



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE  
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

---

Corso di Laurea triennale in

Economia Aziendale

LA PROSPETTIVA ITALIANA NELLA NUOVA VIA DELLA SETA  
THE ITALIAN PERSPECTIVE IN THE NEW BELT & ROAD INITIATIVE

Relatore:

Prof. Ciuffetti Augusto

Rapporto Finale di:

Collini Riccardo

Matricola: 1077032

Anno Accademico 2020/2021



## **INDICE:**

<b><u>Introduzione</u></b> .....	<b>1</b>
<b><u>1. Storia della Via della Seta: dalle origini al XV° secolo;</u></b>	
- 1.1 – La Storia.....	3
- 1.2 – La “costruzione” della Via (IV-II secolo a.C.).....	4
- 1.3 – Il cuore della via, le città carovaniere della Sogdiana.....	5
- 1.4 – Il crocevia ellenistico, la valle Fergana.....	7
- 1.5 – Gli influssi delle guerre sui commerci (VIII-XII secolo d.C.);.....	10
- 1.6 – L'espansione islamica (VII secolo d.C.).....	11
<b><u>2. Gli inizi dei commerci con l’Oriente:</u></b>	
- 2.1 – La culla della seta, la “Serindia”.....	12
- 2.2 – Polis ellenistiche carovaniere .....	12
- 2.3 – La diffusione della seta fra i Romani (I secolo a.C. – V secolo d.C.).....	14
- 2.4 – La scoperta bizantina del segreto della seta (VI secolo d.C.) .....	16
- 2.5 – I commerci tra Cina e Occidente sotto il dominio mongolo.....	16
- 2.6 – Le varie vie: Tempi di percorrenza.....	20
- 2.7 – Navigazione fluviale.....	22
- 2.8 – Rotte oceaniche .....	24
2.8.1 - Rotte cinesi.....	25
2.8.2 - Rotte portoghesi .....	25
2.8.3 - Dati storici sui traffici commerciali.....	26
- 2.9 – Conclusioni.....	27
<b><u>3. Analisi del cluster marittimo italiano: la Blue Economy</u></b>	
3.1 – L’Italia e il mare, tra passato e presente.....	28
3.2 – Dall’800 a oggi.....	30
3.3 – Italia eccellenza mondiale della cantieristica.....	31
3.4 – La Blue Economy .....	32
3.5 – La situazione marittima italiana.....	34
<b><u>4. Cina come rivale geopolitico o partner commerciale?</u></b>	
4.1 – Perché il progetto non è ancora partito.....	37
4.2 – Trieste porto tra 2 mondi.....	37
4.3 – Trieste baricentro degli equilibri internazionali.....	39
4.4 – Analisi di un accordo economico dall’alta rilevanza strategica.....	42
4.5 – Problematiche Geopolitiche.....	44
4.6 – La Via della Seta nelle prospettive strategiche dell’Italia moderna.....	45
4.7 – Il contesto internazionale.....	47
<b><u>5. A chi conviene la BRI</u></b>	
5.1 – L’opposizione USA, e la B3W.....	49
5.2 – Vantaggi strategici che potremmo ottenere dall’adesione alla BRI.....	49
5.3 – Le rotte della Nuova Via della Seta .....	50
- 5.3.2 - Suez e la via marittima.....	51
5.4 – Import-Export con l’Asia: il Piano strategico nazionale della portualità e della ..logistica.....	52
<b><u>Conclusioni</u></b> .....	<b>54</b>

## Introduzione

L'Occidente e la Cina non hanno mai avuto rapporti chiari, un po' per la tardiva scoperta di questo Paese così misterioso e a noi sconosciuto, un po' per la distanza che ci lega (fisicamente e idealmente), a un mondo per certi versi sempre troppo lontano dal nostro. Fin dai viaggi di Marco Polo, e dalle missioni evangeliche del meno celebre Matteo Ricci, i contatti con la Cina e in generale con gran parte del restante continente asiatico sono sempre stati visti più come un ostacolo che come un'opportunità. Un territorio vastissimo e densamente popolato, che raccoglie decine e decine di minoranze etniche e religiose, con una lingua spesso considerata troppo difficile da imparare per spingerci a studiarla, per questo di rado presente nei corsi di gran parte delle scuole europee, ci hanno per anni limitato nell'espansione verso Oriente, perdendo un'opportunità sia economica, quanto culturale. Eppure, questi non sono gli unici motivi ad aver ostacolato i rapporti con l'Asia. Da anni gli analisti geopolitici più attenti avevano notato la crescente attività militare e diplomatica della Cina, che ha portato molteplici Paesi a finire nella sua orbita. Parliamo di Nepal, Taiwan, Hong Kong, ai quali si aggiungono le preoccupazioni del Giappone, e le violente repressioni nei confronti della minoranza degli Uiguri. Ciò ha destato non pochi sospetti a Washington, sempre più preoccupato dell'ascesa cinese a Oriente. Il Paese più popolato al Mondo, con un tasso di crescita economica che per anni ha fatto impallidire qualunque potenza del Vecchio Continente, combatte ormai una guerra a due con gli USA per la leadership mondiale, attraverso quella che è una battaglia a colpi di dazi, veti, e sanzioni di ogni genere, per il predominio dei mari sia sul piano commerciale che su quello militare. La situazione è peggiorata dopo che nel 2013, Xi Jinping ha presentato il progetto della Belt & Road Iniziative, ovvero di ciò che noi conosciamo come "Via della Seta". Al di là delle reminiscenze di carattere storico, quella del primo ministro cinese voleva essere nient'altro che un invito all'Europa e ai Paesi del Medioriente e dell'Africa orientale a costruire nuove partnership sul piano commerciale, dopo che quest'anno la Cina è riuscita persino a scavalcare gli USA nel primato dell'export verso i Paesi dell'UE. Da parte nostra già nel 2004 eravamo il primo partner commerciale cinese, in quello che da tempo è un rapporto particolarmente proficuo per entrambi. Tuttavia, l'Italia, e più in generale l'UE, non riescono a trovare una collocazione chiara in questo contesto geopolitico sempre più articolato: da decenni il Patto Atlantico ci lega strategicamente (e inevitabilmente anche sul piano commerciale) agli Stati Uniti, la cui ombra è ormai di ostacolo per ogni tentativo di espansione verso Oriente.

Quella della Nuova Via della Seta potrebbe essere per noi un'opportunità unica di sfruttare le rotte commerciali che costituiscono la maggior parte delle importazioni nella bilancia commerciale

della Germania e dei Paesi del Nord-Europa, principalmente rifornendo le loro aziende di materie prime e di prodotti a basso costo, ma anche alimentando il settore energetico, della telefonia e l'hi-tech, settori i cui prezzi sono lievitati con la recente crisi pandemica e con il blocco del canale di Suez da parte dell'incagliamento della portacontainer Ever Given. Proprio la rotta marittima sembra essere quella più accreditata per i commerci con l'Europa, vista e considerata la crescente instabilità dei Paesi mediorientali, ai quali quest'anno si è aggiunto il tassello afgano. Ci consentirebbe di rivedere l'efficienza dei nostri porti e di tutto il comparto della logistica, di quelle vie commerciali che già da anni vedono protagonisti il porto di Trieste, l'interporto di Padova, l'hub di Bologna, passando per Verona e per il passo del Brennero.

Andiamo a ripercorrere i passi di quella che è la storia della rotta commerciale più antica del mondo, avente come terminal di riferimento proprio il porto di Trieste, conteso nelle mire espansionistiche di Cina, Stati Uniti e Germania.

Andremo inoltre ad analizzare quanto vale la *Blue Economy* in Italia, in riferimento all'economia interna e al resto dei Paesi UE, il primato mondiale nella cantieristica, ma anche come i momenti di prosperità della nostra penisola siano indissolubilmente legati nella storia, all'Italia come potenza marittima, dalla Roma Imperiale alle Repubbliche marinare, passando per l'Italia moderna. L'ostracismo americano, le esportazioni verso la Cina, la valenza strategica per l'Italia del progetto *Belt & Road Initiative*.

Riccardo Collini

San Benedetto del Tronto, 24/11/2021

## **CAPITOLO 1 – STORIA della Via della Seta: dalle origini al XV° secolo;**

### **1.1 – La Storia**

Il termine “Via della Seta” individua un fascio di vie carovaniere lungo le quali dalla seconda metà del I millennio a.C. fino alla metà del II millennio d.C. si sono snodati i commerci tra l’Estremo Oriente e l’Europa. Questo termine è relativamente recente, essendo stato coniato nel 1907 da Ferdinand von Richthofen, geografo e geologo tedesco, con riferimento a quella che è stata la merce che ha dato il maggiore impulso ai contatti commerciali fra Oriente ed Occidente, almeno nella fase iniziale. Gli scambi commerciali si sono basati su molti altri beni. Alcuni di questi hanno avuto periodi in cui sono stati soggetti a forti scambi, e periodi nei quali non sono stati scambiati affatto, poiché nel corso dei secoli sono mutate le necessità di approvvigionamento dei popoli. Oltre alla seta, le principali merci sono state scambiate soltanto da Occidente verso Oriente, per quanto riguardava oro, metalli preziosi, pietre preziose, avorio e vetro. Direzione opposta (dall’Oriente all’Occidente) avevano invece i traffici di ceramica, vernici, oggetti di ferro e di bronzo, spezie. La Via della Seta ha consentito oltre allo scambio di beni materiali anche quello di importanti scoperte scientifiche ed innovazioni tecnologiche: la bussola, la polvere da sparo, la stampa, le tecniche di lavorazione di alcuni metalli e materiali e molte conoscenze matematiche. Lo stesso segreto della produzione della Seta ha “viaggiato” lungo questa Via. Inizialmente i traffici si sviluppavano fra l’Impero Romano e l’Impero Cinese con l’intermediazione del Regno dei Parti. Sia l’Impero Romano che quello Cinese possedevano un sistema di trasporto esteso, efficiente ed organizzato. Già prima del 1000 a.C. la Cina era collegata mediante strade sorvegliate ed ogni 20-25 km vi erano stazioni di posta con alloggio per i viaggiatori. Sotto la dinastia Chou (1122 – 256 a.C.) si ha anzi il primo esempio di quello che oggi chiamiamo “codice della strada”. Quegli imperatori, infatti, furono costretti ad emanare una serie di disposizioni intese a regolare il traffico agli incroci, a limitare la velocità nonché a prescrivere una scala uniforme di grandezza dei veicoli. Particolarmente interessante è la classificazione delle strade in cinque categorie, per ciascuna delle quali vigevano determinate disposizioni. Anche l’Impero Romano era collegato da una rete viaria molto estesa (circa 100.000 km nel periodo di massima espansione), dotata a distanze regolari di servizi per i viaggiatori e costantemente mantenuta in ottime condizioni. Le tecniche costruttive delle infrastrutture viarie romane, ed in particolare quelle relative ai ponti, sono rimaste insuperate fino all’introduzione del cemento armato e dell’acciaio. In contrasto con la perfetta organizzazione ed efficienza dei sistemi viari romani e cinesi, il territorio interposto fra questi due Imperi non solo era privo di quello che si può definire un sistema di trasporto organizzato, ma in alcune aree non era neanche attraversato da

strade. Tale carenza si è quasi permanentemente mantenuta nel corso dei secoli, con rare eccezioni limitate nello spazio e nel tempo (ad esempio un'efficiente rete stradale fu costruita intorno alla metà del I millennio a.C. dai Persiani, la cui arteria più importante era la "Strada reale", lunga più di 2.600 km, che collegava le coste occidentali dell'Asia Minore con la Mesopotamia). Nel corso dei secoli ad Occidente le condizioni geopolitiche sono mutate: il controllo del Mediterraneo e dei traffici commerciali è passato dall'Impero Romano ai Bizantini e poi ai Genovesi e Veneziani. Anche nel Medio Oriente e nell'Asia Centrale si sono alternati diversi popoli che hanno avuto il controllo del territorio e hanno fatto da intermediari ai traffici: ai Parti si sono succeduti i Persiani, gli Arabi e poi i Mongoli, con periodi intermedi nei quali l'assenza di un potere forte ha fatto sì che il territorio fosse controllato da molteplici tribù in lotta fra loro. L'Estremo Oriente è rimasto sempre sotto il controllo dell'Impero cinese, a parte la parentesi mongola; tuttavia, nel tempo si sono succedute diverse dinastie di imperatori, alcune delle quali hanno dato impulso ai commerci, mentre altre hanno adottato politiche isolazioniste. Considerando l'evoluzione geopolitica, tecnologica e commerciale avvenuta nel corso dei secoli, è evidente che ogni analisi della Via della Seta non può prescindere dal considerare ogni specifico periodo di riferimento come a sé stante, all'interno dei quali presupposti storici diversi supponevano diversi tipi di analisi. La Via della Seta nel corso dei secoli si è sviluppata secondo differenti fasce di itinerari ed in alcuni periodi è stata caratterizzata da fiorenti traffici, mentre in altri periodi le quantità di merci scambiate si sono ridotte a causa delle frammentazioni geopolitiche del territorio delle rotte commerciali, a causa delle guerre fra i popoli dell'Asia.

## **1.2 - La "costruzione" della Via (IV-II secolo a.C.)**

A cavallo fra il IV e III secolo a.C., si cominciò a sviluppare il tratto occidentale della Via. Nel 330 a.C. Alessandro il Macedone aveva completato la conquista dell'Impero persiano. Sebbene il controllo pieno dell'area restò in mano ai Macedoni solo fino al 325 a.C., la lingua, la cultura e persino la mitologia greca si diffusero rapidamente. Nell'area orientale del Mediterraneo si impose anche il sistema di conio greco e i commerci cominciarono a diventare consistenti. La colonizzazione greca si spinse fino all'odierno Pakistan, oltre il fiume Indo, e fino alle odierne repubbliche sovietiche confinanti con la Cina, dove fu fondata Alessandria Escate (Estrema), la più lontana delle trenta città cui fu dato il nome del condottiero macedone. Il tratto orientale della Via si sviluppò molto più lentamente, verso la fine del II secolo a.C., quando, allo scopo di cercare nuove alleanze, i Cinesi si mossero verso Ovest. Nel 138 a.C. Zhang Qian esplorò le zone occidentali dell'odierna Cina e scoprì alcune aree che potevano essere utilizzate per

l'approvvigionamento di cavalli, e da quel momento molte spedizioni furono condotte per rifornire dei migliori animali la cavalleria della dinastia Han. Durante queste spedizioni i Cinesi si spinsero sempre oltre, fino ad entrare in contatto con la Persia. In sintesi, questi primi contatti fra Occidente e Oriente, che idealmente si incontravano in Persia, ebbero luogo sotto la spinta di ragioni militari: l'espansionismo dei Macedoni da una parte, e la ricerca dei migliori cavalli per la cavalleria cinese dall'altra.

### **1.3 - Il cuore della via, le città carovaniere della Sogdiana.**

Con il termine Sogdiana non indichiamo solamente un'area geografica, riferendosi a quell'area che mette in contatto la Cina con l'India, ovvero la regione del Bacino del Tarim, ma definiamo la regione anche da un punto di vista storico-culturale. Il Turkestan orientale fu, infatti, a partire dal 2° sec. d.C. e per un lungo periodo, più di una vera e propria provincia della cultura indiana, soprattutto in conseguenza della diffusione del buddhismo. L'atteggiamento storico che ne deriva è ovviamente condizionato da questa prevalenza del nucleo urbano, centro dei traffici commerciali. Le regioni dell'est, quelle della cosiddetta Serindia, appaiono frazionate, in lotta continua contro le grandi potenze, sia nomadi che sedentarie, che cercano di impadronirsi dei punti chiave per dominare le grandi vie transcontinentali quando queste raggiungono una notevole importanza nell'equilibrio economico euroasiatico. Il frazionamento determina rivalità, contrasti, tendenze espansive che tradiscono una volontà precisa di unificazione, ma anche un desiderio di prevalenza e di egemonia manifestato a turno dalle diverse città in epoche differenti, a seconda delle capacità economiche e politiche di cui dispongono. L'area ovest, che è la più esposta a fenomeni di transito migratorio, vale a dire che è parzialmente "unificata" dalla presenza di un pericolo esterno imminente, dà invece origine a sovranità che hanno uguale interesse per tutti i territori del loro dominio, presentando frontiere definite e non vagamente sfumate nelle distese desertiche, appoggiandosi su una dispersione vasta e fitta di castelli e città. Non esiste qui l'interesse esclusivo per il territorio irriguo delle oasi dal quale dipende la vita del centro stesso, né tantomeno la prevalenza assoluta della capitale -come per le regioni dell'est - o la dislocazione dei centri minori nei punti strategici, scelti fra quelli ove la vita organizzata era resa possibile dall'ambiente desertico in funzione del traffico carovaniere e, soprattutto, delle necessità protettive. L'ambiente geografico è, in qualche misura, responsabile della duplice contrastante fisionomia organizzativa, ma è ormai evidente che le aree occidentali centro asiatiche si differenziano da quelle dell'est non solo per la diversità culturale e di tradizione, ma anche per l'impostazione diversa dell'attività umana che si riflette particolarmente nello sforzo di allargare,

attraverso i sistemi di canalizzazione artificiale, la superficie coltivabile, e quindi il territorio fertile e redditizio sia per lo stato che per i sudditi. Le città carovaniere dell'est non avranno uguali interessi. Per loro il traffico commerciale sulla via carovaniere della seta e dell'oro sarà elemento determinante anche se, a partire dal IV d.C., saranno proprio i mercanti sogdiani quelli che diverranno progressivamente i principali agenti del traffico commerciale centroasiatico, estendendo i loro interessi anche nelle regioni della Siberia Orientale, all'interno della Cina, persino nelle regioni dell'ovest, vale a dire sui confini dell'Iran e dell'India. La lingua sogdiana diverrà poco tempo dopo la lingua franca dei commerci centroasiatici. L'evoluzione della cosiddetta Serindia segue dunque un cammino molto diverso da quello delle regioni dell'Ovest, mentre la documentazione archeologica concernente le fasi iniziali è molto differente per la minore capacità di conservazione offerta dall'ambiente dell'Est, ma anche in conseguenza del metodo di ricerca adottato dagli archeologi sovietici che ha permesso, per le regioni dell'Ovest, una maggiore precisione ed una vastità di ricerche assolutamente impensabile nell'area dell'Est. Certo è che, almeno fino ad ora, mancano nell'Est, per i secoli che si aggirano intorno alla metà del 1° millennio a.C., le tracce di una qualsiasi organizzazione umana che abbia modo di salire oltre il livello di struttura tribale, anche perché le regioni della Serindia furono una specie di sacca chiusa vivificata dai commerci, e perciò evolventesi con rapidità, ma solo a partire dal momento in cui si crearono le premesse necessarie per un progresso economico consistente. Per di più, anche se esiste una non trascurabile documentazione archeologica, minore, come si è detto, di quella dell'Ovest e ricca solo per i periodi tardi, non bisogna dimenticare che la prospettiva storica di cui disponiamo è legata quasi esclusivamente alla storiografia cinese. È anche accertato che la regione desertica del Taklamakan rimase, per lungo tempo, un'area marginale rispetto alla via delle migrazioni e dei grandi movimenti umani che, in origine, passava più a nord, oltre il T'ien-shan. Ed anche i primi traffici commerciali seguirono, verso gli inizi del II sec a.C. e fino a quasi il principio dell'era cristiana, questa via settentrionale, prima di deviare sul tracciato sud della carovaniere della seta in conseguenza del predominio di Khotan, una delle grandi città carovaniere della Serindia. Comunque, è il lungo duello fra la Cina e gli Hsiung-nu, insieme con lo stanziamento delle popolazioni di tipo sarmatico chiamate Wu-sun dalle fonti cinesi, a trasformare lentamente la regione desertica del Taklamakan in un fulcro economico e politico della storia euro-asiatica, ponendo le premesse per l'evoluzione posteriore. È la missione Chang Ch'ien quella che allarga l'orizzonte geografico e politico della Cina fino ai confini dell'Iran, come si è visto, ma è anche il formarsi di grandi imperi, il crescere delle tensioni derivanti da forze espansive economiche e militari, l'intensificarsi dei contatti e lo stesso incremento demografico delle regioni del nord a determinare questo cambiamento che ha in sé qualcosa di incredibile, sia per la rapidità

con la quale si attua, che per la caratteristica originalità delle culture, intese nel senso di civiltà complete e complesse, che nascono dalla trasformazione e che dovrebbero essere culture riflesse e composite, vale a dire non originali, mentre, in pratica, assumono una fisionomia autonoma ed inconfondibile. Il Taklamakan, comunque, diviene il cuore dell'Asia dopo che in uno spazio di tempo relativamente breve, circa due secoli, un'enorme massa umana formata da popoli diversi, ma tutti di stirpe indoeuropea, entra in movimento. Si tratta di popolazioni di derivazione iranica, economicamente legati alla pastorizia nomade, cioè ad un livello di vita specializzato che influisce in maniera determinante sulla loro forza d'urto, la cui attività parossistica è determinata da infinite concause di cui solo alcune possono essere identificate.

#### **1.4 - Il crocevia ellenistico, la valle Fergana.**

Situata nella regione del Turkestan, nel territorio russo dell'Asia centrale, divisa amministrativamente tra le repubbliche sovietiche dell'Uzbekistan (che ne controlla la maggior parte), del Tagikistan e del Kirghizistan, è ancora una delle valli più fertili e densamente popolate dell'Asia centrale. Alla fine del VI sec. a.C. la valle Fergana era compresa nella Sogdiana, che era la provincia più settentrionale dell'impero persiano sotto la dinastia Achemenide, formando una regione di confine ed una barriera con i nomadi Sciti del nord, situata tra il corso medio del fiume Oxus (Amu Dar'ja), e l'alto corso del fiume Jassarte (Syr Dar'ja). Nel 327 a.C. Alessandro Magno conquistò la regione e pose fine alla parziale indipendenza della Sogdiana, insediando, come sua consuetudine, colonie di veterani macedoni e greci, ponendo le basi di una cultura e di una società fortemente ellenizzata. La Sogdiana fu unita in una singola satrapia con la Bactriana, e con funzioni di controllo ed amministrazione fu fondata nel 329 a.C. da Alessandro Magno la città di Alexandria Eschate cioè "Estrema Alessandria", insediamento greco nel sud ovest della Valle del Fergana, dove oggi sorge la moderna Khujand. In seguito entrata a far parte del regno seleucidico insieme alla Bactria, instaurò contatti con le principali città dell'odierno Xinjiang, generando i primi contatti conosciuti tra la Cina e l'Occidente attorno alla fine del II°sec. a.C. Strabone tramanda che l'area della Valle Fergana, chiamata Dayuan dai cinesi (Ta-Yuan, "grandi abitanti della ionia" discendenti dai coloni greci),<sup>1</sup> rimase una parte integrante dei regni ellenistici-battari fino all'invasione degli Yuezhi da est (Tocari popolazione di stirpe indoeuropea) e dei Saci da sud (popolazione di origine scita). Nel 155 a.C., gli Yuezhi si insediarono sul corso settentrionale Amu Darya, nella regione della Transoxiana (al di là del fiume

---

<sup>1</sup> "Registri della Grande Storia" della dinastia Han, altrimenti detti *Shiji*, basati sui viaggi di Zhang Qian e pubblicati attorno al 126 a.C.

Oxus), oggi Tagikistan e Uzbekistan, a nord dei regni ellenistici greco-battriani. Spinti da questi due popoli, le civiltà greco-battriani si spostarono nei territori dell'odierno Afghanistan, mentre i nuovi invasori venivano in parte assimilati alla cultura ellenistica affermatasi nella Sogdiana e Valle del Fergana. L'area era rinomata per i suoi cavalli, che i Cinesi cercarono di ottenere dal Dayuan con scarso successo, fino a scatenare contro di essa la guerra nel 103 a.C.

Non sarebbe azzardato affermare, che la via della seta fu aperta per una questione di cavalli. Nel secondo secolo a.C. infatti, l'imperatore cinese Wu-Ti preoccupato per le continue incursioni dei Hisiung-nu (Unni) provenienti da nord, volle contattare il popolo dei Dayuan dai capelli rossi, gli occhi azzurri, il dialetto indo-europeo, acerrimo nemico dei nomadi del nord dai quali era stato sconfitto. Per questo mandò in missione un suo ambasciatore per instaurare un'alleanza con questo popolo, per poter meglio contrastare gli Hisiung-nu provenienti dalle steppe del nord.

L'ambasciatore non riuscì a ottenere l'alleanza, ma riportò due notizie importanti: la prima era che ad ovest del regno dei parti si estendeva un vastissimo regno chiamato Li-chien (Roma), la seconda, era che nella valle di Fergana venivano allevati cavalli "inviati dal cielo", che sudavano sangue (il sanguinamento era dovuto alla presenza di un parassita della pelle che mescolava sudore e sangue), snelli ma potenti, con il collo arcuato e dal galoppo veloce e leggero, con le froge svasate come i cavalli greci riportati sul fregio del Partenone ad Atene (si è sempre saputo che gli Assiri e gli Achei effettuavano razzie di cavalli nella regione, proprio per le loro particolari qualità, inoltre si ha motivo di credere che lo stesso Bucefalo, il cavallo di Alessandro Magno, sia stato un cavallo di razza Tessalica incrociato con un cavallo di razza Fergana, molto probabilmente l'attuale razza equina Turkmena gli "Akhal Tekè", una derivazione di questa razza). L'imperatore cinese, sovrano molto ambizioso che sognava di estendere il suo impero, dopo aver consultato il "*Libro dei mutamenti*" che preannunciava l'arrivo di cavalli celesti da nord-ovest., nel 103 a.C. organizzò un'armata di 60.000 uomini da inviare presso i Dayuan con lo scopo di prendere i pregiati cavalli e sementi di erba medica, per creare pascoli per allevare la cavalleria con la quale avrebbe sconfitto i nomadi del nord.

Così ordinò all'immensa carovana di superare il Taklamakan: la via della Seta era aperta.

I Dayuan furono identificati dai Cinesi come di strane fattezze, con una raffinata civiltà urbana, simile a quella dei Battriani e dei Parti:

*"Il Figlio del Cielo, sentendo tutto ciò, così ragionava: Il Fergana (Dayuan) e i possedimenti della Battria e della Partia sono vasti paesi, pieni di cose rare, con una popolazione che vive in*

*fisse dimore e che si dedica a occupazioni alquanto simili a quelle del popolo cinese, ma con eserciti deboli e che dà gran valore alla ricca produzione della Cina".<sup>2</sup>*

Le attività agricole della Valle Fergana riportate dalle cronache cinesi elencano la coltivazione del grano e della vite per la produzione di vino, tutte attività in quell'epoca prettamente mediterranee. L'area del Fergana fu così il teatro delle principali interazioni e contatti tra una cultura urbanizzata che non praticava il nomadismo, ma viveva in città e villaggi costruiti con pietra e mattoni e che parlava un idioma indoeuropeo, e la civiltà cinese, cosa che consentì **l'apertura della Via della Seta, per le cronache attorno al I secolo a.C., ma che si può tranquillamente posticipare al IV sec a.C. (epoca ellenistica)**. L'Impero Kushan, formato dagli stessi Yuezhi (popolazione di stirpe indoeuropea individuati probabilmente nei Tocari) invasori e conquistatori della Bactriana, della Sogdiana e della Valle Fergana ellenistica occupò gran parte dei territori dell'Asia centrale conquistando gran parte di quella che attualmente è l'India settentrionale e il Pakistan, spingendosi a est attraverso il Fergana nel bacino del Tarim, contro i Cinesi. Il vantaggio del regno Kushan fu quello di stabilizzare e consolidare il commercio su lunga distanza, collegando l'Asia centrale alla dinastia Han cinese e all'Impero bizantino in Europa. Intorno agli inizi del VIII sec. d.C. si assistette ad una progressiva conquista musulmana, per entrare poi a far parte delle terre conquistate da Gengis Khan. Tamerlano, una volta conquistata, aggiunse la Valle al suo impero da poco edificato alla fine del XIV secolo, governando quell'area da Samarcanda. Collocata lungo il tratto settentrionale della Via della Seta, il Fergana svolse un ruolo significativo nella fioritura dell'Islam medievale centrasiano, che diffusero la cultura islamica in parti che attualmente fanno parte della Russia, della Cina e dell'Asia.



Figura 1 – Caravanserraglio lungo la Via della Seta (Iran)

---

<sup>2</sup> “Libro degli Han posteriori” scritto da Fan Ye e pubblicato intorno al V se. d.C. descrive la storia della dinastia Han Orientale dal 25 al 220 d.C.

Figura 2 – *In rosso area della Sogdiana – in blu area della valle Fergana*



### 1.5 – Gli influssi delle guerre sui commerci (VIII-XII secolo d.C.);

Nel 762 fu fondata Baghdad, la nuova capitale dell’Impero islamico, che da quel momento nel Mediterraneo si sfaldò progressivamente in tanti regni. Dal IX secolo anche ad Oriente, lungo le città carovaniere della Via della Seta, il potere del Califfo di Baghdad cominciò ad affievolirsi. Il frazionamento politico influenzò negativamente gli scambi commerciali lungo la Via della Seta che, dopo essere stati caratterizzati da un periodo di notevole fioritura, ebbero una battuta d’arresto. La situazione peggiorò ulteriormente nell’XI secolo con l’invasione dei Turchi Selgiuchidi che conquistarono i principati islamici più orientali, misero in crisi l’Impero Bizantino, e occuparono l’odierna Turchia e la Siria, interrompendo tutte le vie commerciali che erano state alla base della fortuna mercantile sia di Costantinopoli che di Baghdad. Alla fine dell’XI secolo, dopo l’appello di papa Urbano II nel 1088, l’Occidente cristiano organizzò nel 1096 una grande spedizione contro i Turchi e nel 1098 si impadronì di Antiochia in Siria, e l’anno successivo conquistò Gerusalemme. L’affermazione di Venezia, Pisa e Genova era ormai un fatto

indiscutibile verso la fine dell'XI secolo, quando le tre città potevano contare rispettivamente 20.000, 10.000 e 15.000 abitanti. Esse svolsero un ruolo marginale nella spedizione in Terrasanta, visto che gli itinerari dell'impresa furono terrestri, ma dopo la conquista di Gerusalemme il loro ruolo divenne più importante per garantire i rifornimenti di ogni genere ai Crociati. Le tre città stabilirono alcune basi commerciali nella Siria e nella Palestina, dove stabilirono anche dei depositi di merci. Nel frattempo, il generale sviluppo agricolo dell'Europa feudale consentì alle classi dominanti di richiedere beni di lusso, fra cui la seta e le spezie. Questo fatto, insieme alle posizioni logistiche chiave conquistate nel Mediterraneo orientale, consentì alle tre città di rendersi i principali intermediari dei traffici con gli Arabi, che a loro volta acquisivano le merci dalla Cina e dall'India. Nel secolo successivo i Bizantini e i Turchi tentarono la riconquista della Siria e della Palestina. La vittoria fu dei Turchi che nel 1187 occuparono Gerusalemme. In questo periodo di guerre ancora una volta i traffici ne risentirono negativamente.

### **1.6 - L'espansione islamica (VII secolo d.C.)**

Nei dodici anni successivi alla morte di Maometto, dal 632 al 644, gli Arabi conquistarono la Persia, la Siria, e l'Egitto, costituendo l'Impero Islamico. Nel secolo successivo l'Impero si consolidò utilizzando le strutture amministrative ereditate dai Persiani e soprattutto dalla Siria bizantina, e stabilì la propria capitale a Damasco. Nel frattempo, continuò l'espansione a Ovest, fino a Cartagine, arrivando poi alla Spagna, a Cipro e alla Sicilia, mentre ad Est dove le città carovaniere vennero via via inserite nell'Impero attraverso la conversione o la conquista, si giunse ad Herat, Buchara, Samarcanda, Kashgar, e Kabul. La creazione dell'Impero Islamico provocò una spaccatura nel Mediterraneo e una ridefinizione delle principali rotte e zone di influenza. Il Mediterraneo occidentale fu dominato dagli Arabi, e i mercanti bizantini furono ristretti al mar Nero, all'Egeo e all'Adriatico, dove valorizzarono progressivamente il porto di Venezia. Ma l'Impero Islamico significò anche la nascita di uno spazio economico nuovo, che fondeva alcune vie commerciali tradizionali, eclissate al tempo delle guerre persiano-bizantine, con altre rese possibili dai limiti raggiunti dalle frontiere del mondo musulmano. Il controllo di Kabul e Samarcanda consentì di avviare lungo l'itinerario della Via della Seta un fiorente commercio con la Cina. Inoltre, dominando il mar Rosso e il golfo Persico, da questi mari l'Islam attivò altre rotte verso l'Oriente, principalmente dal porto di Hormuz verso l'India, da dove provenivano soprattutto spezie ed essenze profumate. Va comunque osservato che queste rotte non sono del tutto nuove, bensì erano già utilizzate nel I secolo a.C., quando si ebbe una sufficiente conoscenza del fenomeno dei monsoni.

## CAPITOLO 2 – Gli inizi dei commerci con l’Oriente

### **2.1 - La culla della seta, la “Serindia”.**

I Seri sono un'antica popolazione dell'Asia centrale e della Cina occidentale famosa nel mondo classico per essere la fonte di provenienza della seta. Il nome dell'area da loro occupata, “Serindia” deriva dalla combinazione delle parole Seri e India ed indica propriamente la parte dell'Asia nota anche come Sinkiang, Turkestan Cinese o Asia Superiore, parte dell'odierno Xinjiang. Plinio il Vecchio ce ne dà una descrizione dalla quale si deduce che i Seri non erano i Cinesi, ma bisogna ricordare che nella regione della Cina Occidentale chiamata “Uigur” esistevano popoli di origine indoeuropea: i Tocari i Saci e i Sogdiani.

A conferma di ciò, bisogna ricordare che nella zona del bacino del fiume Tarim sono state trovate le cosiddette Mummie del Tarim, che sarebbero decine di corpi mummificati, con caratteristiche nord-europee. Anche le cronache cinesi dell'epoca ci parlano di un popolo chiamato “Wusun”, la cui descrizione corrisponde a quella fatta da Plinio il Vecchio, il quale raccontava di una spedizione fatta da Annio Plocano a Taprobane (forse Cylon o forse una città delle Filippine), dicendo che il padre di un certo *Rachias*, un ambasciatore di Taprobane, si era recato nel paese dei Seri:

*“Oltre i monti Emodi, essi incontravano il popolo dei Seri, conosciuti mediante il commercio. Il padre di Rachias si era recato laggiù e al suo arrivo i Seri si erano mossi ad incontrarlo. Erano individui di alta statura, biondi di capelli e con gli occhi azzurri, dotati di voce rauca e di una lingua poco adatta al commercio”.*

Sembra molto probabile quindi che nell'area mediterranea si conoscessero i Seri con come Cinesi ma bensì come indoeuropei che ancora sopravvivevano nelle città-stato carovaniere delle oasi del deserto di Taklimakan lungo la Via della Seta.

---

### **2.2 – Polis ellenistiche carovaniere**

Posizionate nei punti strategici delle vie di comunicazione, le città carovaniere di origine ellenistica ebbero uno sviluppo lungo ed articolato. Con un impianto urbanistico tipicamente greco e con successivo notevole sviluppo in età romana, erano caratterizzate da una viabilità principale adatta al transito delle carovane, costituita da una strada centrale molto larga, la quale corrispondeva con la via carovaniere e permetteva il passaggio delle mandrie di cavalli e cammelli addetti al trasporto delle merci. Costeggiate da portici (caratteristica urbanistica sviluppatasi in età romano - imperiale), erano caratterizzate dalla presenza di archi che evidenziavano l'esistenza di

punti nodali all'interno dell'area urbana, gli archi infatti erano collocati nei punti principali del territorio cittadino lungo la strada principale, ed erano posizionati come a delimitare l'ingresso in aree della città particolari, oppure, il più delle volte, per ragioni estetiche servivano a coprire deviazioni della strada principale che poteva apparire non perfettamente dritta.

Altra caratteristica ereditata dal mondo greco era la presenza dell'agorà, posta di solito all'incrocio della via carovaniere con un'altra strada principale, svolgendo le stesse funzioni che ha nella cultura occidentale, visto che il mercato vero e proprio era collocato nei pressi di un'altra struttura legata ai commerci carovaniere, il "caravanserraglio".

Il caravanserraglio era una struttura adibita alla sosta ed al riposo delle carovane che percorrevano la via della seta, erano dei bazar (mercati) delimitati da un muro il più delle volte con loggiato, che racchiudeva fontane ed abbeveratoi per gli animali addetti al trasporto delle merci. Vi erano inoltre delle stanze dove i viandanti ed i commercianti potevano liberamente rifocillarsi, riposare, e nel contempo, commerciare.

Struttura tipicamente persiana, il caravanserraglio si ritrova anche in Africa del Nord e nel Vicino Oriente. Posizionati ogni 25 km circa, lungo la via della seta, erano luoghi di incontro di varie culture e religioni, essi offrivano infatti l'opportunità di scambi culturali e di idee tra persone di diversa provenienza, favorendo lo sviluppo delle culture centro asiatiche.



Figura 3 – Side

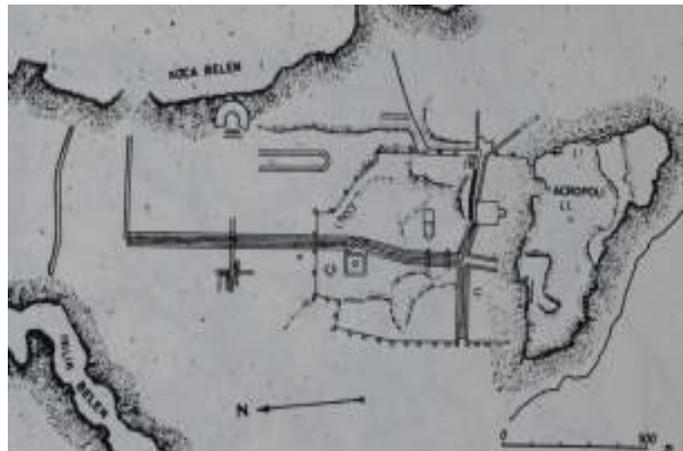


Figura 4 – Perge



Figura 5 – Gerasa

### 2.3 - La diffusione della seta fra i Romani (I secolo a.C. – V secolo d.C.)

All'inizio dell'estate del 53 a.C., esattamente 700 anni dopo la fondazione di Roma, sospinto dall'invidia per i trionfi militari di Cesare e Pompeo, Marco Licinio Crasso partì alla volta della Persia al comando di sette legioni, per sfidare l'esercito dei Parti e tornare a Roma carico di bottini e onori. Crasso, uomo di commerci più che di battaglie, fu sconfitto e pagò quella missione con la vita. Questo episodio segna la prima occasione in cui i Romani vennero in contatto con la seta, con la quale erano tessute le insegne dei guerrieri Parti.

La seta divenne a Roma uno status symbol molto ricercato e da allora fu importata con continuità con l'intermediazione dei Parti. Il percorso seguito dai mercanti nei secoli in cui la potenza romana imperava ad Occidente segue per la parte occidentale un itinerario simile a quello seguito da Alessandro il Macedone, e poi si inoltra attraverso le alture del Pamir e del Karakorum, con valichi superiori ai 5000 metri che solo gli indigeni erano in grado di attraversare, e poi attraverso gli inospitali deserti del Takla Maklan e di Gobi (vedi figura 1: itinerario "classico" meridionale). Nella tabella 1 sono riportati i prezzi della seta e di alcuni beni di confronto, secondo quanto imposto da un editto di Diocleziano del III secolo d.C., il costo della seta era 40 volte superiore a quello della lana, e una camicia di seta costava più di mezza libbra d'oro. L'imperatore Marco Aurelio si rifiutò di acquistarne uno alla moglie, sostenendo che "è una pazzia, e con già le finanze disastrose non bisogna dare il cattivo esempio".

Un'eccezionale testimonianza scritta sui contatti commerciali diretti fra i Romani e i Cinesi è offerta da un brano degli Annali Han, un testo storico cinese. Se non è possibile affermare che l'ambasceria citata nella fonte avesse un vero e proprio carattere ufficiale, si deve comunque sottolineare la straordinarietà dell'evento che ha lasciato tracce di sé nella cronaca del tempo. Queste evidenziano il carattere sostanzialmente commerciale e non politico dei contatti fra i

Romani e i Cinesi e l'interesse politico-economico dei Parti ad ostacolarli, causa non ultima dei ricorrenti conflitti fra i due imperi. Il re di Ta-ch'in [Roma] desiderava da lungo tempo inviare un'ambasciata in Cina, tuttavia, poichè i Parti volevano avere seta cinese per rivenderla ai romani, bloccarono la via in modo tale da rendergli impossibili le comunicazioni dirette. Infine, nel 166 il loro re An-Tun [Antonino] inviò un ambasciatore che arrivò dalle regioni al di là del Jih-Nan [Viet Nam settentrionale] portando in dono zanne d'elefante, corni di rinoceronte e gusci di tartaruga; fu la prima volta che fu aperta una comunicazione diretta. Gli oggetti che costui portava come tributo non avevano nulla di prezioso o di raro; così si ebbe il sospetto che coloro che avessero scritto le notizie sul Ta-ch'in avessero esagerato. Sempre dagli Annali Han si sa che una delegazione di Cinesi fu inviata a Roma in visita al re romano An-Tun. Dopo giorni e giorni di attesa nelle anticamere, essa fu alla fine ricevuta con supponenza da alcuni funzionari, che non vollero meglio accertarsi da dove effettivamente venivano, cosa volevano, e chi erano. Nessuno capì l'importanza epocale che tale incontro avrebbe avuto su tutto il pianeta, ed infatti solo nei documenti cinesi resta traccia di questi primi contatti, mentre nessuna documentazione è risalita fino a noi dai Romani. Ancora gli occidentali sono abituati a vedere Marco Polo quale primo uomo che mise in contatto diretto i governi dell'Occidente e della Cina, ma in effetti come testimoniano questi documenti i reciproci contatti risalgono almeno al II secolo d.C. Qualche anno prima rispetto a questi incontri, Traiano si era spinto fino ai confini dell'odierno Afghanistan ed aveva preso contatto con gli Indiani che conoscevano le rotte per la Cina.

*Tabella 1 – Alcune delle tariffe imposte da un editto di Diocleziano*

<i>Merce</i>	<i>Quantità</i>	<i>Prezzo(denari)</i>
<b>Seta</b>	1 libbra	12.000
Lana di prima qualità	1 libbra	300
Carne di maiale o di agnello	1 libbra	12
Pepe	1 libbra	800
Oro in barra o lingotti	1 libbra	72.000
<b>Camicia di seta</b>	1	45.000
Camicia senza ornamenti	1	1.250

*1 libbra = 327 grammi*

*1 denarius argenteus = peso pari a 1/96 di libbra (= 3,41 g) peraltro con un titolo pari al 95%, altissimo per quell'epoca; con un valore dichiarato mediante le lettere latine "XCVI".*

#### **2.4 - La scoperta bizantina del segreto della seta (VI secolo d.C.)**

I Romani non sapevano nulla circa l'origine della seta e le lavorazioni necessarie per tesserla. Nella *Historia Naturalis*, Plinio il Vecchio dice che i Seri (cioè i Cinesi) erano “famosi per la lana delle loro foreste” e che essi “staccano una peluria bianca dalle foglie e la inaffiano; le donne, quindi, eseguono il doppio lavoro di dipanarla e tesserla”. Non vi è nessun riferimento ai bachi. In Cina il segreto di quel prodotto così fondamentale nei rapporti commerciali con il mondo occidentale era custodito con la massima cura, tanto che l'esportazione dei bachi da seta era proibita da una legge severissima. Intorno al 420 d.C., durante la profonda crisi che divise la Cina nei tre imperi Wei, Wu e Shu, la figlia di un imperatore si rese colpevole di un crimine che, secondo la legge, era punibile con la morte. Concessa in sposa a un principe di Khotan, una delle città Stato del bacino del Tarim, per assecondare i desideri del marito, la “principessa della seta” riuscì a contrabbandare le uova dei bachi da seta e i semi di gelso, nascondendoli nell'ornamento della sua acconciatura. Nel VI secolo la seta arrivava all'Impero Bizantino per via dei Persiani e poi veniva lavorata in Siria, costituendo un'attività industriale non indifferente per Costantinopoli. Ma i mercanti-mediatori persiani proprio per questo grande sviluppo si fecero sempre più esosi, fin quasi a far chiudere le fabbriche. Intorno alla metà del VI secolo d.C. Giustiniano risolvette la cosa in modo radicale. Egli conosceva due monaci di religione persiana originari della Sogdiana, vicino a Samarcanda, che gli rivelarono il segreto della seta. Non si sa con quale ordine e con quale scusa Giustiniano inviò verso la Cina nuovamente questi due religiosi, che ritornarono con due canne cave con dentro alcuni di quei piccolissimi insetti che diedero l'avvio a una delle più grandi produzioni in Siria dei bachi da seta. In Italia si venne a conoscenza di ciò soltanto molto più tardi, quando Ruggiero di Sicilia di ritorno dalle Crociate carpì il segreto e mise le prime culture di gelso e fece costruire la prima fabbrica di seta in Italia, nel 1130 in Sicilia. Dal VI secolo in poi, a causa del progressivo crescere della produzione della seta in Europa, nei traffici fra Occidente e Oriente acquisì una frazione rilevante, e poi sempre più predominante: il traffico delle spezie.

#### **2.5 - I commerci tra Cina e Occidente sotto il dominio mongolo.**

Dopo più di quattro secoli dall'Impero Islamico, la riunificazione dei territori che dall'Occidente conducevano alla Cina fu opera dei Mongoli. Nel 1206 unirono le loro forze ed elessero un leader, Genghis Khan, che rapidamente conquistò una vasta porzione di territorio, dai confini della Cina ad Est, fino a quasi sul Mediterraneo ad Ovest, e fino in Persia a Sud. L'unificazione di un così vasto territorio sotto un'unica guida ha consentito una significativa interazione culturale ed economica fra Occidente e Oriente. È probabilmente in questo periodo, che la Via della Seta si

concentra su itinerari più a nord, i quali partivano dal mar Nero invece che dal Mediterraneo orientale, poi proseguivano prossimi al 45° parallelo, invece di attraversare le alte vette del Pamir e il deserto del Takla Maklan più a Sud. I primi Europei che dopo molti secoli arrivarono nuovamente in Cina furono nel 1261 alcuni commercianti dell'Europa settentrionale. I contatti con l'Europa del nord sono anche provati dalle notevoli assonanze linguistiche fra la parola inglese "silk" (seta) ed il mongolo "sirgk" (evidentemente questo vocabolo è arrivato direttamente dalla Mongolia senza passare dal Mediterraneo greco-latino). Da quel momento in poi molti missionari e commercianti intrapresero il viaggio lungo la Via della Seta. La più nota e documentata visita fu quella del Veneziano Marco Polo, che nel 1271 all'età di 17 anni partì verso l'Oriente con il padre e lo zio. Egli seguì il ramo meridionale della Via della Seta attraverso la Persia e giunse alla corte di Kubilai Khan a Pechino, dove si fermò a lungo e poi tornò in Italia via mare, attraversando Sumatra e l'India e sbarcando ad Hormuz, per poi dirigersi verso Costantinopoli e fare ritorno a Venezia. Nel XIV secolo i contatti e gli scambi culturali e commerciali fra Occidente e Cina erano arrivati ad un punto tale che fu istituito il primo arcivescovato cattolico romano nella città di Pechino. Nell'organizzare il suo dominio sulla Cina, Qubilai si attenne a due principi fondamentali, assicurare al suo popolo ed ai suoi principali collaboratori una posizione di predominio, e lasciare al tempo stesso ai Cinesi la possibilità di governarsi da sé per il massimo possibile, senza però mai giungere ad interferire nelle grandi decisioni militari e politiche. A questo fine, fu adottata una legislazione che prevedeva l'esistenza di quattro gruppi nazionali: Mongoli, Semuren "gente dagli occhi colorati, Hanren "gente di stirpe Han", e Nanren "gente del sud". I mongoli erano in posizione di assoluto privilegio. Subito dopo venivano i Semuren, che comprendevano tutte quelle genti centroasiatiche, di stirpe turca o iranica, per lo più di religione musulmana (ma anche cristiani nestoriani), che si erano unite ai Mongoli e con essi avevano partecipato alla conquista. Ad essi erano riservate le alte cariche statali e l'uso delle armi. Godevano inoltre, di particolari privilegi dal punto di vista economico e nel trattamento penale. La terza categoria, quella degli Hanren, non era composta interamente da Cinesi anche se oggi (come già da secoli) i Cinesi usavano chiamare con questo nome se stessi o, meglio, la nazionalità più numerosa del paese. I nanren la "gente del sud", di più recente sottomissione, costituivano la massa delle popolazioni nelle regioni meridionali. Essi furono soggetti a limitazioni che andavano dal divieto di portare armi a quello di non potersi riunire di notte, al divieto di apprendere il Mongolo, lingua ufficiale dell'Amministrazione comunale. Su di loro gravava persino il sostentamento economico e materiale di oltre un milione di Mongoli e Semuren. Il grande impero di Gengis Khan si era suddiviso in più stati, dalla Russia all'Iran, e alla Cina, ma i diversi domini si riconoscevano vicendevolmente e potevano vivere in pace con rapporti cordiali. Ciò favoriva i

traffici tra Oriente ed Occidente. I mercanti Genovesi e Veneziani, sul finire del Medioevo, dettero vita a un commercio internazionale che non si esauriva soltanto nel puro e semplice scambio delle merci. Esso portava con sé uno scambio di elementi e valori culturali. Sia le merci, sia i valori culturali, però, non provenivano soltanto dalle repubbliche marinare italiane ma da tutta l'Europa: della civiltà europea, nella sua globalità, essi si facevano portatori ed ambasciatori. E se talvolta venivano incaricati, (come accadde al padre e allo zio di Marco Polo, oppure in seguito al genovese Andalò da Savignone), di farsi portatori di messaggi del "Gran Cane" al Papa, o del Papa al "Gran Cane", non si trattava che della formalizzazione di un'opera che andava già, più o meno consciamente, crescendo. La funzione del mercante, in questo quadro, necessariamente si allargava fino a farlo divenire il vettore di un fruttuoso interscambio culturale. I libri di pratica della mercatura, come quello del Pegolotti, non riportano soltanto aride notizie di merci ed itinerari, essi contenevano anche descrizioni e notizie di usi e costumi di quei paesi lontani, ed è presumibile che, come i viaggiatori descrivevano l'Oriente e l'Occidente, altrettanto facessero in senso inverso quando si trovavano laggiù ad esercitare il loro commercio. La Cina e i suoi prodotti, specialmente artistici, erano conosciuti al tempo di Dante in Italia. La diffusione di elementi culturali non si limitava soltanto alle arti figurative e alla seta. L'immaginazione degli occidentali venne colpita dalle descrizioni degli "inferni" buddisti della Cina, e queste descrizioni influenzarono grandemente le idee che si facevano su un mondo esistente dopo questa vita, dove le azioni cattive sarebbero state punite e quelle buone ricompensate. È stata anche avanzata l'ipotesi che l'idea di un viaggio per raggiungere la salvezza attraverso l'oltretomba sia nata nella mente di Dante Alighieri attraverso i racconti che giungevano in Italia di un altro viaggio immortalato dalla letteratura cinese, i "Ricordi di un viaggio in Occidente" (XiYuJi) ovvero la storia della ricerca della salvezza, attraverso prove numerose di viaggio agli inferi, del monaco Buddista Xuan Zhang, partito da Chang'an per l'India alla ricerca dei classici della sua religione. In questo quadro si inseriscono le vicende personali degli italiani in Cina, appartenenti al gruppo Semuren. Tra questi il più illustre è Marco Polo, soprattutto per il libro che scrisse e che ebbe tanta importanza nel mondo occidentale. La figura del mercante e viaggiatore veneziano è stata ampiamente studiata in occidente e in Cina. Partito quindicenne dalla natia Venezia, vi fece ritorno dopo diciassette anni di permanenza in Cina e dettò nel carcere Genovese, a Rustichello da Pisa, il libro che doveva aprire all'Occidente la conoscenza di un mondo fino allora soltanto confusamente e sommariamente conosciuto. L'influsso che il libro di Marco Polo esercitò sulle conoscenze che l'Europa ebbe dei mondi e della civiltà a essa lontani è stato grande. Basterà citare il caso di Cristoforo Colombo, che fu attratto dagli accenni che Marco Polo faceva del Giappone, tanto da tentare un'altra via per giungere a quelle isole così fuori mano. Tutta la cosmografia

Europea dei secoli IV e XV fino alla vigilia delle grandi scoperte geografiche, si fondò sulle nuove conoscenze portate dal Milione. Marco Polo non fu l'unico italiano a recarsi a quel tempo in Cina. Molti altri vi si recarono e le scoperte archeologiche ci danno talvolta anche i loro nomi. Tale fu il caso dei fratelli Viglione, le tombe dei quali furono scoperte a Yangzhou nel 1952. Grande fu anche la spinta missionaria, affidata ai frati minori francescani. Durante la dinastia Yuan più di duecento frati francescani furono mandati in Oriente. Soltanto pochi di essi giunsero a destinazione. Giovanni da Montecorvino fu uno di questi. Egli passò trentaquattro anni a Pechino (1294-1328), e in questo periodo convertì circa seimila persone. Come Arcivescovo consacrò tre vescovi da mandare a Quanzhou, allora il maggior porto e centro internazionale della Cina, una città cosmopolita dove le genti di molte nazionalità vivevano e commerciavano. Odorico da Pordenone visitò Quanzhou durante il suo viaggio e la descrisse come una Città grande due volte Bologna, vi trovò due chiese cattoliche e restò ammirato dalla gentilezza e dalla bellezza della gente, nonché dal loro atteggiamento aperto verso gli stranieri. La pietra tombale di Andrea da Perugia, uno dei vescovi inviati a Quanzhou, è stata scoperta in quella città nel 1946. È scritta in latino e sebbene molto danneggiata sembra non ci siano dubbi sulla sua identità. Qubilai fu molto interessato allo sviluppo di questi traffici e ai contatti con l'Occidente. Egli non si limitò soltanto ad inviare i fratelli Polo con un messaggio del Papa, chiedendo ecclesiastici che sapessero praticare le arti magiche, ma nel 1280-1282, mandò una spedizione a esplorare le sorgenti del Fiume Giallo, fino ad allora sconosciute e avvolte nel mistero e nella leggenda, per vedere se il Fiume Giallo non corrispondesse al fiume Tarim, che scorre dall'altra parte a Occidente del Kunlun e non si potesse rendere agibile una via d'acqua tra la Cina e l'Occidente. Dopo una difficile ed avventurosa spedizione, gli esploratori tornarono con una risposta negativa, ma intanto il campo delle conoscenze geografiche cinesi si era allargato e il resoconto della spedizione fondato sull'esperienza diretta, fornì interessanti elementi per la soluzione del sempre ricorrente problema della regolazione dell'incontrollabile fiume. Gli stranieri provenienti dall'Occidente, come i Polo, Odorico da Pordenone, Giovanni da Montecorvino e tanti altri missionari oppure mercanti, vissero in mezzo agli strati privilegiati della popolazione e dovettero essere considerati essi stessi Semuren. Ciò può far comprendere come mai non sentirono la necessità di apprendere il cinese (né Marco Polo, né Odorico mostrano di conoscerlo), in quanto era loro sufficiente esprimersi in armeno, in persiano, in turco uigurico, le lingue dei Semuren, comprese anche dai Mongoli più dotti. E ciò doveva risultare naturale per i nostri conterranei che si recavano in Estremo Oriente, se si considera che essi provenivano da un'Europa nella quale le lingue volgari non avevano ancora raggiunto la dignità dei secoli successivi e dove agli ecclesiastici bastava l'uso del latino, lingua universale della chiesa. Di lingue volgari in Europa ce n'erano tante, tutte

più o meno incomprensibili a chi non le avesse come madre lingua, il cinese doveva apparire un volgare tra gli altri. Inoltre, ai cinesi era proibito di apprendere il mongolo, sicché la barriera linguistica diventava insuperabile. I grandi viaggiatori e missionari del tempo della dominazione mongola conobbero la Cina perché la visitarono e la percorsero in lungo e in largo, ma non ebbero praticamente contatto con la civiltà cinese vera e propria. Nell'anno 1368 una rivolta popolare scacciava dalla Cina i Mongoli, che l'avevano dominata ininterrottamente dal 1280. La nuova dinastia nazionale dei Ming (1368-1644) stabilì inizialmente la capitale a Nanchino, sullo Yangzjiang. I mongoli vennero scacciati, così con essi i Simuren. Le religioni di questi vennero bandite, le chiese cristiane, cattoliche, nestoriane, persino i templi manichei vennero distrutti. Un solo tempio manicheo, trasformato in tempio buddista, si conserva nei pressi di Quanzhou. Qui viene ancora venerata un'immagine dei Mani. Dei convertiti dei francescani rimase soltanto uno sparuto gruppo di veneratori dei 10 (il carattere cinese che indica il 10 è una croce) che Matteo Ricci ebbe incontrato alla fine del 1500: questi, a parte la croce, non ricordavano più nulla degli insegnamenti cristiani. La fine dell'impero mongolo, e il trasferimento della capitale, con il conseguente spostamento del centro dell'economia cinese a sud, determinò la cessazione di tutti i contatti con l'Occidente che si erano ampiamente sviluppati nel XIII-XIV secolo.

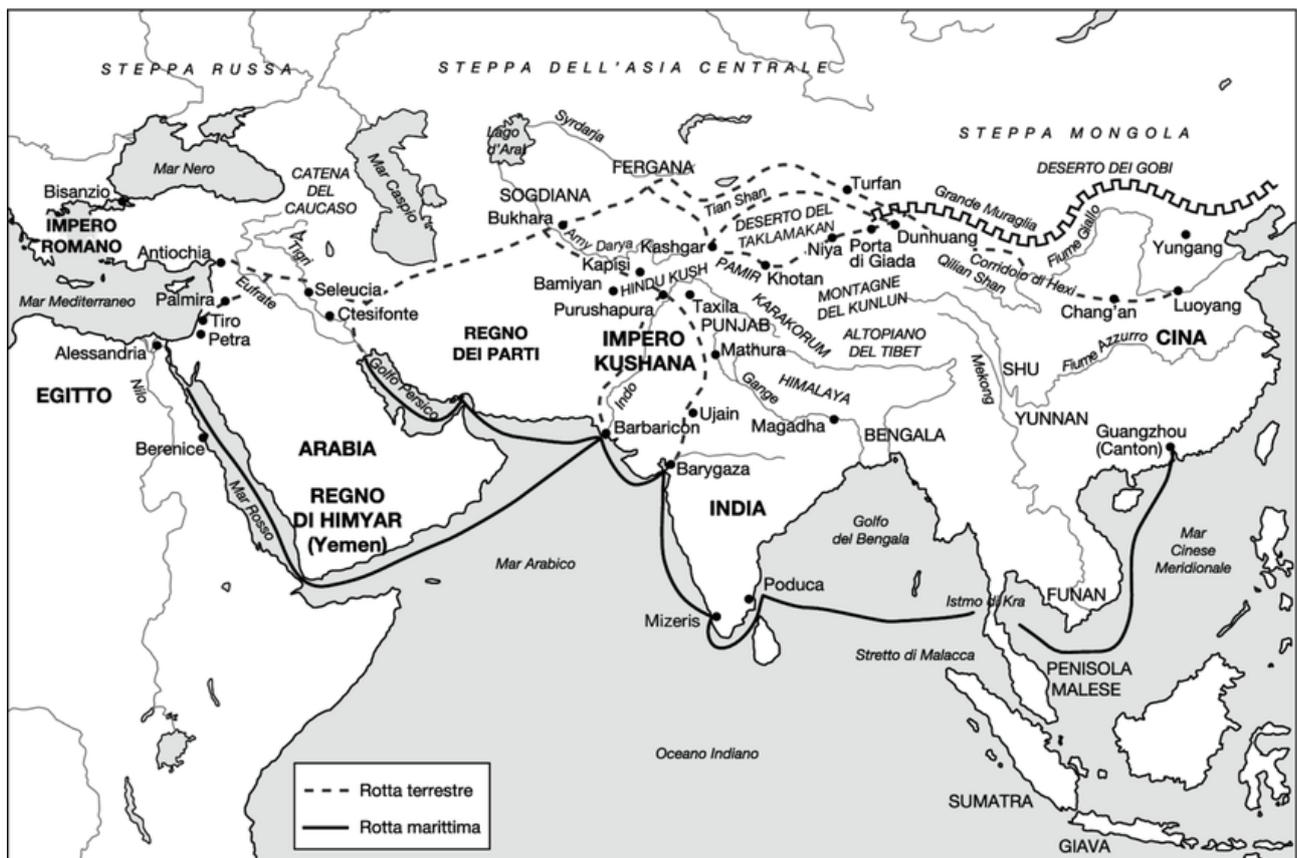
## **2.6 - Le varie vie: Tempi di percorrenza.**

Nel periodo considerato, il miglior punto di partenza per arrivare in Cina erano le basi genovesi nel mar Nero e nel mar d'Azov, Caffa e Tana. In senso inverso si muovevano le merci dalla Cina verso l'Occidente. Questo percorso (vedi figura 2) è descritto nel seguente brano contenuto tratto dal libro "Pratica della mercatura" scritto intorno alla metà del XIV secolo da Francesco Balducci Pegolotti, da cui è possibile risalire ad importanti informazioni circa il percorso seguito dai mercanti nel periodo di riferimento considerato. Le sue istruzioni per chi voleva recarsi a Pechino erano basate su relazioni di viaggio compilate da autori precedenti, inclusi i racconti di Marco Polo.

*"Primieramente, dalla Tana [nel mar d'Azov, base commerciale genovese] in Gittarcan [Astrakhan sul delta del Volga, nel Caspio], si à 25 giornate di carro di buoi, e con carro di cavallo pure da 10 in 12 giornate. Per cammino si truovano moccoli assai, cioè gente d'arme. E da Gittarcan in Sara [sul Volga] si à una giornata per fiumana d'acqua. E di Sarà in Saracauco [sull'Ural] si à 8 giornate per una fiumana d'acqua, e puotesi andare per terra e per acqua, ma vassi per acqua per meno spesa della mercatantia. E da Saracauco infino in Organci si à 20 giornate di carro di cammello, e chi va con mercantia gli conviene che vada in Organci [sull'AIMU Daria] perché là è spacciativa terra di mercatantia. E d'Organci in Ioltrarre [sul Syr*

*Daria] si à da 35 in 40 giornate di cammello con carro. E chi si partisse di Saracaucò e andasse dritto in Oltrarre si va 50 giornate, e s'egli non avesse mercatantia gli sarebbe migliore 12 via che d'andare in Organci. E di Oltrarre in Armalecco [nella valle dell'Ili] si à 45 giornate di some d'asino, e ogni die truovi moccoli. E d'Armalecco insino in Camesu [Kanchow], all'estremità occidentale della Grande Muraglia si à 70 giornate d'asino, e di Camesu insino che vieni a una fiumana che si chiama [...] si à 45 giornate di cavallo. E dalla fiumana tè ne puoi andare in Cassai [Hangchow, vicino a Shangai] e là vendere i sommi dell'argento che avessi, però che là è spacciativa terra di mercatantia. E di Cassai si va colla muneta che si trae de' sommi dell'argento venduti in Cassai, ch'è moneta di carta che s'appella la detta moneta balisci, che gli quattro di quella moneta vagliono uno sommo d'ariento per le contrade del Gattaio [Cina]. E di Cassai a Gamalecco [la Cambulac di Marco Polo, Pechino] che è la mastra città del paese del Gattaio, si va 30 giornate. “*

Figura 6 – Le vie della seta, 130 a.C.-300 d.C.



Analizzando il testo del Pegolotti è stato possibile analizzare le singole tappe del viaggio, che sono state sintetizzate nella tabella 2. Da questa tabella si evince che il tempo di viaggio complessivo è di circa 270 giorni partendo dalle basi genovesi sul mar d'Azov, e dunque un mercante che avesse

voluto compiere il percorso di andata e ritorno da Genova fino in Cina avrebbe impiegato circa 18 mesi. Le modalità di trasporto utilizzate erano:

- carri trainati da buoi, cavalli e cammelli;
- navigazione fluviale (per brevi tratti);
- cavalli ed asini.

*Tabella 2 – Tempi di percorrenza*

<b>Origine</b>	<b>Destinazione</b>	<b>Modo di trasporto</b>	<b>Tempo di viaggio (giorni)</b>
Tana ( Mar d'Azov)	Gittarcan (Astrakan)	Carro trainato da buoi	25
		Carro trainato da cavalli	10-12
Gittarcan (Astrakan)	Sara (Volga)	Navigazione fluviale	1
Sara (Volga)	Saracauco (Ural)	Navigazione fluviale	8
Saracauco (Ural)	Organci (Aimu Daria)	Carro trainato da cammello	20
Organci (Aimu Daria)	Oltrarre (Syr Daria)	Carro trainato da cammello	35-40
Oltrarre (Syr Daria)	Armalecco (valle dell'Ili)	Asino	45
Armalecco (valle dell'Ili)	Camesu (Kanchow)	Asino	70
Camesu (Kanchow)	Cassai (Hangchow)	Cavallo	45
Cassai (Hangchow)	Gamalecco (Pechino)	Cavallo	30
<b>Tana (Mar d'Azov)</b>	<b>Gamalecco (Pechino)</b>		<b>264-284</b>

## **2.7 - Navigazione fluviale.**

Il percorso dei fiumi Oxus e Lassarte, e del fiume che anticamente collegava il lago d'Aral al mar Caspio, rappresentava una via fluviale molto importante per il trasporto delle merci lungo la via della seta. Terminale di tale via era la città di Saraj che sorgeva presso l'odierna Volgograd.

L'Uzboy era un fiume che scorreva nella parte nord-occidentale del deserto del Karakum in Turkmenistan. Un tempo affluente dell'Amu Darya, è oggi solamente un alveo asciutto e un luogo d'elezione per gli scavi archeologici. Separandosi dall'Amu Darya, esso scorreva per circa 750 chilometri, attraversando il lago Sarygamysch e andando a sfociare nel Mar Caspio. Lungo le sponde del fiume prosperò per lungo tempo una civiltà fluviale, almeno a

partire dal V secolo a.C. fino al XVII secolo d.C., quando l'acqua che alimentava l'Uzboj cessò bruscamente di fluire fuori dal corso principale dell'Amu Darya e nella depressione di Sarygamysh. Oggi il letto dell'antico Uzboj si snoda attraverso le vaste distese sabbiose del deserto del Karakum come una sottile striscia spezzata di colore blu. Secondo gli studiosi, gli uomini iniziarono a stabilirsi sulle terre lungo il corso dell'Uzboj nel V secolo a.C. Il fiume è stato testimone di molti eventi storici. Le truppe del re Ciro II lo attraversarono durante la loro spedizione contro i Massageti. Durante la campagna di Alessandro Magno contro il sovrano persiano, il re Dario, la tribù degli Aderbici, un ramo dei Massageti, inviò 40.000 fanti e 2000 cavalieri da questa regione fino al quartier generale di Dario a Babilonia: queste cifre testimoniano il gran numero di abitanti che vivevano all'epoca sulle rive dell'Uzboj. È possibile che il fiume sia stato attraversato anche dalle innumerevoli orde di Gengis Khan e dalla cavalleria di Tamerlano. Per proteggere il loro territorio dai nemici e tenere sotto controllo l'acqua e le rotte commerciali, gli abitanti dell'Uzboj costruirono varie strutture fortificate. Uno di questi edifici è la fortezza di pietra di Igdy Qala, costruita dai Parti per assicurarsi che i commercianti che viaggiavano lungo la via della seta pagassero le tasse. Il suo perimetro corrisponde ad un trapezio irregolare di  $60 \times 60 \times 75 \times 45$  m. Il muro nord-orientale è costruito su un ripido pendio alto 30 m, mentre per i restanti tre lati la fortezza è circondata da un fosso scavato nella roccia. La fortificazione è costituita da lastre di pietra appiattite e fortificata da torri ad angolo retto (lungo tutto il perimetro delle mura si nota ancora oggi la posizione di undici torri, ma di quello che un tempo era un imponente muro oggi rimane solamente una parete di appena 1,5 m). All'interno delle mura e delle torri vi sono strette feritoie a forma di freccia, tipiche dell'architettura militare della Corasmia. Le pareti esterne erano rivestite di argilla e all'interno c'era un corridoio usato come galleria dagli arcieri. Secondo l'archeologo S. P. Tolstov, la fortezza sarebbe stata costruita con un tipo di pietra insolito per le strutture della Corasmia, ma sotto tutti gli altri dettagli il suo disegno esterno non differisce molto dalle altre fortificazioni corasme.

Figura 7 – L'Uzboj – (Bras de Tokai in Blu) che scorre dall'Amu Darya (Gihon o Oxus) fino al Caspio, entro i confini del khanato di Khiva (Khwarazm), su una mappa francese del 1734.

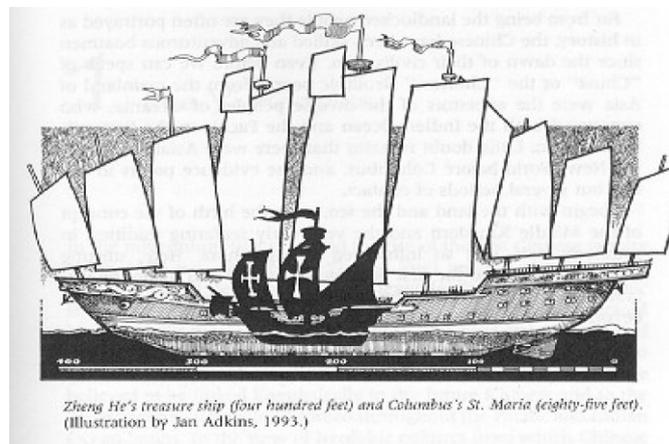


## 2.8 - Rotte oceaniche

Le rotte oceaniche che collegavano l'Europa all'Asia circumnavigando l'Africa erano predominio esclusivo dei Portoghesi, e solo nel tratto finale le rotte erano talvolta coperte dai Cinesi. Le due grandi potenze marittime del tempo, il Portogallo e la Spagna, si erano spartite gli oceani e i nuovi territori col Trattato di Tordesillas, firmato il 7 giugno del 1494 (vedi figura 2), con l'obiettivo di raggiungere l'Oriente navigando i primi verso Est, ed i secondi verso Ovest. Il tutto si basava sull'erronea convinzione di Colombo di aver raggiunto le Indie, e pertanto gli Spagnoli restarono fuori dalle rotte che portavano ad Oriente. Nel seguito sono brevemente descritte le rotte seguite dai Portoghesi e dai Cinesi, le quali sono anche rappresentate nella figura 2.

### 2.8.1 - Rotte cinesi

All'inizio del XV secolo sette grandi spedizioni navali erano state organizzate dagli imperatori della Cina. Le prime tre flotte raggiunsero il Vietnam, Giava e Sumatra, Ceylon e Calicut (India). Le successive quattro spedizioni si spinsero ancora più lontano e si inoltrarono nel mar Rosso e sulle coste africane. Furono stabilite relazioni diplomatiche e commerciali con gli Arabi Mamelucchi, anche se dopo il 1433 queste relazioni si affievolirono poiché la Cina si orientò verso l'espansione continentale del suo Impero. I mezzi navali cinesi erano all'avanguardia rispetto ai tempi, ed erano talvolta di lunghezza superiore ai 100 metri; la loro stazza era spesso di gran lunga superiore a quella delle navi costruite dagli Europei.



*Figura 8 – Confronto fra le dimensioni delle navi europee e cinesi*

### 2.8.2 - Rotte portoghesi

Nella seconda metà del XV secolo cominciò un'epoca di grandi esplorazioni e di colonizzazione dei Portoghesi. Nel 1444 essi avevano raggiunto le coste del Senegal ed erano riusciti a stabilire un rapporto commerciale diretto fra l'Europa e l'Africa. Nel 1488 Bartolomeo Diaz varcò il Capo di Buona Speranza e dimostrò la raggiungibilità dell'Oceano Indiano attraverso l'Oceano Atlantico. A quel punto il re del Portogallo pensò di organizzare una grande spedizione navale che compisse l'intero percorso da Lisbona all'India. L'8 luglio 1497 partì da Lisbona la flotta destinata a raggiungere l'India, sotto il comando di Vasco da Gama, con quattro navi e 170 uomini di equipaggio. Egli giunse alle isole di Capo Verde e successivamente fece scalo a Sant'Elena, poi doppiò il Capo di Buona Speranza ed entrò in contatto con le città mercantili sulla costa orientale dell'Africa, frequentata da Arabi, Iraniani, Indiani e a volte anche da Cinesi. L'ultima tappa del viaggio prese il via dal porto di Malindi il 24 aprile 1498, guidata da piloti arabi, e sfruttando i monsoni estivi giunse il 16 maggio in vista di Calicut, uno dei grandi nodi commerciali

dell'Oceano Indiano, in cui si raccoglievano spezie e prodotti provenienti da tutta l'Asia. Dopo aver completato il carico di tutte le spezie che fu in grado di acquistare, da Gama iniziò il viaggio di ritorno il 5 ottobre 1498, ed il 29 settembre 1499 fece ritorno a Lisbona con una sola nave, essendo state altre due distrutte da una tempesta, e una terza data alle fiamme dopo che lo scorbuto (allora sconosciuto) aveva falciato l'equipaggio. Nel 1502 un'altra spedizione guidata da Vasco da Gama, con 15 velieri armati di cannoni e 800 soldati, bombardò Calicut ed impose al sovrano locale di accettare rapporti commerciali. Da quel momento una flotta annuale partì da Lisbona senza aspettare il ritorno della precedente. Il viaggio di andata e ritorno durava circa 18 mesi. Nel giro di pochi anni i Portoghesi distrussero le basi strategiche del traffico arabo e costruirono una rete di fortezze e porti nell'Oceano Indiano. Gli accessi del golfo Persico e del Mar Rosso furono bloccati occupando il porto di Hormuz e l'isola di Socotra. Infine, nel 1511 espugnarono Malacca, il più importante nodo commerciale verso l'Indonesia, attraversata la quale si poteva giungere direttamente in Cina.

### **2.8.3 - Dati storici sui traffici commerciali**

Nel corso del XV secolo Venezia aveva finito per acquistare una posizione di sostanziale monopolio nel commercio europeo delle spezie. Anche se le attività commerciali dei Veneziani includevano una grande quantità di altri articoli, una gran parte della prosperità economica della Repubblica Veneta dipendeva dalle spezie. I Veneziani acquistavano le spezie nei porti del Mediterraneo orientale, ai quali la merce arrivava dall'Oriente attraverso il percorso terrestre della Via della Seta. I consumi di questi prodotti erano costantemente saliti durante il secolo XV, fino al picco del 1496. La guerra del 1499-1550 contro il Sultanato Turco segnò una prima battuta d'arresto, ma molto più gravi furono le conseguenze dell'apertura della rotta del Capo e dell'irruzione dei Portoghesi nell'Oceano Indiano. Nella figura 5 sono rappresentate le quantità di spezie acquistate dai Veneziani nei porti del Mediterraneo Orientale, e si può notare la discontinuità nell'anno 1502.

## **2.9 - Conclusioni**

È evidente che il declino della Via della Seta fu dovuto all'affermarsi delle rotte marittime oceaniche dalla Penisola Iberica all'Oceano Indiano. È altresì chiaro che se si effettua un'analisi basata sul rapporto costi-benefici, le rotte marittime presentano alcuni punti di vantaggio rispetto alla Via della Seta, mentre non sono evidenti aspetti svantaggiosi. Il tentativo di individuare uno specifico momento storico che ha caratterizzato la crisi definitiva della Via della Seta, sembra ragionevolmente condurre al 1502, quando Vasco da Gama con la forza impose al sovrano di Calicut, principale porto di interscambio, di accettare rapporti commerciali stabili. Infatti, da questo momento, una flotta partiva da Lisbona con regolare cadenza annuale. L'ipotesi del ruolo chiave di questo evento nel declino della Via della Seta è supportata dai dati sui traffici di spezie provenienti dai porti del Mediterraneo orientale, che proprio nel 1502 registrano un netto e definitivo calo. La via della Seta non fu mai tranquilla se non sotto il dominio mongolo, quando una ragazza sarebbe potuta andare, si diceva, "dalla Cina al Mediterraneo portando un vaso ricolmo d'oro, da sola, senza essere disturbata".

## **CAPITOLO 3 – Analisi del *cluster* marittimo italiano: la Blue Economy**

### **3.1 - L'Italia e il mare, tra passato e presente**

La storia del nostro Paese è indissolubilmente legata al rapporto con il mare. Da sempre fonte di pericolo e speranza, di commerci e di invasioni, di traversate, e di ricchezza.

Fu la Roma imperiale, infatti, a battezzare come “Mare Nostrum” il Mediterraneo.

La storia dell'Italia e il mare inizia con la Prima Guerra Punica, più precisamente nel 264 a.C. quando il senato di Roma intuì che senza una flotta non solo non c'era egemonia sui mari, ma neppure sicurezza sulla terraferma, ordinando quindi la costruzione di un'imponente flotta costituita da cento quinqueremi e venti triremi (un'esagerazione per l'epoca..). Di lì in poi la potenza dell'Impero andò aumentando in maniera esponenziale, fino alla massima espansione raggiunta con l'imperatore Adriano, in cui il controllo di Roma sul mediterraneo fu incontrastato. I Romani divisero addirittura il Mediterraneo in quadranti di competenza per ognuna delle diverse flotte, così da poter garantire un controllo più capillarizzato dei traffici marittimi. Divennero abili nel commercio internazionale, passando da un approccio (militare) prevalentemente terrestre, a un dominio dei commerci basato sul controllo dei mari.

La storia ci insegna che il potere di quello che forse fu il più grande impero di tutti i tempi, passa appunto per una grande flotta, e per il controllo del Mediterraneo. La Pax Romana non fu altro che il risultato della superiorità delle flotte imperiali sugli altri popoli che si affacciavano sul Mare.

Facendo un salto avanti nella storia, tralasciando secoli di guerre e frammentazioni nella nostra penisola, la situazione per le città italiane tornò ad essere favorevole con le Repubbliche marinare che tra il X e il XIII secolo dominarono il Mediterraneo. Tale appellativo è dovuto al prosperare di queste città grazie alle proprie attività navali, diventando le più importanti città del Mediterraneo in quel periodo.

Amalfi e Venezia prima, Genova e Pisa poco dopo, ridiedero impulso a quel controllo dei mari che mancava da molti secoli, arricchendo grazie ai commerci e grazie al potere delle loro flotte le città e i territori limitrofi, spingendosi a commerciare fino nel Levante e nel Mar Nero, e cosa ancora più importante, spesso trascurata da molti, contribuendo in maniera decisiva alla vittoria nella battaglia di Lepanto, in cui fu proprio la flotta veneziana ad essere decisiva per sconfiggere i turchi.

Oggi sembriamo trascurare non tanto questi periodi storici in sé, ma i motivi che portarono a tali successi nel panorama internazionale, e alla prosperità economica e sociale che ne derivò per la

penisola, arricchita economicamente dai commerci, socialmente dallo straordinario patrimonio artistico-culturale dovuto ai contatti con Paesi di ogni angolo del mondo conosciuto, e politicamente decisiva grazie alla potenza militare della sua flotta, nonché al controllo strategico di tutti i più importanti scali commerciali del Mediterraneo e del Mar Nero: Antiochia, Atene, Cipro, Alessandria, così come Trebisonda e Maurocastro, fino a Tana, erano solo alcuni dei grandi empori e colonie commerciali di Venezia, mentre Genova arrivò addirittura a controllare zone del porto di Brugge, Safi, Cadice, Gibilterra e Barcellona. In generale, comunque, a causa della difficoltà per quei tempi di attraversare abitualmente lo stretto di Gibilterra, risultando quindi scomodo orientare le proprie mire espansionistiche e commerciali a occidente, volsero lo sguardo principalmente verso Oriente, in particolare verso l'Egeo e le zone del Levante e del Mar Nero.

Per semplificare, andremo ad analizzare soltanto due di quelle che furono le numerose città a prosperare nei commerci durante il periodo delle Repubbliche Marinare: Genova e Venezia.

Andando a studiare più a fondo le cause di tale successo, possiamo riscontrare due fattori di rilievo.

Il primo è l'approccio politico-amministrativo della politica di quei tempi, diametralmente opposto a quella che è la concezione del settore e della "cosa pubblica" di oggi. Già perché, seppur attribuite al successo di una politica mercantilista, la struttura delle flotte era garantita da un apparato pubblico per quanto riguardava la costruzione di navi grandi e costose, che richiedevano un sistema organizzativo non indifferente, con il supporto garantito e costante del governatorato alla cantieristica, dando vita a partire dal XII secolo ad un unico grande cantiere pubblico: l'Arsenale. In particolare, per quanto riguarda il caso di Venezia, fondamentale fu l'emanciparsi dal sistema amministrativo bizantino pur mantenendone una concezione della società che metteva il benessere della comunità sopra quello dell'individuo, nonostante l'eredità di Costantinopoli fu anche quella di mantenere uno spirito aristocratico non indifferente.

Il secondo è la concezione di città-porto che dominò la scena di quasi tutte le repubbliche marinare. Venezia era una vera e propria isola, lontana dalla terraferma, circondata da quelle paludi che in assenza di un sistema di collegamento come quello esistente oggi la resero marittimamente ancor più sviluppata di quanto non fosse Genova. Quest'ultima, dal canto suo, era caratterizzata da una struttura portuale con fondaci e volte che andavano a fondersi con i quartieri residenziali sorti intorno al porto, e ancora oggi è percepibile quella fusione con il resto della città che blindò la propria fortuna dietro l'interconnessione tra le strutture portuali e lo sviluppo del manufatto urbano.

Possiamo infatti affermare che le due città si trovassero al centro di un sistema portuale policentrico, basato su una molteplicità di fattori orbitanti intorno alla flotta e al porto.

### **3.2 – Dall’800 a oggi**

Dai fasti di Venezia “Porta d’Oriente”, facciamo un salto avanti di qualche secolo, e attraversiamo il Risorgimento italiano, fino ad arrivare ai giorni nostri. L’800 e i primi anni del ‘900 ci vedono subire la situazione internazionale in maniera passiva, non da protagonisti, bensì succubi delle potenze attorno a noi. Dapprima l’Austria, che intuisce la rilevanza del porto di Trieste, rendendolo il primo porto dell’impero asburgico, tanto che ancora oggi è la principale fonte di approvvigionamento per la nazione austriaca. Un porto di interscambio che fin dalla seconda metà dell’800 si è reso protagonista delle dinamiche commerciali internazionali.

Il 12/02/1887 invece, è la volta degli inglesi. Pochi anni dopo l’Unità d’Italia, Roma firma gli “Accordi mediterranei”, una serie di trattati firmati tra il Regno d’Italia e Londra, che si impegnarono in particolare a mantenere l’equilibrio mediterraneo e a scongiurare ogni sorta di cambiamento che potesse, sotto forma di occupazione o di annessione che fosse, modificare la situazione in atto, con deferimento delle due Potenze segnatarie. In un certo senso, tale Accordo negava al Regno d’Italia ogni pretesa navale sul Mediterraneo.

Da qui la situazione marittima italiana tornerà a sbloccarsi solo nel ventennio fascista.

Mussolini il 5 ottobre 1922, pronunciò un discorso al Gruppo Sciesa, da cui poi diede l’input ad un percorso di costruzione di un’imponente flotta:

*“Soltanto facendo del Mediterraneo il lago nostro, alleandoci con quelli che il Mediterraneo vivono, ed espellendo coloro che del Mediterraneo sono i parassiti, compiendo questa opera dura (...) noi inaugureremo veramente un periodo grandioso della storia italiana”*

Qualcuno osò dire fosse la più bella flotta al mondo, di cui larga parte finirà affondata nei nostri stessi porti dalle incursioni nemiche durante la Seconda Guerra Mondiale, mentre le restanti corazzate furono cedute agli Alleati, vincitori del conflitto.

Anche sul versante civile non fummo da meno. Seppur parliamo di decenni di povertà, caratterizzati dalle emigrazioni verso il Nuovo Mondo, che portarono oltre 30 milioni di italiani a lasciare l’Italia, le compagnie di viaggio italiane seppero sfruttare al meglio la situazione di svantaggio costituita dalla maggiore distanza da coprire per raggiungere le coste orientali degli Stati Uniti, rendendo le compagnie italiane più costose rispetto alla concorrenza inglese, tedesca, o

scandinava. Decisero così di sviluppare un approccio al viaggio innovativo, non più come viaggio di necessità in cui intere famiglie venivano stipate senza neppure i più basilari servizi di igiene all'interno delle stive dei transatlantici, bensì puntando su viaggi sì più lunghi, ma più confortevoli. Fin lì si era viaggiato sempre e solo per necessità, ora che si andava affermando un nuovo tipo di borghesia in Europa, si pensò a viaggi di piacere. Gli armatori italiani provarono allora a reinventare la visione del transatlantico come mezzo di diletto e di vacanza, facendo così nascere il turismo transatlantico, precursore assoluto delle moderne crociere.

### **3.3 – Italia eccellenza mondiale della cantieristica**

La Prima metà del '900 fu un periodo prolifico di grandi innovazioni per la cantieristica italiana. Il 1° gennaio del 1937, nacque la “Società finanziaria marittima”, portando a compimento quel lavoro di nazionalizzazione iniziato a fine anni Venti. Si giunse quindi ad un vasto programma di nuove costruzioni, sovvenzionate dalle casse pubbliche, con progetti innovativi affidati a fabbriche specializzate in sistemi di propulsione navale, dando così ulteriore spinta alla totale ristrutturazione dei servizi verso tutto il mondo. Nacque la Finmare, società facente riferimento al gruppo IRI, la quale a sua volta controllava quattro macro-società: Società Italia di Navigazione (Genova), Tirrenia (Napoli), Adriatica (Venezia) e il Lloyd Triestino (Trieste). In particolare, quest'ultimo era incaricato di guardare al Lontano Oriente, e di garantire servizi regolari verso il Giappone, l'Australia, la Cina e l'India. L'Adriatica di Venezia invece curava navi più piccole, ma molto lussuose e veloci, orientate a viaggi di nicchia, che guardavano alle rotte internazionali del Mediterraneo, con le coste del Medio Oriente e il Nord Africa. Nel 1927 furono varati i primi due transatlantici con nuovissimi sistemi di propulsione a diesel, abbandonando così il vapore.

Addirittura uno di questi, la nave “*Vulcania*”, fu la prima dotata di cabine con balcone privato sul mare. La “*Victoria*” del Lloyd Triestino fu la più veloce nave a propulsione diesel mai realizzata. Il transatlantico “*Conte di Savoia*”, apprezzatissimo dall'élite americana, fu il primo con stabilizzatori contro il mal di mare. Il “*Rex*” invece, varato a Genova, è ricordata come il primo transatlantico dotato di aria condizionata, teatro, e cinema sonoro, con due piscine all'aperto, ristorante interno e, soprattutto, il primo centro termale su una nave da crociera.

L'elenco delle eccellenze italiane nella cantieristica di quegli anni è lungo e ricchissimo di innovazioni che oggi ci possono sembrare scontate, ma che furono sconvolgenti per l'epoca. Vantiamo un know-how non indifferente in materia di cantieristica navale, ma che non viene percepito come settore strategico, bensì come qualcosa in più, di scontato, che non è stato adeguatamente tutelato e agevolato nel corso degli anni.

Con l'avvento dei viaggi aerei a lungo raggio prima, e dei voli low-cost poi, la cantieristica non è riuscita a restare al passo coi tempi. Mentre la Finmare decise così di chiudere i battenti tuttavia, un ramo dell'IRI, la Fincantieri, tornò sul mercato negli anni '80 diventando leader mondiale nel settore crocieristico, e ha recentemente varato la sua centesima nave da crociera. Si tratta del più importante gruppo navale d'Europa. Dalla progettazione alla costruzione, passando per l'arredamento e la gestione, le navi da crociera di tutto il mondo sono affidate in larga misura a società italiane, eccellenze di spicco nel settore, per quanto il Paese sembri averne poca consapevolezza.

### 3.4 – La Blue Economy

Quando si parla di eccellenze italiane subito il pensiero va, giustamente, all'enogastronomia, al mondo della moda, e ad altri settori affermati di comune conoscenza.

Eppure, sono in pochi a tenere conto dell'eccellenza italiana nella cantieristica navale, in particolar modo al primato mondiale che l'Italia detiene nell'ambito della costruzione delle navi da crociera e dei megayacht. Gli ultimi decenni ci hanno inoltre reso partecipi di un grande sviluppo dell'acquacoltura, siamo infatti il terzo Paese per quantità di prodotto (dopo Francia e Spagna) nell'area Comunitaria, oltre ad avere la seconda flotta da pesca del mediterraneo in termini di tonnellaggio, secondi solo alla Spagna (dati Mipaaf).

Possediamo la quinta flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20, (siamo secondi tra quelle Occidentali), stesso risultato per la flotta delle navi cisterna per quanto riguarda il trasporto di prodotti petroliferi che garantiscono tramite i nostri porti buona parte dell'approvvigionamento energetico di cui molti Paesi europei non potrebbero fare a meno (come Austria o Germania), così come la leadership mondiale nel settore delle navi ro-ro, impiegate principalmente nel cabotaggio marittimo su quelle che sono le "autostrade del mare".

A ciò si aggiungono le industrie navali e i porti, ma anche il turismo marittimo, la ricerca e lo sfruttamento sostenibile delle risorse marine, nonché tutti i servizi ausiliari, in un'integrazione che vede quotidianamente coinvolti una molteplicità di attori impegnati a creare valore sostenibile per l'intera economia nazionale, andando a costituire quella che chiamiamo *Blue Economy*.

Parliamo di settori che rappresentano asset strategici ed essenziali per la nostra economia, costituendo un *cluster* che produce il 2% del PIL nazionale, attraverso un valore di oltre 34

miliardi di euro (dati Censis), andando a costituire quel “patrimonio liquido”<sup>3</sup> che abbiamo, ma di cui non siamo a volte abbastanza consapevoli.

Eppure, proprio oggi che l’Unione Europea crede fortemente in una strategia marittima integrata, la cosiddetta *blue growth* è un tassello fondamentale per una crescita economica consolidata sul medio-lungo termine, basandosi su una molteplicità di componenti che rientrano nella *green sustainability*, fattore rilevante che sarà la chiave del successo dei prossimi decenni. La sinergia tra i diversi attori del processo marittimo può essere garantita soltanto da un’ottica attenta e meticolosa dei vari organi amministrativi, sia pubblici che privati. Sono già attive diverse iniziative lodevoli come il progetto “PlaCe”, dove la gestione delle piattaforme offshore di petrolio e gas al termine della loro fase produttiva (che è una questione di per sé molto complessa per svariati motivi tecnologici, ecologici, e di sicurezza) verrà affrontata per la prima volta a livello nazionale con tecnologie e soluzioni innovative e d’avanguardia per il riutilizzo ecosostenibile, o per la riconversione in impianti di altro genere, come ad esempio in sistemi integrati per la generazione di energie sostenibili, o attraverso soluzioni innovative di acquacoltura integrata. Questo metodo è già utilizzato per il restauro di barriere coralline degradate ed è stato testato per la protezione dalla ruggine di grandi strutture nel Mare del Nord.

I moltiplicatori economici del settore si attestavano già nel 2017 sui valori di 2,86 (per quanto riguarda il moltiplicatore del reddito), e 2,28 (per quanto riguarda il moltiplicatore dell’occupazione). Dobbiamo tenere in considerazione in particolare il fatto che ogni investimento nel settore genera, oltre ad un ritorno economico non indifferente, occupazione e posti di lavoro. Il valore aggiunto per lavoratore si attesta sui 72.000€ annui, più alto rispetto a molti nostri vicini in Europa, vantando tra l’altro la prima posizione in Europa per persone impiegate nel settore.

Il primato assoluto vantato nella cantieristica navale ci vede in prima posizione per quanto riguarda il valore della produzione e dei posti di lavoro, soprattutto grazie all’eccellenza mondiale di Fincantieri, da decenni leader di mercato.

Purtroppo, invece, la pesca vive un lungo periodo di stasi, dovuto agli incentivi sulla rottamazione degli scafi, non adeguatamente ricompensati da altrettanti incentivi per l’acquisto di nuove imbarcazioni da pesca. Subiamo inoltre le difficoltà relative alle stringenti norme comunitarie sul

---

<sup>3</sup> (ANSA) - ROMA, 31/10/2019 – “Il mar Mediterraneo è un patrimonio liquido, un fondamentale ecosistema da monitorare e proteggere”, questo il messaggio del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, all’assemblea di Confitarma. Conte ha portato il suo saluto all’assemblea degli armatori “come segnale di consapevolezza dell’importanza del cluster marittimo e della sua economia”.

pescato, oltre che i continui ritardi politici nell'attuare le tanto discusse *Zee* (Zone economiche esclusive).

Osservando prettamente i dati sull'occupazione, possiamo avere una visione più completa del complesso. Infatti in Italia considerando l'indotto, la blue economy arriva a contare quasi 900.000 addetti, i quali rappresentano il 3,5% del totale degli occupati del Paese. Nel 2020 invece, si contavano più di 200.000 imprese operanti nel settore, ovvero il 3,4% delle imprese totali attive in Italia. Sorprendente è che quasi 45.000 di queste sono imprese al femminile, a testimonianza del fatto che parliamo di un settore inclusivo, andando a confermare un *trend* in netta crescita ormai già dal 2014. Già nei primi mesi del 2021 si era quasi completamente recuperato il gap negativo del periodo Covid, segnale particolarmente positivo in quanto conferma di un settore dalla domanda stabile, capace di essere resiliente anche a periodi di crisi globale come lo è stato il 2020.

La collaborazione tra le varie associazioni operanti nel settore è consolidata, lo dimostra il tavolo di collaborazione tra Assonautica, Assonat Assomarinas, principali associazioni di categoria, relative alla nautica da diporto e ai porti turistici.

La richiesta di Confindustria Nautica è quella di un “fronte unito e saldo di tutto il comparto, in nome di uno spirito di squadra necessario ad affrontare le difficoltà e le nuove sfide”, sembrerebbe infatti dalle ultime stime Istat che la crescita acquisita per il 2021 è al 4,7%, numeri che vedono l'Italia capolista in Europa, primato non da poco, grazie all'eccellenza del *know-how* presente nel settore, vero e proprio vanto per il Made in Italy, caratterizzato ancora una volta da creatività e innovazione nel design.

### **3.5 – La situazione marittima italiana**

L'economia marittima in Italia riguarda essenzialmente 3 comparti:

- 1) Il comparto manifatturiero, che fa riferimento a pesca e cantieristica;
- 2) Il settore terziario, riguardante i trasporti via mare e servizi annessi;
- 3) Le Istituzioni, quindi Marina militare, capitanerie di porto, le Autorità portuali, la guardia costiera e le attività dell'Inail inerenti il settore marittimo.

Al Salone nautico di Genova è stato recentemente presentato il IX Rapporto Nazionale sull'Economia del Mare. I dati che sono stati presentati sono sorprendenti, si parla di 47,5 miliardi di euro prodotti dall'economia del mare, che hanno generato un indotto di ulteriori 89,4 miliardi, per un totale di quasi 137 miliardi di ricchezza prodotta. Fattore ancor più sorprendente dei dati in valore assoluto, è rappresentato dalla crescita del settore a un ritmo più sostenuto rispetto agli altri, dove le filiere della Blue Economy hanno realizzato un +12.4%.

Il ruolo centrale che questo settore ricopre nello sviluppo economico del Paese è in netta crescita, rappresentando, per avere un'idea, un valore complessivo pari a 1.5 volte quello dell'agricoltura.

Siamo la nazione Mediterraneo-centrica per eccellenza, con i nostri 8.000 km di coste proiettati al centro di quello che è un mare che ci dà tanto, ma di cui non sempre siamo completamente consapevoli delle potenzialità, della vocazione marittima del nostro Paese, che sembra essere più interessato allo sviluppo di altri settori, e su cui sia gli investimenti in termini economici, che le decisioni politiche, non sempre sono all'altezza della situazione.

Quella che con ogni probabilità è stata la decisione più contestata in un'ottica di lungo termine, soprattutto se vogliamo avere un approccio talassocratico nelle politiche strategiche internazionali, è stata l'abolizione del Ministero della Marina mercantile decisa dal parlamento nel 1993. Potremmo individuare questa scelta come lo spartiacque fondamentale nella situazione marittima italiana.

Da questa scellerata decisione, è iniziato un lento e inesorabile declino delle competenze marittime, andando a compromettere la possibilità di elaborazione di una politica nazionale per il settore. Un insieme di attività che dal 1994 sono raccolte nella Federazione del Mare, che tuttavia non può per ovvi motivi avere un potere politico-economico come quello di un ministero vero e proprio, pur riuscendo discretamente nel suo impegno di valorizzazione e promozione di questo valore aggiunto del nostro paese.

Al contrario, più lungimiranti sono stati i nostri vicini francesi, tanto da decidere per l'istituzione del "*Ministère de la Mer*", nominando Annick Girardin ministro del Mare, la quale non ha perso tempo per ricordare all'atto del suo insediamento, che le coste e i mari che bagnano la Francia sono una risorsa imprescindibile per il Paese, garantendo oltre 391.000 posti di lavoro, e il 10% della biodiversità mondiale, con nuove e avvincenti sfide da affrontare in termini di valorizzazione del settore.

Il ritardo logistico italiano di oggi rispetto alla spietata concorrenza dei porti internazionali sia mediterranei che del Northern Range è dannoso sia per la nostra posizione geopolitica nel mediterraneo e in Europa, quanto per l'export del Made in Italy. È necessario ridefinire le strategie legate alle grandi rotte commerciali, sicché si possa stare al passo dei nostri competitor nell'UE e nel resto del mondo, collegando l'Europa alla Cina, all'India, e al resto dell'Estremo Oriente.

In particolare, il sistema portuale italiano presenta seri problemi infrastrutturali che ne limitano lo sviluppo. Seppur l'Italia è ancora terza in Europa per volumi di merce movimentata, e mantiene

ancora salda la leadership europea della produzione e gestione di navi da crociera, anche grazie alla professionalità dei crocieristi italiani, l'Ocse stima che il contributo della Blue Economy al valore aggiunto mondiale raddoppierà nel 2030, e le infrastrutture portuali italiani necessitano di riforme e ristrutturazioni importanti per affrontare da protagonisti questo progresso. Relativamente alle attività portuali siamo infatti sestì in Europa per quanto riguarda il valore aggiunto complessivo, e quarti per impieghi.

Da anni sentiamo parlare di Zes (Zone economiche speciali) e di Zee (Zone economiche esclusive), senza tuttavia averne ancora visto l'applicazione effettiva. La realizzazione di suddette aree strategiche tramite accordi bilaterali con gli Stati confinanti, non è più rimandabile, in quanto funzionale alla realizzazione di interessi rilevanti nell'ambito sia della pesca, che delle piattaforme off-shore di ricerca e perforazione idrocarburi.

Oltretutto, spesso sfociamo in diatribe sulla precedenza, in termini di sviluppo portuale e cantieristico, tra le varie città in concorrenza tra loro (emblematico il caso di Trieste e Genova), che hanno visto un graduale ridimensionamento in particolare del porto giuliano, inibito dalla prossimità con la cortina di ferro.

Per essere talassocrazia, i governi devono avere un approccio più orientato alla marittimità, ripensando il proprio futuro come strettamente correlato al mare, incrementando gli sforzi di ricerca, sviluppo, e investimenti in quest'ottica.

## **CAPITOLO 4 – Cina come rivale geopolitico o partner commerciale?**

### **4.1 – Perché il progetto non è ancora partito.**

La domanda più spontanea che possiamo porci è: perché la Via della Seta non si è ancora concretizzata a livello di accordi politico-commerciali?

La risposta è forse più articolata di quello che pensiamo. I fattori da analizzare sono molteplici: il Patto Atlantico, che da decenni ci vincola direttamente o in modo implicito, agli Stati Uniti e a tutto quello che è il blocco Occidentale, con il controllo ferreo di un'Unione Europea sempre più miope nel vedere i benefici di medio-lungo termine di un accordo con la Cina, è sicuramente l'aspetto più rilevante.

A giugno 2021, Mario Draghi si è senza troppi giri di parole fermamente espresso contro qualunque possibilità di accordo, bocciando *de facto* il memorandum bilaterale promosso dall'ex premier Giuseppe Conte e dal primo ministro cinese Xi Jinping.

Dal quadro che è emerso a seguito di questa inversione di rotta nel giro di poco più di un anno, possiamo constatare altri due fattori di rilievo.

Il primo, è che c'è una volontà forte, nel tessuto economico italiano, di sfruttare i benefici che il concretizzarsi della Via della Seta potrebbe portare alle aziende italiane.

Il secondo, è che c'è una altrettanto forte volontà politica di mantenere lo *status quo* di un Paese ancora legato al principale rivale geopolitico cinese: gli Stati Uniti.

### **4.2 – Trieste porto tra due mondi**

L'evoluzione della situazione che ha interessato gli investimenti nel porto di Trieste è un'interessante dimostrazione di quanto il Mediterraneo, e nello specifico l'Adriatico orientale, siano il principale snodo per l'import-export europeo.

Per il prosperare di un porto, infatti, non rileva soltanto la provenienza delle merci, ma anche e soprattutto il luogo di trasformazione, e il mercato di sbocco finale. Nel porto di Trieste, le petroliere pompano ad oggi attraverso l'oleodotto Transalpino (che fu fortemente voluto dalla visione lungimirante di Enrico Mattei), il greggio che va a coprire il 40% del fabbisogno della Germania, il 100% della Baviera, il 50% del fabbisogno ceco e il 90% delle importazioni austriache.

Nei retro moli del porto, sono infatti attive le Ferrovie austriache, quelle tedesche, Dfds (la compagnia di spedizioni e logistica internazionale danese che è leadership di mercato nell'ambito della navigazione del suo genere nel Nord Europa), i quali, tra l'altro, stanno cercando di acquisire nuove quote di mercato nel trasporto su gomma (semirimorchi). Persino il governo ungherese preferisce investire per creare terminal per la lavorazione di merci varie nel porto giuliano, piuttosto che magari in quello dalmata di Capodistria, dove tra l'altro i costi della manodopera e la pressione fiscale sono più agevoli per gli investitori.

Ad oggi il molo più attivo nella movimentazione container è il Molo VII, gestito dalla “Trieste Marine Terminal” (TMT), una controllata di Msc e T.O. Delta.

Stando a quanto dichiarato dalla TMT, il porto sta accrescendo anno su anno la movimentazione di merci via ferro, vedendo per il primo semestre 2021 un aumento del +10,6% rispetto agli anni precedenti delle merci che entrano ed escono dai terminal della TMT. Nello scalo giuliano, la movimentazione container del 2019 si attesta sui 688.000 Teu.

La società afferma infatti che: *“Trieste è scelta quale porta d'ingresso nell'Adriatico da un numero crescente di clienti che intrattengono scambi commerciali con aree del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente. In particolare, Trieste Marine Terminal rappresenta un punto di riferimento ideale in quanto privo di restrizioni o limitazioni per le navi, i treni, e l'accettazione del carico per le esportazioni e le importazioni”*.



Figura 9 – Trieste, Molo VII – <https://www.trieste-marine-terminal.com/>

Tra i porti commerciali italiani, quello di Trieste con le sue 27,8 mln di tonnellata di merci, è secondo solo al porto di Genova (28,4 mln). <sup>4</sup>

Purtroppo però dobbiamo considerare anche un altro fattore piuttosto rilevante: il calo del 7,5% del traffico container (Teu movimentati). Tale risultato negativo non è ascrivibile soltanto al Covid-19 e al lockdown che ne è scaturito, quanto a una serie di motivazione di carattere logistico e politico.

Bisogna collocare tale problema all'interno di un quadro generale molto più ampio, con una visione globale che parte dalla Cina. La carenza dei microchip, la "guerra" dei dazi con gli Usa, e la successiva speculazione sui prezzi delle materie prime, hanno danneggiato fortemente l'establishment commerciale mondiale, a causa dello squilibrio commerciale con la Cina e le relative crisi logistiche che ne sono scaturite. I nostri porti e l'economia tutta ne hanno risentito particolarmente.

In ogni caso, andando ad escludere per ovvi motivi i risultati legati alla pandemia tuttora in corso il porto di Trieste è in costante crescita dal 2016, primo in Italia per volumi movimentati e per traffici ferroviari.

La stabilizzazione dei rapporti commerciali con quello che è uno dei principali esportatori di materie prime del globo, oltre che di molti altri prodotti indispensabili per la nostra economia, è fondamentale per le prospettive di crescita di tutto il Paese.

### **4.3 – Trieste baricentro degli equilibri internazionali**

Paradossalmente, lo stesso porto di Trieste è stato, nel 2020, teatro del nuovo scontro ai vertici del potere globale tra Stati Uniti e Cina. Tutto è iniziato senza destare troppe preoccupazioni, nel 2017, con la visita in Cina dell'allora premier Paolo Gentiloni, il quale in quell'occasione annunciò che l'interesse di Pechino era di fare di Trieste un terminal di spicco della Belt & Road Iniziative.

Fino a qui tutto bene, tanto che si è proceduto con reciproche visite da parte di rappresentanti politici, e investitori sia pubblici che privati in ambo i Paesi, con l'interesse del governo cinese, che ha delegato la Cccc (China Communications Construction Company), di sviluppare progetti di

---

<sup>4</sup> Dati comprensivi di rinfuse liquide, solide, container, traghetti ro-ro e altre merci.

investimento nei terminal triestini, funzionali a quella che si appresta sempre più a diventare la rotta commerciale più importante per il commercio europeo e asiatico. Entusiasti si sono rivelati soprattutto i maggiori produttori vinicoli del Nord-Est italiano, che vedono nel mercato cinese un importantissimo mercato di sbocco per i loro prodotti.

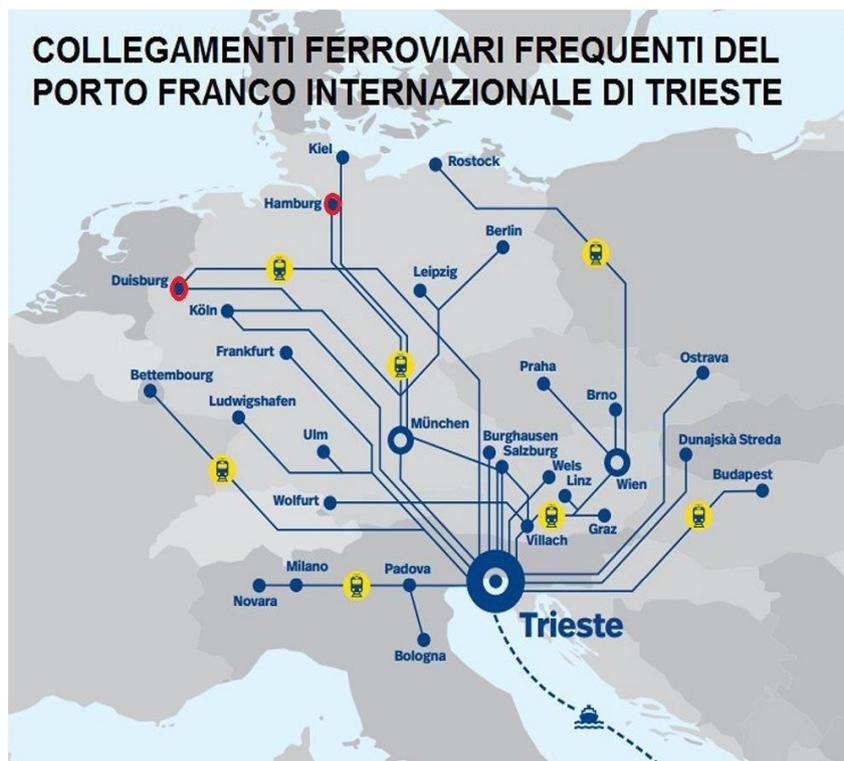
Tutto è precipitato a seguito di un articolo del New York Times del 18 marzo 2019, intitolato “Un porto italiano dimenticato potrebbe diventare una porta d’accesso cinese all’Europa”, accendendo improvvisamente i fari della stampa di mezzo mondo, considerando che soli 5 giorni dopo è avvenuta la firma del memorandum tra Autorità portuale e Cccc. Nel giro di qualche giorno, le emittenti delle più importanti testate giornalistiche mondiali hanno raggiunto Trieste per approfondire l’argomento, non passando pertanto tutto ciò inosservato agli occhi di Washington.

Lo stesso Zeno D’Agostino, presidente dell’Autorità portuale (inserito nella lista dei 100 top-manager italiani al mondo), aveva praticamente concluso l’accordo con la Cccc, la quale tra l’altro sembra avesse presentato un’offerta particolarmente generosa, incaricandosi soprattutto della progettazione e realizzazione del Molo VIII, che andrà ad aumentare le capacità complessive di movimentazione container, permettendo l’attracco di ulteriori navi di grossa stazza (la flotta delle navi con capacità maggiore di 10.000 Teu è in netta crescita negli ultimi anni, coprendo già il 38% della movimentazione container globale), nonché creando nuovi posti di lavoro e stimolanti opportunità economiche, sia per gli approvvigionamenti strategici, sia per l’export del Made in Italy che in Cina vede crescere le proprie quote di mercato.

Ovviamente il riscontro è positivo anche da parte dell’opinione pubblica locale, tutt’altro che prevenuta verso un investimento importante che creerà numerosi posti di lavoro.

Le dichiarazioni di D’Agostino vedono il testo stilato con Cccc vertere su tre fattori fondamentali:

- Il primo riguarda il coinvolgimento nei lavori di ripotenziamento della capacità ferroviaria del porto da parte di Cccc: si tratta di investimenti di 200 milioni che prevedono il rifacimento delle stazioni per treni merci, con modifiche per eliminare i colli di bottiglia sulle linee;
- Il secondo riguarda la collaborazione in Slovacchia, con il progettato ingresso dell’Autorità portuale nell’interporto di Kosice;
- Terzo, individuazione di un terminal in Cina dove poter sviluppare l’export di vino e altri prodotti gastronomici italiani. In maniera piuttosto inattesa, nel documento non sono presenti riferimenti a interventi sui moli.



(Figura 10 – La rete ferroviaria che collega Trieste all’Europa)

Addirittura, D’Agostino viene invitato alla Camera dei deputati ad aprile, dove espone l’accordo in corso con il colosso cinese, precisando che il progetto di sviluppo ferroviario è nato al tavolo della Eu-China Connectivity Platform, quindi in ambito europeo. Per quanto riguarda la realizzazione della ferrovia, viene specificato che non ci saranno prestiti cinesi, ma un project financing con regolare pubblica gara di appalto. Il trattamento dei lavoratori locali da parte delle società cinesi si baserà sulle normative italiane, e privilegerà la manodopera locale. Anche le infrastrutture portuali sono saldamente in mano allo Stato grazie al solido sistema delle concessioni, del quale l’Autorità portuale si fa garante per conto del Governo, rendendo *de facto* impossibile la tanto temuta svendita dei moli alla Cina (a differenza di quanto accaduto invece con il porto del Pireo).

I concessionari della Piattaforma logistica sono alla ricerca di un solido partner industriale, disposto ad acquisire la maggioranza e ad assicurare i volumi di traffico che giustifichino la costruzione dell’imponente Molo VIII, immaginato dal piano regolatore del porto come vera e propria proiezione della Piattaforma verso il mare, così da intercettare meglio – insieme al Molo VII già funzionante a pieno regime – rotte commerciali con navi ben più grandi di quelle che già attualmente attraccano a Trieste, permettendo alla città di estroflettersi verso le rotte asiatiche.

Tutto sembrava andare per il meglio, fin quando le prime difficoltà sono saltate fuori a causa della guerra dei dazi tra Washington e Pechino. La conclamata instabilità italiana, inoltre, così come i

cambi di indirizzo che possono derivarne tra un esecutivo e quello successivo (come avvenuto di lì a poco sulla BRI dal Conte I al Conte II), non è sinonimo di fiducia per la Cina.

*Dulcis in fundo* arriva, puntuale come un orologio svizzero quando si parla di rivali strategici, il dissenso americano impersonato nella figura di Michael Pompeo, il quale senza usare mezzi termini dichiara: *“Cccc e le sue sussidiarie sono coinvolte in corruzione, prestiti predatori, distruzione ambientale e altri abusi in varie parti del mondo, non si deve permettere alla Cina di usare Cccc e altre società pubbliche come armi per imporre un’agenda espansionistica”*. Alla Cina è sufficiente per allontanarsi da Trieste e temporeggiare un attimo in attesa di capire da che parte stia l’Italia.

Gli americani vogliono che il porto di Trieste diventi funzionale come appoggio logistico alle loro basi di Vicenza, andandone tuttavia a ridimensionare le capacità di movimentazione container, a scapito, quindi, degli interessi economici locali.

Basterà poco per ricevere un’offerta dalla HHLA, la compagnia di logistica partecipata dall’ente amministrativo federale della città tedesca di Amburgo, che nonostante un’offerta tardiva e di minore entità rispetto alla cinese Cccc, riesce a prevalere e in poco tempo firmare con l’Autorità Portuale, mandando in fumo ogni buon proposito e ogni bozza di accordo, faticosamente raggiunte fino a quel momento.

#### **4.4 – Analisi di un accordo economico dall’alta rilevanza strategica**

Nonostante il maggiore interessamento locale per la società di Pechino, con un’offerta più appetibile da molti punti di vista, il carattere strategico dell’operazione prevale sulla scelta del partner commerciale, con tanto di esplicita conferma da parte del ministro Patuanelli:

*“Gli investimenti e le infrastrutture portuali fatte dalla Cina potevano portare alcune preoccupazioni e preoccupavano anche i nostri alleati americani; l’accordo di oggi, invece, è sicuramente un segnale di vicinanza al Patto Atlantico, all’alleanza strategica con gli Stati Uniti”*.

Andando a trarre un bilancio conclusivo sull’evoluzione dell’accordo, non possiamo che analizzare alcuni fattori fondamentali, da tenere in considerazione per capire meglio la situazione.

Il primo, è che la cessione del porto alla HHLA, che rappresenta il porto di Amburgo, quindi niente meno che il primo porto della Germania, è un vero e proprio assist non da poco a quello che è il nostro principale competitor in UE insieme alla Francia. I suoi *hub commerciali*, in particolare, sottraggono volumi di scambio importanti ai porti italiani, essendo concorrenza diretta per i traffici marittimi.

In secondo luogo, è importante capire cosa è accaduto nelle sale decisionali del potere.

In particolare, dove è avvenuto l'errore. Sicuramente, con meno clamore mediatico riguardo il memorandum firmato dal Conte I, i riflettori internazionali non si sarebbero accesi così drasticamente sull'Italia, facendo innervosire Washington.

A quel punto, nemmeno gli innumerevoli sforzi del presidente D'Agostino, dopo un lavoro di limatura durato fino all'ultimo per eliminare gli aspetti più sgraditi agli Stati Uniti, soprattutto riguardo il carattere strategico dell'accordo e il passaggio riguardante la cooperazione sulle infrastrutture digitali, sono più riuscite a salvare la situazione.

Sorprendente come l'ostilità nei nostri confronti sia arrivata prima da Bruxelles che da Washington, partendo proprio dagli stessi tedeschi e dalle loro mire espansionistiche su quello che attualmente è il più importante porto del mediterraneo per quando riguarda le rotte strategiche della Nuova Via della Seta, e infatti poi è bastato poco ad HHLA per subentrare nell'operazione relativa al Molo VIII triestino.

L'Autorità portuale, infatti, ha tentato fino all'ultimo di riaprire il confronto con la società di Pechino, nonostante ciò però, l'inserimento da parte del Dipartimento di Stato americano di Cccc nella *Black List* assieme ad una serie di società controllate cinesi, ha reso impossibile il tutto.

Paradossalmente, Parigi non ha esitato a cedere 10 terminal francesi a China Mercants, mentre al contrario ha bloccato l'attivismo di Fincantieri, senza attirare troppe attenzioni indiscrete, e senza dare troppe spiegazioni oltreoceano.

Di insegnamento per le prossime mosse di qualunque ente pubblico o privato, come dimostrato dallo stesso D'Agostino, è il silenzio con cui determinate trattative economiche di rilevanza strategica devono essere condotte, così da non destare inutili sospetti nei nostri alleati, e da non creare assist utili ai nostri *competitor*.



(Figura 11 – La rotta marittima della Nuova Via della Seta)

#### 4.5 – Problematiche Geopolitiche

Il netto diniego di ogni possibilità di accordo momentaneo è causa per l'Italia e per le sue aziende della perdita di occasioni economiche interessanti. Dall'aumento dell'export, alla più stabile fornitura di materie prime che tanto hanno mandato in crisi l'Europa nel dopo-pandemia, all'influsso culturale e reputazionale italiano che già da decenni ci contraddistingue in Oriente, il quale potrebbe aumentare ancora di più i flussi turistici Cinesi verso l'immenso patrimonio culturale del Belpaese.

Eppure, non è tutt'oro quel che luccica. Un esperto economista come Mario Draghi, nella scelta di troncare determinati rapporti commerciali, probabilmente conosce bene l'occasione che perdiamo in termini economici, ma conosce altrettanto bene le problematiche relative alle infiltrazioni in aziende strategiche italiane, di quello che è considerato un rivale geopolitico di primo livello nello scacchiere europeo. Nel 2019 la Cosco Shipping Lines, che occupa una quota di mercato rilevante nella logistica mondiale, essendo con le sue ottocento navi, e i numerosi terminal nei porti di tutto il mondo il terzo polo mondiale nella movimentazione container, è entrata con una quota del 40% nel porto di Vado Ligure (Savona), inaugurando il "Vado Gateway", un nuovo terminal container che collegherà i mercati di Nord Italia, Svizzera, Germania, e Francia nord-orientale con il resto del mondo. Stiamo parlando di un nuovo terminal dalle capacità di movimentazione a massimo regime di circa 900.000 TEU all'anno, a testimonianza delle intenzioni di espansione commerciale della società (una delle più importanti in Cina) nella penisola, come snodo di transito dal Mediterraneo verso il cuore dell'Europa, per raggiungere meglio i mercati di sbocco del Nord.

Altro caso che ha destato molti sospetti tra i servizi italiani è stata la tentata acquisizione tramite una società offshore, di un'azienda italiana operante nell'ambito della costruzione di droni militari da parte di alcune società di Stato cinesi. La Procura di Pordenone è intervenuta riscontrando una violazione della legge sui materiali di armamento e sul golden power che tutela le aziende italiane di rilevanza strategica.

Il Silk Road Fund, il fondo di investimento statale del governo cinese, creato ad hoc per promuovere gli investimenti necessari alla realizzazione della Nuova Via della Seta, aveva già rilevato il 5% del capitale di Aspi da Atlantia, e si era unito a ChemChina nella partecipazione delle azioni in Pirelli (poi la separazione con il 9 per cento delle quote rimasto in mano al fondo).

Purtroppo, questi sono soltanto alcuni casi (qualcuno lecito, qualche altro illegale), delle intenzioni cinesi di penetrare nei settori strategici italiani più rilevanti, tramite privati o tramite società di Stato, destando giustamente i sospetti dei servizi e del COPASIR, che sempre più spesso sono costretti a intervenire per arginare tentativi di acquisizione o di infiltrazione nei vari settori dell'economia italiana.

Nella consapevolezza di ciò, Draghi ha smorzato i propositi di accordo del memorandum che era stato firmato dal precedente esecutivo. Pur conoscendo gli interessi strategici di Pechino, non dobbiamo però perdere di vista i benefici che come Paese potremmo trarre nel consolidare i rapporti commerciali con la Cina, che seppur resta un rivale geopolitico, offre d'altro canto importanti prospettive di crescita economica, che devono farci riflettere sugli effetti che determinate scelte comporterebbero.

#### **4.6 – La Via della Seta nelle prospettive strategiche dell'Italia moderna**

La storia moderna della penisola, per quanto concerne rilevanza internazionale sul piano strategico e commerciale, passa per la rotta marittima della Via della Seta. Il primo a capire che senza un'integrità logistica del territorio nazionale, non c'è unità nazionale, fu Cavour, il quale sfruttò l'avvento delle locomotive a vapore per superare le barriere interne, unendo di fatto il Paese anche sul piano logistico. Egli realizzò fin da subito, vent'anni prima l'apertura del Canale di Suez, che l'Italia con il suo protrarsi al centro del Mediterraneo altro non era che destinata a connettere l'Europa all'Africa, abbattendo i tempi e i costi dei commerci con l'Oriente, e andandosi ad eleggere come la via più conveniente per tali rotte commerciali.

*“Appena ci si potrà imbarcare a Taranto o a Brindisi, la distanza marittima che oggi occorre superare per recarsi dall'Inghilterra, dalla Francia e dalla Germania in Africa o in Asia sarà*

*dimezzata. (...) L'Italia fornirà ugualmente il mezzo più rapido per andare dall'Inghilterra nelle Indie e in Cina."*

Non perse tempo per constatare i vantaggi in termini di import-export per l'Europa tutta, osservando che con il binomio ferro-nave *"i porti dell'Italia saranno in grado di condividere con quelli dell'Oceano e del Mare del Nord l'approvvigionamento dell'Europa centrale in derrate esotiche"*.

Ulteriore fattore di rilievo, che non dobbiamo trascurare per ottenere un risultato concreto a tutto tondo, è l'integrazione logistica dei trasporti. Già nell'800, il primo a cogliere la palla al balzo fu il Governo asburgico, il quale con il chiaro intento di sfruttare la domanda commerciale proveniente dal porto di Trieste, promosse la costruzione della tratta ferroviaria che collega Vienna a Trieste, terminata e inaugurata nel 1857. È tutt'oggi noto che il porto di Trieste altro non è che lo sbocco commerciale del ricco mercato austro-bavarese, e dei Paesi del Nord-Europa in generale.

Verrebbe da chiedersi come mai nell'800, nonostante le varie guerre che interessavano la regione, e l'Unità d'Italia non fosse ancora stata raggiunta né sul piano formale, né su quello socioeconomico, si desse già così rilevanza alla struttura portuale italiana e ai relativi collegamenti ferroviari.

La storia ci insegna che la prima globalizzazione fu associata alla diminuzione dei costi di trasporto, e in un'era in cui ancora la produzione non era decentralizzata, e la globalizzazione non era nemmeno nei pensieri di chi più riusciva a guardare al futuro, nonostante tutto i trasporti e la logistica erano considerati fondamentali.

Oggi il processo produttivo è delocalizzato in diverse regioni, spesso in paesi diversi, dove ognuno si specializza in una fase della produzione del bene da realizzare, situazione alla quale siamo arrivati per una molteplicità di fattori: la diminuzione delle barriere commerciali, la liberalizzazione dei movimenti di capitale, le sostanziali differenze tra Paesi per quanto riguarda il costo della manodopera.

La maggior parte delle merci arrivano in Europa spedite dalla Cina, attraversando il mediterraneo e sbarcando nei porti italiani o in quelli del Pireo, andando a rifornire i mercati del Nord.

Ora più che mai sarebbe necessario concentrarsi sull'implementazione di determinate infrastrutture di comunicazione (ferrovie, autostrade, porti) eppure le priorità dei governi sembrano sempre guardare altrove.

La complessità e l'articolazione raggiunta dalla supply-chain non ci consentono margine di errore, poiché ognuno di essi si ripercuote sull'economia in maniera drastica: un ritardo di qualche giorno sulla catena della distribuzione comporta danni economici talvolta disastrosi a causa della perdita di quote di mercato, o a causa dell'inaffidabilità del fornitore. Altre volte abbiamo assistito a crisi di settore come quella che quest'anno sta interessando il mercato dell'automotive, dovute alla carenza di chip che stanno ritardando di mesi la produzione.

Il potenziamento dei settori strategici della logistica non può aspettare oltre.

#### **4.7 – Il contesto internazionale**

La nostra residua credibilità internazionale dipende fortemente dal ruolo geopolitico che andremo a coprire nel controllo del Mediterraneo, sia in termini militari (perché purtroppo sì, inutile girarci attorno, ma il soft-power dipende soprattutto dalla potenza militare soprattutto in termini di flotta e di aeronautica), che in termini di rotte commerciali strategiche nell'approvvigionamento di molti Paesi dell'UE e non solo. Eppure, il peso dell'Italia è sempre più irrilevante in termini militari: il nostro esercito è considerato fondamentalmente inoffensivo, i nostri aerei volano disarmati e non disposti, per ordini di Roma, neppure a fare *targeting*\*\*\*, come è avvenuto nella guerra in Libia del 2011.

*NOTA\*\*\* (operazione di sorvolo in cui ci si limita ad agganciare i bersagli e segnalare la loro posizione ad altre unità militari, anche di eserciti alleati, che poi procedono nel colpire il bersaglio).*

Non dimentichiamo infatti, che la decisione politica di rinunciare a qualunque uso della forza militare, anche a fini di deterrenza, mina ancor più l'efficacia e la percezione del dispositivo militare italiano, andando perciò a rafforzare la percezione di irrilevanza di Roma anche nel Mediterraneo, scenario per noi di primaria importanza. Negli ultimi dieci anni la spesa per le operazioni di pace e il numero dei caschi blu dell'ONU sono praticamente decuplicati, eppure questo non ha sortito nessun ritorno in termini di reputazione negli organi internazionali nei quali siamo presenti, contiamo anzi sempre meno.

Ci viene chiesto di adeguare la spesa per l'apparato bellico al 2% del PIL totale, cifra esorbitante, e forse esagerata considerate le priorità sociali ed economiche che abbiamo come Paese. Tuttavia, qualunque investimento nella forza militare si rivelerà sempre inutile, se non veniamo percepiti sia militarmente che politicamente come una Nazione capace di tutelare i propri interessi e non

lasciarsi schiacciare da quelli dei vicini, (come per esempio è accaduto recentemente nelle zone di ricerca e perforazione di idrocarburi a Cipro a compagnie italiane da parte della Turchia

\*\*\*NOTA\*\*\*

\*\*\* (minacce da parte della marina turca alle piattaforme di estrazione petrolifera Saipem 12000, nella zona sud-orientale di Cipro, a febbraio 2018. La Turchia ritiene ingiustificate anche le attività di ricerca dell'Eni nel Blocco 6, poiché area reclamata da Ankara).

Nonostante ciò, comunque, Paesi militarmente ed economicamente insignificanti riescono a piazzare i propri rappresentanti nelle posizioni di vertice e nei posti chiave delle maggiori organizzazioni internazionali, soprattutto in ambito europeo. Pensiamo ad esempio a Polonia, Finlandia, Belgio, Lituania, e altri paesi “minori” che nonostante il minor contributo militare (alla Nato), ed economico (al saldo dell'UE), riescono talvolta a raggiungere obiettivi più soddisfacenti in termini di *credibility* e di obiettivi raggiunti all'interno dell'Alleanza Atlantica. Spesso molti tagliano corto il problema parlando di fantomatiche uscite repentine dall'UE, senza conoscerne i meccanismi di uscita, e senza avere una chiara idea del rapporto costi-benefici che ciò comporterebbe. Non volendo entrare troppo nello specifico, ci limiteremo a dire che l'abbandono dell'Eurozona sarebbe intollerabile per l'export tedesco (che ne risentirebbe in modo considerevole), che difficilmente ci permetterebbe un'uscita senza conseguenze negative, così come saremmo allo sbando in un paradigma internazionale sempre più articolato e difficile, dove allo storico dualismo USA-Russia si sono inseriti la Cina e altri Paesi emergenti, alcuni più ostili altri meno, e dove una tanto oggi contestata Unione Europea è riuscita a mantenere, che piaccia o meno, un contesto di pace prosperità e stabilità politica durato oltre 70 anni.

“L'Unione europea è un gigante economico, un nano politico, e un verme militare”. Così nel 1991 il Ministro degli Esteri Belga definì l'UE, vedendoci lungo sia sul contesto geopolitico riguardante l'instabilità dei confini, che sulla totale dipendenza dagli Stati Uniti per ogni decisione rilevante sul piano politico ed economico (come ad esempio la BRI).

Il problema del restare così visceralmente ancorati all'Alleanza Atlantica è che di fatto, in sempre più contesti non abbiamo nulla da guadagnare in termini di interessi nazionali. Alcuni analisti geopolitici, osservano spesso che non sono le alleanze ad essere necessarie, bensì le minacce esterne, volontariamente “gonfiate” per tenere salde le alleanze e non comprometterne la coesione, e quindi l'apporto collettivo agli interessi dei soggetti più rilevanti all'interno delle stesse. Nel caso specifico ci riferiamo agli Stati Uniti, o a Berlino e Parigi se guardiamo ai nostri vicini in Europa.

## **CAPITOLO 5 – A CHI CONVIENE LA BRI**

### **5.1 – L’opposizione USA, la B3W.**

Purtroppo, andando a trarre un bilancio degli ultimi 2/3 decenni, è inevitabile constatare che la nostra incondizionata fedeltà agli Stati Uniti non è ricambiata in termini di stima e di considerazione, sia sul piano militare che politico, in quanto siamo considerati un Paese fondamentalmente inoffensivo, in virtù della nostra natura pacifista dettata (giustamente), dalla Costituzione. Tuttavia, ciò ci preclude opportunità commerciali e strategiche non indifferenti, pensiamo ad esempio alle esportazioni con la Russia, i cui veti hanno danneggiato centinaia di PMI italiane, oltre che ai commerci con la Cina stessa per quanto riguarda appunto il progetto della Nuova Via della Seta.

L’ostilità americana nei confronti del nuovo progetto commerciale di Xi è tale da aver spinto gli Stati Uniti a proporre un’alternativa che al momento pare abbastanza improvvisata e disorganizzata, senza ancora avere né un progetto solido, né le idee chiare sugli scopi e le modalità. A giugno 2021 infatti, nel G7 in Cornovaglia, Biden ha affermato di voler lanciare il *Build Back Better World*, (B3W), una sorta di brutta copia del solido progetto cinese.

Infatti, mentre in Cina è stato creato *ad hoc* il Silk Road Fund (che, come detto, è un fondo di investimento statale creato appositamente per finanziare il progetto), si è proceduto con il delineare obiettivi chiari e la firma di memorandum bilaterali con i Paesi interessati, quello di Biden altro non sembra essere che una vaga alternativa di concorrenza alle intenzioni di Pechino. La Belt & Road Initiative, infatti, prevede l’integrazione logistica dei Paesi del Medioriente e dell’Asia Occidentale, con investimenti mirati che favoriscano una crescita economico-sociale dei Paesi che si trovano lungo le rotte commerciali, andando a creare una sinergia che porterebbe benefici a molti.

### **5.2 – Vantaggi strategici che potremmo ottenere dall’adesione alla BRI**

La peculiarità della posizione geografica della nostra penisola è la collocazione geofisica centrale nel Mediterraneo, la quale ci rende piattaforma logistica ideale per le rotte commerciali che vanno dall’Asia all’America e viceversa, crocevia di interessi economici e di approvvigionamenti di merci e materie prime.

Siamo il Paese più a Sud d’Europa, il che ci rende i più idonei a intercettare le rotte marittime che attraversano il Mar Rosso e il Canale di Suez, direttrici di approvvigionamenti di petrolio, rame, e

altri metalli che partono dalle zone più remote dell'Asia su portacontainer dalle dimensioni spropositate, attraccando solitamente nei porti di Gioia Tauro, Genova, del Pireo e, sempre più spesso, a Trieste. Abbiamo inoltre una proiezione militare non indifferente sul Nord Africa e sul Levante, zone perennemente incandescenti, il cui controllo è fondamentale per la stabilità politica e sociale del blocco Atlantista.

Tuttavia, non abbiamo mai sfruttato questo vantaggio strategico, andando sempre a ricercare attenzioni verso Nord, dove le opportunità di mercato erano spesso meno attraenti di quanto non avessimo immaginato, sempre succubi di Paesi come Germania o Francia, che ci lasciano le briciole degli affari economici più rilevanti.

### **5.3 – Le rotte della Nuova Via della Seta**

Fortunatamente non tutti la pensano come gli Stati Uniti, anzi, sembrerebbe che la gran parte dei Paesi orientali siano favorevoli al progetto. Anche Paesi che si sentono minacciati dalle mire espansionistiche di Pechino, come ad esempio il Laos, il Pakistan, la Cambogia, il Nepal, e addirittura il Giappone, da sempre storico rivale cinese, hanno formalmente aderito alla Belt & Road Initiative. Si stima che nonostante la pandemia mondiale nel 2020 abbia provocato una stagnazione dell'economia internazionale, soltanto nella prima metà del 2021 gli investimenti delle aziende cinesi nei Paesi lungo la BRI sono cresciuti dell'8,6%.

Nello specifico, i Paesi ostili all'espansionismo cinese sono invece l'India, l'Australia, il Vietnam, la Corea del Sud, le Filippine e, soprattutto, Taiwan, sempre più esasperato dalle continue incursioni cinesi nel proprio spazio aereo.

Relativamente allo sviluppo delle vie commerciali previste, possiamo individuare tre rotte terrestri e una marittima.

Per quanto riguarda le rotte terrestri, queste partono principalmente dalla città cinese nord-orientale di Xi'an (meglio nota per essere stata la prima delle quattro antiche capitali Cinesi), per snodarsi poi attraverso tutta l'Asia, attraversando la prima il Kazakistan e la Russia, la seconda l'Afghanistan, l'Iran e la Turchia.

La criticità delle vie terrestri è determinata dal fatto che i Paesi nei quali la Cina programma di andare a sviluppare nuove infrastrutture, sono storicamente instabili, come abbiamo potuto osservare da ultimo con il caso dell'Afghanistan, capitolato in mano ai talebani, i quali non è del tutto chiaro che intenzioni abbiano nei confronti di Pechino. L'ostilità della nuova leadership nei

confronti dei cinesi, infatti, va tenuta in considerazione sia per gli ostacoli fisici che potrebbe comportare relativamente alla realizzazione delle infrastrutture previste, sia per problemi di terrorismo cui i *taliban* non sono nuovi. Inoltre, l'attraversare Kazakhstan e Russia prevede distanze incalcolabili, in zone dalle condizioni metereologiche spesso avverse, con costi di manutenzione e di trasporto delle infrastrutture piuttosto elevati. Come osservabile a livello geografico, questa opzione spesso non è spesso nemmeno presa in considerazione dalle compagnie logistiche, costituendo commerci residuali rispetto alle altre due rotte.

### **5.3.2 – Suez e la via marittima**

Quella che invece risulta la via più accreditata negli ultimi anni, è la rotta marittima che dal porto di Fuzhou attraversa l'Oceano Indiano toccando Malesia, Sri Lanka, passando per il Mar Rosso, Suez, il Mediterraneo, e sbarcando infine a Trieste, o proseguendo verso Rotterdam attraverso Gibilterra. Andando ad analizzare questa rotta, battuta da migliaia di navi ogni giorno, possiamo riscontrare due problematiche principali: la prima è relativa alla pirateria diffusa nel Corno d'Africa, che spesso costringe le compagnie marittime a dotarsi di *contractors* privati a bordo per proteggere l'equipaggio; la seconda invece al Canale di Suez, che nel 2020 è stato protagonista di un blocco dalle conseguenze drastiche per gli approvvigionamenti di merci dei Paesi europei. Bloomberg in particolare afferma che con l'incagliamento della Ever Given, il costo dei viaggi a container è quadruplicato, mandando letteralmente in tilt la *supply-chain* europea e mondiale.

Si stima che nel 2020, nonostante il Covid, siano transitate nel canale di Suez oltre un miliardo di tonnellate di merci, pari a quasi 19.000 transiti navali, di cui un quinto di queste hanno scelto questa rotta per la prima volta, a testimonianza dell'attenzione prestata dalla logistica a questa rotta, considerata più economica e conveniente. Per l'Italia, il canale di Suez si è dimostrato fondamentale per l'interscambio commerciale con l'Asia che è valso 83 miliardi di euro nel solo 2020, ben il 40% del commercio marittimo del Paese. Per Suez transita il 10% del traffico marittimo mondiale, il 20% del traffico destinato al Mediterraneo, e un terzo delle portacontainer del mondo.



Figura 11 – La rotta marittima e la principale rotta terrestre

L'attenzione europea e di Pechino cade principalmente sulle vie marittime, che dai porti cinesi mirano al Pireo (già in mano cinese), e a Trieste. L'importanza del mediterraneo non risiede tanto nei Paesi che vi si affacciano, quanto alla qualità del corridoio inaggirabile doppiando Buona Speranza, e punteggiato di scali in frenetica espansione. Ormai sarebbe improprio parlare di “*mare nostrum*”, quando invece sarebbe più corretto guardare al Mediterraneo come a un bacino che fa da tramite tra Mar Cinese e Oceano Atlantico, dove si fa a gara per accaparrarsi risorse (idrocarburi) e zone marittime (*Zee, Zes*). Spesso chiamato “*Medioceano*” dagli addetti ai lavori, proprio relativamente alla sua funzione di tramite fra oceani.

#### **5.4 – Import-Export con l'Asia: il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica**

Le rilevazioni degli ultimi dati Eurostat vedono la Cina superare gli Usa come primo partner commerciale dell'Eurozona. A parti invece già dal 2004, anno in cui ha superato il Giappone, l'Europa è diventata il primo partner commerciale di Pechino. Le importazioni dall'UE sono aumentate (nonostante il Covid), del 2.2%. Nel complesso, ammonta a 586 miliardi di dollari il valore dell'interscambio tra Eurozona e Cina. Da ricordare, che gli investimenti in Cina dovrebbero aumentare considerevolmente nei prossimi anni, grazie al beneficiare dell' “accordo di principio” firmato tra Pechino e l'UE, in cui si permette alle società europee di lavorare alla stregua di quelle locali.

#### **Scambi Commerciali (CINA) – (Tabella 3)**

Import italiano dal paese: CINA	2018	2019	2020	gen-ago 2020	gen-ago 2021
Totale (mln. €)	30.889,07	31.662,62	32.144,4	21.618,55	23.949,99

Tali risultati non hanno tuttavia stupito molti esperti del settore, che già da tempo si prodigavano per migliorare gli interscambi con l'Asia. In particolare, il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, nell'analizzare le caratteristiche strutturali dei nostri porti, ha redatto un documento particolarmente accurato in cui si analizzano le peculiarità di ogni porto, così come domanda e offerta complessive, al fine di migliorarne i servizi e i risultati.

A seguito di tale analisi, è emerso che il miglioramento dell'efficienza portuale avrebbe conseguenze fondamentali sul sistema produttivo italiano sotto diversi aspetti, sia per la riduzione dei tempi e costi di trasporto, sia per la crescita meramente quantitativa dei volumi di traffico servito per le diverse tipologie, così come per la creazione di valore aggiunto strategico.

Non è una novità, infatti, che l'Italia sia storicamente un'economia di trasformazione ad alta specializzazione industriale, caratterizzata dall'importazione di materie prime e semilavorati industriali da trasformare in prodotti finiti da distribuire sul mercato interno o da vendere all'estero, utilizzando tuttavia le catene logistico-distributive dei grandi player del settore. Per quanto riguarda le attuali capacità di movimentazione container, i porti italiani spostano 10,2 milioni di TEU annui, su una capacità complessiva di 15,3 con una percentuale di efficienza dei terminal del 66%. Dato interessante riguardo le prospettive logistiche future, è che nonostante gli interventi in corso, e quelli in fase di progettazione, la capacità complessiva andrà sì aumentando, ma non ancora abbastanza da essere in grado di riuscire a servire tutta la domanda. Quello che ne emerge è che possibili economie di scala potrebbero derivare dall'aggregazione della gestione di porti diversi, anche nel caso di aumento dei traffici superiori alle previsioni. Le difficoltà risultano più accentuate sul versante adriatico, dove si osserva un livello di utilizzo prossimo alla saturazione per i porti di Ravenna (76%), Trieste (76%) e Ancona (85%), mentre sul versante tirrenico il problema sono principalmente Genova (80%) e La Spezia (100%). Altro fattore di rilevanza è la qualità dei cosiddetti "collegamenti di ultimo miglio", tratti distintivi della qualità dell'offerta portuale. In particolare, la variabile chiave è un servizio ferroviario che garantisca, oltre all'efficienza e disponibilità di collegamento, anche una maggior vicinanza alle banchine, e una maggior libertà di manovra per i treni operanti in porto. Volgendo invece lo sguardo alle piattaforme logistiche presenti nei retro-moli italiani, quali gli interporti e i terminal intermodali, è emerso che i collegamenti con le principali arterie stradali e ferroviarie sono nel complesso positivi, anche grazie alla localizzazione in corrispondenza dei corridoi TEN-T (Trans European Network-Trasporto). Parliamo di infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra più reti diverse (interporti), fondamentali per la *supply-chain*, che solitamente dispongono di infrastrutture per la gestione dei treni con capacità maggiori rispetto a quelle operanti nelle banchine dei porti. Le più importanti sono Bologna, Rivalta Scrivia, e Cervignano del Friuli.

## Conclusioni

La Storia ci ha insegnato che i momenti di massimo splendore per il nostro Paese, dalla Roma imperiale alle Repubbliche marinare, passando per il '900 dove la leadership mondiale nella cantieristica faceva impallidire molti, sono coincisi con il pieno dominio del Mediterraneo. Oggi forse quel controllo così capillare, di carattere sia militare che commerciale, sarebbe per ovvi motivi impossibile da ritrovare.

Tuttavia, in un mediterraneo dove stanno saltando tutti gli schemi, dove la Pax Mediterranea appartiene sempre più al passato che al presente, l'Italia ha la possibilità di giocare un ruolo da *player* assoluto in quelle che sono le rotte del più grande progetto economico al mondo.

Nel Mediterraneo passa attualmente circa il 20% dell'intero traffico marittimo mondiale, percentuale destinata a crescere relativamente all'allargamento del canale di Suez, e di quelle che sono le prospettive strategiche dello *shipping* mondiale. Grazie all'attraversamento di ben quattro corridoi europei TEN-T, e alla posizione centrale delle reti marittime trans-mediterranee, il cluster marittimo italiano richiede un'importante integrazione verticale della rete logistica.

La via commerciale più antica del mondo, abitata dalle popolazioni più disparate, con storie lunghe migliaia di anni, ci offre oggi l'occasione di tornare a contare in Europa, in quanto vede nella sua rotta marittima una possibilità di interscambio commerciale dalle potenzialità crescenti.

L'Italia dal canto suo, necessita di sfruttare i fondi che ha a disposizione per adeguare le proprie infrastrutture (quali soprattutto porti, ferrovie, autostrade, interporti, terminal marittimi), per riuscire a sottrarre sempre più quote di mercato ai porti del Northern Range, e adeguarsi alle esigenze del mercato: Venezia è adibita al solo attracco di navi da crociera, Taranto è gravemente sottosviluppata, Trieste e Genova accusano la saturazione dei propri terminal. Già nel 2015 si stimava che le inefficienze del sistema logistico ci costassero 50 miliardi di euro l'anno.

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è già un ottimo punto di partenza per il miglioramento dei nostri hub commerciali, al quale si aggiungono i fondi del Recovery plan in termini di finanziamento, strumenti perfetti per la realizzazione di nuove infrastrutture, progetti, e posti di lavoro.

Ciò ci consentirebbe inoltre di recuperare un ruolo strategico nei rapporti con Paesi che ci vedono come un gigante economico, un nano politico, e un verme militare.

In Europa valiamo tanto, ma contiamo poco. È ora di cambiare le cose.

**Il più grande progetto economico al mondo**

**140 Paesi**

**60% della popolazione mondiale**

**1/3 PIL del mondo**

**4.000 Miliardi di dollari investiti dalla Cina**

**13.000 Miliardi di dollari il valore totale dell'operazione**

## Bibliografia

### Libri:

- Soldi A. ( 2002 ) - “ *Cavalli. Conoscere, riconoscere e allevare tutte le razze equine più note del mondo* “ De Agostini – Novara.
- E. LIPPOLIS, G. ROCCO (2011) *Archeologia greca. Cultura, società, politica e produzione* Mondadori, Milano-Torino,
- Bridges F.K. (1963). “*La storia delle comunicazioni: trasporti terrestri.*” De Agostini, Novara
- Cascetta E. (1998). “*Teoria e metodi dell’ingegneria dei sistemi di trasporto.*” UTET, Torino.
- De Bernardi A., Guarracino S. (1992). “*L’operazione storica*”, vol. 1 e 2. Bruno Mondadori, Milano.
- Manacorda D., Pucci G. (1990). *Storia antica*, vol. 1 e 2. Zanichelli, Bologna. Ponti V. (1965). “*La storia delle comunicazioni: trasporti marittimi.*” De Agostini, Novara.
- Pavone G. “*La Via della Seta. Analisi del declino (XV-XVI secolo).*”
- Corradini P. (1981) , “*Storia universale dei popoli e delle civiltà*”, vol. XIX “ *La Cina*”, UTET, Torino
- Cardini F., Vanoli A. (2017) “*La Via della Seta. Una storia millenaria tra Oriente ed Occidente*” Il Mulino, Bologna.
- Castronovo V. *Storia della economia mondiale*, vol.2 “*Dall’antichità al Medioevo. L’occidente dei signori feudali e i commerci con l’Oriente.*” Editori Laterza – Il Sole 24 ORE.
- Limes – L’Italia è il mare – 10/2020 ;
- Limes – Quanto vale l’Italia – 05/2018 ;

### Riferimenti bibliografici storici citati in altri riferimenti:

- Balducci Pegolotti F. (XIV secolo). *Pratica della mercatura*.
- Plinio il Vecchio (30÷50 circa). *Historia Naturalis*.
- von Richtofen F. (1907). *Tagebucher aus China*. Berlino.

### Siti Web:

- <https://www.classxhsilkroad.it/news/azienda-servizi/cosco-lancia-una-nuova-linea-europea-e-si-rafforza-in-italia-202001091048167561>
- <https://www.tag43.it/via-dalla-seta/>
- <https://www.ilsole24ore.com/art/gdf-pordenone-societa-stato-cinesi-tentano-l-acquisizione-un-azienda-italiana-droni-militari-AEHEHBg>

- [https://www.ilsole24ore.com/art/gdf-pordenone-societa-stato-cinesi-tentano-l-acquisizione-un-azienda-italiana-droni-militari-AEHEHBg?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/gdf-pordenone-societa-stato-cinesi-tentano-l-acquisizione-un-azienda-italiana-droni-militari-AEHEHBg?refresh_ce=1)
- <https://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/202>
- <https://www.infobuildenergia.it/economia-mare-blue-economy/>
- [https://www.ansa.it/canale\\_ambiente/notizie/istituzioni/2019/10/31/conte-il-mare-e-un-patrimonio-liquido\\_0dd76825-226a-466c-b44a-70e0debf24d7.html](https://www.ansa.it/canale_ambiente/notizie/istituzioni/2019/10/31/conte-il-mare-e-un-patrimonio-liquido_0dd76825-226a-466c-b44a-70e0debf24d7.html)
- <https://www.infobuildenergia.it/economia-mare-blue-economy/>
- <https://www.ilfoglio.it/economia/2018/02/23/news/saipem-12000-eni-turchia-cipro-180620/>
- <https://www.triesteallnews.it/2021/07/porto-trieste-in-calo-il-molo-vii-75-ma-cresce-la-ferrovia-106/ù>
- [https://www.trieste-marine-terminal.com/https://www.infomercatiesteri.it/scambi\\_commerciali.php?id\\_paesi=122#](https://www.trieste-marine-terminal.com/https://www.infomercatiesteri.it/scambi_commerciali.php?id_paesi=122#)
- [https://www.ilsole24ore.com/art/a-maggio-boom-dell-import-export-cinese-trade-surplus-455-miliardi-%24-AE7ovaO?refresh\\_ce=1](https://www.ilsole24ore.com/art/a-maggio-boom-dell-import-export-cinese-trade-surplus-455-miliardi-%24-AE7ovaO?refresh_ce=1)
- <https://www.ilsole24ore.com/art/la-cina-firma-14-paesi-piu-grande-patto-commerciale-pianeta-ADWqHU2>
- [https://www.ansa.it/sito/notizie/mondo/dalla\\_cina/2021/07/13/pechino-il-commercio-ue-con-la-cina-balza-avanti-del-267\\_bf604f26-fda4-4082-ae29-56c8bc2e2b23.htmlù](https://www.ansa.it/sito/notizie/mondo/dalla_cina/2021/07/13/pechino-il-commercio-ue-con-la-cina-balza-avanti-del-267_bf604f26-fda4-4082-ae29-56c8bc2e2b23.htmlù)
- [https://www.corriere.it/economia/consumi/21\\_febbraio\\_16/commercio-sorpasso-cina-supera-usa-come-primo-partner-dell-eurozona-37fcf734-7024-11eb-8f84-ab1601eaf9fe.shtml](https://www.corriere.it/economia/consumi/21_febbraio_16/commercio-sorpasso-cina-supera-usa-come-primo-partner-dell-eurozona-37fcf734-7024-11eb-8f84-ab1601eaf9fe.shtml)
- <https://www.confetra.com/wp-content/uploads/PNL.pdf>
- <https://www.limesonline.com/una-strategia-per-trieste-prima-edizione-ricollocare-una-periferia-centrale-sullo-scacchiere-globale/122532>