mercato omanita indurrebbe il paese a trarre vantaggi dalla partecipazione a OBOR, perchè verrebbe ad ampliare il ruolo regionale dell'Oman. Si andrebbero a instaurare nuove e produttive relazioni commerciali con il Pakistan (porto di Gwadar) e con i paesi del corno d'Africa (in particolare con i porti di Gibuti e Mombasa); contestualmente, la Cina potrebbe raddoppiare le proprie importazioni, soddisfacendo le proprie esigenze.

Questo imponente programma infrastrutturale legato ai porti di Sohar, Muscat, Duqm, Salalah, Shinas e Khasab testimonia la volontà del Sultanato di dare un nuovo volto strategico al litorale che si affaccia sul Mar Arabico, anche con l'intento di sgravare il pesante ruolo che da sempre possiede la "Gulf Throat" (Han, Chen, 2018, p. 1) dello Stretto di Hormuz. Anche la Gran Bretagna, ovviamente, trarrà vantaggio da questi processi di ri-territorializzazione economica dell'area di Duqm. La stipula dell'accordo che prevede nel porto l'inserimento di strutture per l'addestramento militare permetterà alla Gran Bretagna di presenziare permanentemente nel paese dopo gli avvenimenti degli anni '70 (Browne, 2018).

Gli Stati Uniti, a seguito del *China-Oman Industrial Trade Park*, hanno avviato una serie di accordi con l'Oman per facilitare l'accesso ai porti di Duqm e di Salalah. Viene così di fatto ridotta la necessità, per gli americani, di passare dallo stretto di Hormuz, evitando spiacevoli incidenti diplomatici con l'Iran²⁴.

La cooperazione Cina-Oman, nella prospettiva cinese, presenta una serie di criticità da tenere in debita considerazione, che si possono classificare in macro-rischi e micro-rischi. I primi comprendono problematiche a livello nazionale legate a turbolenze politiche interne o collassi economici; i micro-rischi sono invece collegati a questioni specifiche delle aziende cinesi. Se comunque i rischi macroeconomici dovessero produrre un impatto maggiore sulla

Qaboos. Muscat, nel 2008, è stata la nona e unica fermata nel Medio Oriente della torcia olimpica fra Grecia e Cina (Han, Chen, 2018, p. 6).

²¹ L'Oman è il primo paese a vendere petrolio alla Cina (Olimat, 2014, p. 165).

²² La Cina e l'Oman hanno firmato un *memorandum* d'intesa sulla OBOR il 15 maggio 2018. L'obiettivo è promuovere la costruzione della *21st Century Maritime Silk Road* (va ricordato che esiste anche una rotta terrestre *The Silk Road Economic Belt*, di cui non ci occupiamo in questa sede). L'accordo è stato firmato a Pechino dai ministri degli Esteri cinese e omanita. Il progetto OBOR riguarda oltre 60 paesi e coinvolge significative risorse tecnologiche, umane, finanziarie e politiche. Le rotte, marittime e terrestri, attraverseranno Asia, Africa ed Europa e l'obiettivo è il rafforzamento dei collegamenti tra i paesi interessati. In particolare la *Maritime Silk Road* si snoda dai porti orientali della Cina, prosegue verso il sud-est asiatico, Africa, Asia occidentale e Mediterraneo, dove sono coinvolti i porti della Grecia e di Venezia, e termina a Rotterdam. Entrambe le rotte, che richiamano l'antica Via delle Seta, avranno una serie di ramificazioni e importanti crocevia, come Gwadar, Sohar, Istanbul, Rotterdam e Amburgo (Han, Chen, 2018, p. 7; Leavy, 2018) (per il programma relativo ai corridoi economici oggetto di questa rotta si rimanda a Al-Fazari, Teng, 2019, p. 146, per ulteriori approfondimenti sulle Vie della Seta si veda Gavinelli, 2018a; 2018b).

²³ Duqm, prima del 2011, era un piccolo villaggio di pescatori con circa 5000 abitanti (Al-Fazari, Teng, 2019, p. 154).

²⁴ Relativamente alle tensioni tra Stati Uniti e Iran è utile, in questa sede, ricordare l'attacco alle navi petroliere statunitensi, avvenuto il 13 giugno 2019 a largo del Golfo di Oman. Gli Stati Uniti e il Regno Unito ritengono l'Iran responsabile dell'attacco (Perteghella, 2019).

cooperazione Cina-Oman, la probabilità che essi diventino reali sarebbe comparativamente inferiore rispetto ai micro-rischi i quali, invece, persisterebbero (tab. 1).

TAB. 1 - RISCHI DELLA COOPERAZIONE CINA-OMAN NELL'AMBITO DELL'OBOR: PROSPETTIVA CINESE

| Macro-rischi | Micro-rischi |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. La successione di potere dell'Oman può innescare turbolenze politiche, creando una minaccia per la continuità e la stabilità della governance nazionale. 2. La situazione nelle zone di confine nel Dhofar (confinante con il governatorato di Duqm) è molto complicata. I rischi di investimento sono molto elevati. 3. L'economia omanita soffre di un deficit fiscale critico. 4. Le turbolenze geopolitiche possono influire sulla sicurezza degli investimenti delle imprese cinesi. L'Oman si trova infatti tra due potenze geopolitiche nel Golfo in conflitto tra loro: Arabia Saudita e Iran. | <ol style="list-style-type: none"> 1. L'Oman ha problemi di risorse umane che pongono restrizioni alle imprese cinesi che devono impiegare lavoratori locali. 2. Il clima e le ricorrenze religiose in Oman hanno un impatto sui progressi degli investimenti e delle costruzioni. 3. Le infrastrutture sono piuttosto datate e non possono essere rinnovate a breve termine (numero e lunghezza delle autostrade limitati, energia elettrica in grave carenza e in vecchie condizioni, rare risorse idriche). |

Fonte: rielaborazione personale da Han, Chen, 2018, p. 10.

CONCLUSIONE. – Tra gli obiettivi del programma *Vision 2040* vi è l'intenzione di sviluppare un litorale strategico che accolga porti rinnovati, strutture industriali all'avanguardia, progetti di investitori stranieri. Tra le mire omanite si manifesta, evidentemente, l'ambizione di dislocare il fulcro dei commerci dallo Stretto di Hormuz alla costa omanita che affaccia sul Mare Arabico. Il baricentro degli affari economici e commerciali si sposterebbe, quindi, da una area geopoliticamente problematica situata alle porte del Golfo Persico ad una più neutrale, situata più a sud, cioè quella appartenente alla porzione di territorio più estesa dell'Oman. In tale contesto bisogna tenere presente che l'Oman oltre ad essere da sempre un paese di grande apertura religiosa e culturale, lo è anche nella sfera diplomatica: il rafforzamento del litorale consoliderà i rapporti tra lo stato e tutti gli attori stranieri che, attraverso investimenti, accordi commerciali e militari, avranno interessi verso quel litorale.

Trattandosi di progetti *in itinere* non si può ancora determinare l'impatto dal punto di vista economico, geopolitico e ambientale. Gli aspetti del programma di sviluppo, in teoria, risultano alquanto ambiziosi per l'Oman e, se da una parte il governo omanita ha come obiettivo primario quello di incentivare il turismo, dall'altra verrebbe a sussistere la coesistenza tra gli stabilimenti industriali situati nelle aree portuali e i vicini servizi di *hospitality*, con evidenti impatti estetici e ambientali. Il turismo omanita trae, infatti, la sua linfa dall'ambiente: in Oman esistono diverse riserve naturali a tutela di specie protette in tutto il mondo (uccelli acquatici di specie rare, tartarughe marine, squali balena, delfini, coralli...). Si auspica, pertanto, che tali riserve, con l'edificazione delle nuove aree industriali, vengano ampliate o perlomeno mantenute, senza alterarne l'equilibrio ecologico.

Per di più, la presenza della Cina sul litorale omanita rappresenta, nell'ambito del disegno OBOR, con l'adesione alla *21st Century Maritime Silk Road*, la prova evidente della creazione di una rete commerciale globale tra l'Oman e gli stati che aderiscono al progetto. Insomma, il litorale del Mare Arabico sarebbe il *trait d'union* tra l'Estremo Oriente e l'Europa. E anche la subregione comprendente l'*exclave* Musandam e gli Emirati Arabi del Nord ne trarrebbe vantaggi: il confine tra i due stati diverrebbe più fluido, grazie alla rete di scambi tra il porto di Khasab e i porti degli Emirati del Nord che affacciano sul Golfo Persico.

BIBLIOGRAFIA

- ABIDI A. H. H., *China, Iran, and the Persian Gulf*, New Delhi, Radiant Publishers, 1982.
- AL-FAZARI H., J. TENG, "Adoption of One Belt and One Road initiative by Oman: lessons from the East", *Journal for Global Business Advancement*, 2019, n. 12/1, pp. 145-166.
- AGNEW J., "The Territorial Trap: the Geographical Assumptions of International Relations Theory", *Review of International Political Economy*, 1994, n. 1, pp. 53-80.
- ARDEMAGNI E., "Strategic Littorals: Connectivity and Heritage in Northern UAE and Oman", *ISPI*, gennaio 2020, in <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/strategic-littorals-connectivity-and-heritage-northern-uae-and-oman-24760>.
- BADAWI T., "Bahituun iqtisadyyun: altaqarib aliqtisadyy al'amiraatyuu alsinyu yatawase akthar min ayy waqt" [Ricerche: i rapporti commerciali tra Cina ed Emirati Arabi Uniti in continua espansione], 2017, in <http://www.emasc-uae.com/news/view/7949> (link in arabo).
- BATTAGLIA A., "Gli emergenti distretti turistici nel sultanato dell'Oman: il caso di Mascate", *Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia*, XXXI, 2019, n. 2, pp. 7-21.
- BIN HUWAIDIN M., *China's relations with Arabia and the Gulf: 1949-1999*, New York, Routledge Curzon, 2002.
- BRAMBILLA C., "Borderscaping: Imaginations and Practices of Border Making", *Journal of Borderlands Studies*, 34, 2015, n. 4, pp. 635-636.
- BRAMBILLA C., "Shifting Italy/Libya Borderscapes at the Interface of EU/Africa Borderland. A 'Genealogical' Outlook from the Colonial Era to Post-Colonial Scenarios", *ACME - An International E- Journal for Critical Geographies*, 2014, n. 13, pp. 220-245.
- BROWNE G., "Britain announces new military base in Oman", *World*, novembre 2018, in <https://www.thenational.ae/world/gcc/britain-announces-new-military-base-in-oman-1.788284>.
- CAFIERO G., "What the Arab World Can Learn from Oman", *Huffpost*, settembre 2016, in https://www.huffpost.com/entry/what-the-arab-world-can-learn-from-oman_b_8074584.
- COLIN R., *Masirah: Tales from a Desert Island*, The Pentland Press, 2000.
- CRAMPTON J.W., "Cartography: Performative, Participatory, Political", *Progress in Human Geography*, 2009, n. 33, pp. 840- 848.
- ENCICLOPEDIA BRITANNICA, "Kharijite", in <https://www.britannica.com/topic/Kharijite#ref268127>.
- D'ALESSANDRO J., "Navigando tra i fiordi dell'Oman", *Repubblica.it*, 2015, in https://www.repubblica.it/viaggi/2015/03/01/news/navigando_tra_i_fiordi_dell_oman-117055989/.
- DELL'AGNESE E., "Nuove geo-grafie dei paesaggi di confine", *Memoria e Ricerca*, Franco Angeli, aprile 2014, pp. 51-65.
- DELL'AGNESE E., "The Political Challenge of Relational Territory", in D. FEATHERSTONE, J. PAINTER, (a cura di), *Spatial Politics: Essays for Doreen Massey*, Oxford, Wiley, 2013, pp. 115-124.
- DELL'AGNESE E., "What (political) geography ought to be. La geografia politica fra la pace e la guerra", *Semestrare di Studi e Ricerche di Geografia*, XXVIII, 2016, n. 1, pp. 109-121.
- DIVSALLAR A., PEDDE N., "Hormuz e i mare contesi", 2019, *Limes*, in <http://www.limesonline.com/cartaceo/hormuz-e-i-mari-contesi?prv=true>
- FROMHERZ A.J., "Why the Strait of Hormuz Is Still the World's Most Important Chokepoint", *Foreign Affairs*, giugno 2019, in <https://www.foreignaffairs.com/articles/2019-07-17/why-strait-hormuz-still-worlds-most-important-chokepoint>.

- GAVINELLI D., “One Belt One Road: la riapertura delle Vie della Seta o un nuovo percorso geopolitico per la Cina?”, *Geography Notebooks*, 2018a, n. 1/1, pp. 15-26.
- GAVINELLI D., “L’importanza crescente delle Nuove Vie della Seta nel dibattito geografico e nelle altre discipline”, *Geography Notebooks*, 2018b, n. 1/1, pp. 9-11.
- GHISELLI A., “Le nuove ‘Vie della Seta’ e il Medio Oriente: ambizioni strategiche e divisioni regionali”, *Twai.it*, 2018 in <https://www.twai.it/articles/le-nuove-vie-della-seta-e-il-medio-oriente-ambizioni-strategiche-e-divisioni-regionali/>.
- GUARASCIO F., “L’islam tranquillo degli ibaditi”, *Eastwest.eu*, luglio 2015, in <https://eastwest.eu/it/east-57/1-islam-tranquillo-degli-ibaditi>.
- HAN Z., X. CHEN, “Historical Exchanges and Future Cooperation Between China and Oman Under the ‘Belt & Road’ Initiative”, *International Relations and Diplomacy*, 6, 2018, n. 1, pp. 1-15.
- HARTSHORNE R., “Suggestions on the terminology of political boundaries”, *Annals of the Association of American Geographers*, XXVI, 1936, n. 1, pp. 56–57.
- HOFFMAN V. J., *The Essentials of Ibadī Islam*, Syracuse University Press, New York, 2012.
- ISMAEL T. Y., ISMAEL J. S. AND PERRY G. E., *Government and politics of the contemporary Middle East: Continuity and change*, New York, Routledge, 2016.
- KAMEL, M., “China’s belt and road initiative: implications for the Middle East”, *Cambridge Review of International Affairs*, 31, 2018, n. 1, pp.7 6–95.
- KAREN E. Y., *The Political Economy of Energy, Finance and Security in the United Arab Emirates: between the Majlis and the market*, New York, Palgrave Macmillan, 2014.
- KNIGHT D., “Impress Of Authority And Ideology On Landscape A Review Of Some Unanswered Questions”, *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 1971, pp. 382-387.
- LANSFORD T., *Political handbook of the world*, Los Angeles, CQ Press, 2012.
- LEAVY B., “China’s ‘New Silk Road’ initiative—implications for competitors and partners, near and far”, *Strategy & Leadership*, vol. 46, 2018, n. 2, pp. 34-40.
- MAESTRI E., *La regione del Gulf Cooperation Council (GCC). Sviluppo e sicurezza umana in Arabia*, Milano, FrancoAngeli, 2009.
- MASCETTI S., “La diplomazia gentile dell’Oman”, *Internazionale*, 2018, in <https://www.internazionale.it/bloc-notes/stefania-mascetti/2018/01/17/oman-diplomazia-gentile>.
- MASSEY D., *For Space*, London, Sage, 2005.
- MEZZADRA S., NEILSON B., *Border as Method, or, the Multiplication of Labor*, Londra, Duke University Press, 2013.
- MINGHI J., “From Conflict to Harmony in border landscapes”, in RUMLEY D., MINGHI J.V. (eds.), *The Geography of Border Landscapes*, London and New York, Routledge, 1991, pp. 15-30.
- MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE, *Vision 2030 entra nel vivo, opportunità da cogliere a Riad*, XI, Maggio 2017, in https://www.esteri.it/mae/resource/pubblicazioni/2017/05/newsletter_n.3_maggio_2017.pdf.
- MORAZZONI M., “Emirati Arabi Uniti. Petrolio, organizzazione territoriale e turismo”, in CETTI SERBELLONI M. (a cura di), *Sguardi sul mondo con gli occhiali della Geografia*, Quaderni di Geografia Culturale n.2, Milano, Cuesp/IULM, 2003, pp. 100-106.
- MULLER Q., CASTELLIER S., “Siamo stati nel paradiso dei contrabbandieri di Khasab prima che rischi di scomparire”, *VICE*, 2016, <https://www.vice.com/it/article/7x39pa/contrabbando-khasab-oman>.
- N.N., “Why is the Strait of Hormuz the most important oil tanker route?”, *The National*, giugno 2019a, in <https://www.thenational.ae/world/why-is-the-strait-of-hormuz-the-most-important-oil-tanker-route-1.875169>.
- N.N., “Perché lo Stretto di Hormuz è così importante”, *Il Post*, agosto 2019b, in <https://www.ilpost.it/2019/08/04/stretto-hormuz-importante-iran-crisi/>.
- OLIMAT M. S., *China and the Gulf Cooperation Council Countries: Strategic partnership in a changing world*, London, Lexington, 2016.
- PARADISO M., *Abitare la terra al tempo di Internet*, Milano, Mimesis, 2017.
- PERTEGHELLA A., “Attacco al largo dell’Oman: cosa succede nel Golfo?”, *ISPI*, giugno 2019, in <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/attacco-al-largo-delloman-cosa-succede-nel-golfo-23312>.
- PETERSON J.E., *Oman in the twentieth century: Political foundations of an emerging state*, New York, Routledge, 2016.

- PRABHU C., "Smooth transition seen at Muscat Port at height of cruise season", *Oman Daily Observer*, 2017 in <https://www.omanobserver.om/smooth-transition-seen-at-muscat-port-at-height-of-cruise-season/>.
- RAJARAM K., GRUNDY-WARR C. (a cura di), *Borderscapes: Hidden Geographies and Politics at Territory's Edge*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2007.
- RUMFORD C., "Toward a Multiperspectival Study of Borders", *Geopolitics*, 17, 2012, pp. 887-902.
- RUMLEY D., MINGHI J.V. (eds.), *The Geography of Border Landscapes*, London and New York, Routledge, 1991.
- SAADI A. S. A., "The origins of Omani-China friendship: A historical review", *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 6, 104, n. 2, 2012.
- SABAHI F., "Hormuz, lo stretto più ricco. E il più conteso", *Internazionale*, 2019, in <https://ilmanifesto.it/hormuz-lo-stretto-piu-ricco-e-il-piu-conteso/>.
- TAMURA E. H. ET AL., *China: Understanding its past*. Honolulu, Honolulu, University of Hawaii Press, 1997.
- THE DIPLOMAT, "Exploring the China and Oman relationship", 2014, in <https://thediplomat.com/2014/05/exploring-the-china-and-oman-relationship/>.
- TONG, F., HAN, Z. B., & CHEN, X. Q., *Guide to the world nations: Oman*, Beijing, Social Sciences Academic Press, 2017.
- VECELLIO SEGATE R., "L'Oman e il contesto mediorientale", *Eurasia*, maggio 2016, in <https://www.eurasia-rivista.com/loman-e-il-contesto-mediorientale/>.
- VISION 2040, <https://www.2040.com/en/national-priorities/>.
- WAKEFIELD B., LEVENSTEIN S. L., *China and the Persian Gulf: Implications for the United States*, Washington D. C, Woodrow Wilson International Center for Scholars, 2011.
- WILKINSON J. C., "Sohar in the early Islamic period: The written evidence", *South Asian Archaeology*, 2, 887, 1977.
- WU S. K., "The strategic docking between China and Middle East countries under the 'Belt and Road' framework", *Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, 9, 2015, n. 4, pp. 1-13.
- ZAVETTIERI G. G., "La morte di Qaboos bin Said e le sue implicazioni politiche per l'Oman", *Geopolitica.info*, gennaio 2020, <https://www.geopolitica.info/la-morte-di-qaboos-bin-said-e-le-prospettive-politiche-per-loman/>.
- ZAVETTIERI G. G., "La crisi del Golfo: schieramenti e tentativi di mediazione", *Geopolitica.info*, novembre 2019, <https://www.geopolitica.info/la-crisi-del-golfo-schieramenti-e-tentativi-di-mediazione/>.

Dipartimento di Studi Umanistici, Università IULM di Milano; monica.morazzoni@iulm.it
 Dipartimento di Comunicazione, Arti e Media, Università IULM di Milano;
giovannagiulia.zavettieri@gmail.com

RIASSUNTO: L'Oman, nella parte sud-orientale della penisola araba, è inserito in un contesto geopolitico piuttosto complesso e conserva una posizione strategica sul Mar Arabico e sul Golfo Persico. Inoltre, attraverso il Governatorato di Musandam, un'*exclave* separata dal resto del paese, controlla lo Stretto di Hormuz, una delle rotte marittime più importanti al mondo per il commercio del petrolio e del gas. L'equilibrata strategia politica all'interno del paese, pur con una forma di governo che è una monarchia assoluta, si traduce in atteggiamenti di apertura e tolleranza culturale e religiosa, grazie all'influenza dell'ibadismo che non pone confini di tipo culturale, economico, politico, a cui si aggiunge una propensione commerciale. In politica estera, l'ibadismo si manifesta in una ricerca costante della mediazione con i paesi della regione: l'Oman, tra l'altro, è il principale partner dell'Iran, lo storico nemico di Riyadh, con cui il Sultanato continua a mantenere buoni rapporti diplomatici. Focus del presente contributo è la riflessione sul "ruolo confinario" che l'Oman ha nel contesto mediorientale e sul processo di sviluppo economico (in corso) che potrebbe rendere l'Oman ulteriormente essenziale in ogni futura dinamica regionale e internazionale.

Parole chiave: Sultanato dell'Oman, spazi confinari, litorali strategici.