



Economia Aziendale Online

Economia Aziendale Online

Business and Management Sciences
International Quarterly Review

LA NUOVA VIA DELLA SETA

Adele Colli Franzone

Pavia, Luglio 2017
Vol. 8 - N. 2/2017

www.ea2000.it
www.economiaaziendale.it



PaviaUniversityPress

Electronic ISSN 2038-5498
Reg. Trib. Pavia n. 685/2007 R.S.P.

DOI: 10.13132/2038-5498/8.2.87-90

La nuova Via della Seta

Adele Colli Franzone

Abstract

Dopo quattro anni di lavoro è stato messo a punto e presentato al forum “One belt one road” il progetto della “Nuova Via della Seta” da parte del Presidente cinese Xi Jinping alla presenza di ben ventinove Capi di Stato e di governo nella località di Yanqi Lake. Il progetto definisce un insieme di infrastrutture che unisce la Cina al resto del mondo coinvolgendo almeno sessantacinque paesi e ponendosi in tal modo come “guida” della globalizzazione. Gli analisti hanno definito il progetto una sorta di nuovo “Piano Marshall” cinese. Un piano che recupera una storia di 2100 anni fa: per questo il Presidente cinese afferma “oggi, riandando al passato posso quasi sentire i campanacci del cammello echeggiare qui tra i monti”. Ma il cammello ne ha fatta di strada ed è arrivato fino a noi. Ora si rimette in cammino e ci fa ritrovare la “Via della Seta” in un contesto certamente inedito.

After four years, the project of the “New Street of Silk” has been presented at the forum “One belt one road” from the Chinese president Xi Jinping, with the presence of 29 Heads of State, in Yanqi Lake. The project defines a set of infrastructures that combine China with the rest of the world, involving at least 65 countries, and by establishing a “guide” of globalization. The analysts define the project a new Chinese “Marshall Plan”. This plan is related to more than 2100 years: for this reason, the Chinese President stated that “today, going back to the past, I could hear the cowbell of the camels echoing in the mountains”. But the camel has arrived until us. Now, it starts again the long journey, and we can find the “New Street of Silk” in an unprecedented context.

Keywords: Via della Seta, One belt one road

1 – Introduzione

A Yanqi Lake, località a un'ora e mezza di strada da Pechino, si è tenuto il forum “One belt one road”, la “Nuova Via della Seta” che prevede la costruzione di un sistema di infrastrutture destinate a legare la Cina al resto del mondo con il coinvolgimento di almeno sessantacinque paesi. Xi Jinping, il presidente cinese, vuol così definire un nuovo ordine economico globale ritenendo la Cina pronta a prendere il posto di “guida”.

Ma cos'è la “Via della Seta” e perché torna oggi a essere vitale dopo duemila anni di storia? E' un lungo itinerario commerciale che collegava la Cina al Mediterraneo a partire dall'età greca e romana sino all'epoca della grande espansione araba. Il nome deriva dal fatto che la seta era il principale prodotto che arrivava sui mercati dell'occidente dal lontano paese di cui per secoli si favoleggiava. I cinesi producevano

seta da tempi assai remoti ma i mercanti avevano cominciato a trasportarla verso l'occidente dal II secolo a.C. poiché fino ad allora il prezioso tessuto non era noto. In tale periodo si cominciarono ad aprire valichi e strade che attraversarono aree inospitali.

In effetti non vi fu una “Via della Seta”, bensì una molteplicità di percorsi che definivano più vie della seta, in sostanza una rete di percorsi e di possibili scelte alternative. Le strade collegavano le fertili pianure cinesi dello Hangrse e dello Huang-Ho alle metropoli irachene di Shiraz, Isfahan e la stessa Baghdad attraversando il deserto del Gobi, le oasi turkestanee e sfiorando l'Himalaya. Inutile dire che le condizioni ambientali erano a volte veramente terribili. L'oasi di Kucha che si trovava ai limiti del deserto del Taklamakan, un deserto senza vita il cui nome significa “colui che entra non esce”, era uno dei più spaventosi luoghi del mondo, “un abominio di desolazione” veniva definito, dove la temperatura scendeva a meno trentacinque gradi sotto zero d'inverno e saliva a più

Adele Colli Franzone

Dipartimento di Scienze Economiche e Aziendali, Università di Pavia

E-mail: acolli@eco.unipv.it

cinquanta gradi d'estate. Quando soffiava il Buran a duecento chilometri l'ora le carovane scomparivano sotto una tempesta di sabbia e di ghiaia come se fossero mosse dalle forze impetuose e primordiali che avevano plasmato il mondo.



Le merci passavano di carovana in carovana e i singoli convogli affrontavano percorsi brevi da un'oasi all'altra per poi affidare i carichi ad altri convogli dello stesso tipo. Da una tale struttura derivava che gli uomini viaggiavano relativamente poco ma le merci e con esse idee e cultura compivano, al contrario, lunghi itinerari in un tempo che relato a quelle condizioni di vita era tutto sommato breve. Il tratto principale della via era nelle mani dei cinesi e la loro rotta iniziava nella capitale della Cina, Chang'an, vicino all'attuale Xian e terminava in un luogo noto come la Torre di Pietra (forse Tashkent, la capitale dell'odierno Uzbekistan), dove erano in attesa mercanti sagdiani, battriani e parti che proseguivano il percorso verso l'India e il Mediterraneo orientale. Questo percorso era lungo 11557 chilometri e di lì alla frontiera romana sull'Eufrate ve n'erano altri 4861. In totale circa 16.000 chilometri.

I carovanieri non dimostrarono mai particolare entusiasmo o curiosità verso l'occidente, al contrario di quanto invece gli europei dimostravano per il loro mondo anche se le notizie che provenivano da quei remoti Paesi erano per lo più fantasiose. Certamente gli orientali avevano invece buone informazioni sui popoli del Mediterraneo per la loro sistematica frequentazione dei mercanti arabi coi quali avevano contatti diretti e continui.

Le carovane erano composte da animali da sella e da soma: cavalli, asini, muli, buoi e grandi e lanosi cammelli a due gobbe, i cammelli della Battriana, capaci di portare carichi pesanti e abituati ai deserti freddi, ma poco usi a terreni non sabbiosi.

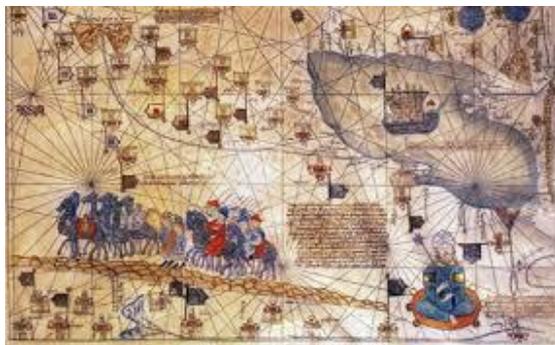
2 – L'origine della seta

Ser è il termine greco che significa seta da cui derivava quello latino di seres attribuito ai cinesi, che potrebbe essere apparso per la prima volta nel IV secolo

a.C. al tempo della spedizione di Alessandro il Grande verso la valle dell'Indo. Seres è anche il nome di una popolazione del nord-est asiatico dai capelli rossi e dagli occhi azzurri. Plinio nella sua *Naturalis Historia* narra che le matrone romane potevano "presentarsi in pubblico con vesti trasparenti" grazie al prodotto delle foreste dei Seres che "ricavavano togliendo con un pettine la bianca lanuggine della foglia dopo averla bagnata con acqua". La bianca lanuggine della foglia era la seta che arrivava in occidente passando nelle mani di molti intermediari che percorrevano un itinerario lungo e impervio passando per il Gansu, le oasi del bacino del Tamir, il Pamir, l'altopiano detto "il tetto del mondo", ed infine per le strade commerciali della parte orientale dell'impero romano.

Poi la seta percorse altre vie tra l'Estremo oriente e il Mediterraneo come il più settentrionale "corridoio delle steppe" o la più meridionale via marittima per lo stretto di Malacca e il mare arabo anche se la "Via della Seta" rimase per eccellenza quella che ha il suo nodo cruciale nell'oasi ai margini del deserto del Tamir crocevia di genti e influenze sia cinesi che iraniane ed indiane. Peraltro va ricordato che la denominazione "Via della Seta" (*Seidenstrassen*) è dizione moderna e fu data dal Barone Ferdinand Von Richthofen, esploratore che percorse gli antichi itinerari commerciali dell'Asia interna nell'Ottocento.

La seta, filamento ricavato dal bozzolo del *Bombyx mori* fu utilizzato per la prima volta in Cina nel III millennio a.C. per confezionare corde sonore e solo molto più tardi fu usato per impreziosire stendardi, parasoli e vestimenti dei sovrani decorati con disegni floreali. Poi la seta cominciò a propagarsi verso ovest raggiungendo l'Asia centrale e la Persia, quindi si diffuse in Grecia e gli arabi poi la introdussero in Spagna.



Nell'antica Roma la seta cominciò ad affermarsi ai tempi di Cesare: al suo commercio attendevano una apposita categoria di commercianti detti "siricarii" che vendevano il prodotto soprattutto alle fanciulle e alle matrone di alto rango a prezzi carissimi. Fu sinonimo di ricchezza ma anche di ostentazione e vanità: infatti la stoffa stupiva per la sua capacità di riflettere la luce anche se nessuno sapeva esattamente quale fosse la materia prima con cui veniva tessuta anche

perché rarissimi erano le vesti di seta pura. Prima di introdurre le pezze sul mercato mediterraneo, gli abili tessitori di Alessandria, Antiochia, Tiro e Didone mescolavano i fili di seta, che erano l'ordito, con quelli di canapa, lino e anche lana che definivano la trama. Gli uomini romani stentaronο ad utilizzare la seta e Tacito e Plutarco attestano che i senatori ritenevano disonorevole portare vestiti di seta. Successivamente in Italia la seta venne prodotta dapprima in Sicilia e in Calabria poi in Toscana, dove le sete di maggior pregio si fabbricavano a Lucca.

Per la sua preziosità e rarità essa non solo rappresentava un bene di consumo pregiato e ricercatissimo ma recava anche messaggi dal mondo sconosciuto da cui proveniva e certamente servì ad incrementare contrattazioni su scala mondiale. Il che testimonia come questo prodotto incentivò un profondo e fecondo scambio tra civiltà e culture distanti migliaia di chilometri l'una dall'altra. Una vera globalizzazione e un nesso simbolico e storico fra Oriente e Occidente. Ma nonostante il nome "Via della Seta", la seta non è certo l'unico prodotto che viaggiava su quelle piste. I prodotti che venivano richiesti dagli europei erano molti: spezie indispensabili per la medicina e la gastronomia, pepe, noce moscata, zafferano, chiodi di garofano, tinture per le stoffe, ma le merci più richieste erano oro, argento di Sumatra, della Malesia e della Corea, pietre preziose come rubini e zaffiri provenienti da Ceylon o dall'India, oggetti di lacca, giada e ceramica. Poi zucchero di canna, riso, cereali, bambù, incenso ed una miriade di altri prodotti.

3 – La "Via della Seta"

Per la "Via della Seta" non passavano solo merci: con gli uomini circolavano idee, informazioni, conoscenze e tecniche. Le diversità si confrontavano e da esse si traeva arricchimento reciproco. Alla sera gli uomini delle carovane si incontravano, parlavano e discutevano portando le loro esperienze e conoscenze. Lungo quelle vie viaggiavano anche le religioni con i missionari delle diverse fedi di cui abbiamo infinite testimonianze come il centro buddhista di Dun Huang con i suoi monasteri sia nel centro urbano sia, secondo l'uso buddhista, scavati nella roccia. L'itinerario cinese della Via della Seta è scandito da grotte buddhiste scavate nella roccia come le 194 di Maijishan, risalenti al IV e V secolo. Il buddhismo non è stato soltanto un'esperienza religiosa e artistica: ha segnato lo sviluppo di molti aspetti squisitamente laici dell'esistenza. Inoltre sono proprio i pellegrini buddhisti che ci hanno fornito testimonianze sulla Via della Seta, specie sul tratto tra India e Cina. Pellegrini ed ambasciatori sono i viaggiatori che hanno lasciato resoconti significativi poiché i mercanti nulla scrivevano. Abbiamo solo un manuale "La pratica della marcatūra" di Francesco Balducci Pegolotti redatto verso

il 1340 che ci dà notizie circa le usanze commerciali vigenti in Asia.

Nelle oasi prosperavano i centri urbani con edifici talvolta bellissimi come Xian, Kashgar e Turfan in Cina, Samarcanda in Uzbekistan, Yazd e Kerman in Iran. Lungo tutto l'arco delle terre attraversate vi sono testimonianze d'arte che documentano la grande vivacità culturale comprendente, ad esempio, la musica e le danze del Turkestan. Le pitture delle grotte di Turfan evidenziano come convissero sacerdoti buddhisti, confuciani e nestoriani. Le forme delle grandi culture degli iraniani, degli indogreci e degli indosciti avevano viaggiato con le carovane e si erano incontrate con quelle indiane e cinesi riprese dagli artisti locali e modellate con risultati stupefacenti. A Mirian, l'archeologo Stein trovò affreschi di cherubini così familiari e mediterranei che sembrava di trovarsi tra le rovine di una villa tardo-romana in Siria anzi che tra i resti di un santuario buddhista. Gli affreschi erano firmati Tita, forma indianizzata di Titus.

Col passare dei secoli seguire la Via della Seta ha significato seguire un fantasma che si spingeva attraverso il cuore dell'Asia: ufficialmente scomparsa lasciandosi alle spalle il tracciato della propria storia. Però il viaggio dal Mediterraneo alla Cina lungo gli antichi itinerari della Via della Seta è uno dei più affascinanti che si possa immaginare e fare. Ridà la dimensione del tempo, della storia con i suoi cicli di vita e di morte delle civiltà che man mano si sono susseguite e ridà il senso dello spazio per la vastità di terre, steppe, deserti e montagne attraversate.

Ma ora rieccola la "Nuova Via della Seta" da mille miliardi in cinque anni. Un flusso di denaro che finirà investito in sessantacinque Paesi dove, secondo le stime di Pechino, ha già creato 180.000 posti di lavoro. Il progetto presentato ad una trentina di capi di Stato e di governo definisce un insieme di infrastrutture che collegheranno la Cina al resto del mondo. Esso comprende, ad esempio, la ferrovia che parte da Xian e arriva via Rotterdam a Londra e quella che unisce la Cina con l'Iran, il corridoio pachistano con il porto di Gwadar, l'oleodotto dell'Asia centrale e il centro di smistamento di Khorgos ribattezzato la Nuova Dubai.



Questo enorme progetto globale, da alcuni considerato una sorta di nuovo "Piano Marshall" cinese, non è solo la costruzione di una vasta rete di connessioni per consolidare rapporti economici ma è anche la proposta di un nuovo modello. Il Presidente Xi Jinping af-

ferma, ricordando la Via della Seta, “oggi, riandando al passato, posso quasi sentire i campanacci del cammello echeggiare qui tra i monti”. Il cammello è così arrivato fino a noi ed ora riprende la sua strada, si rimette in cammino e per questo il Presidente è sicuro che la Cina è pronta a prendere il posto alla guida della globalizzazione per definire un nuovo ordine mondiale: come sempre le finalità commerciali si abbinano a quelle politiche. Anche il nuovo segretario generale dell’Onu Antonio Gutierrez si è speso apertamente in favore di questa svolta neo-global cinese. L’Italia, per la sua storia, sarebbe una candidata naturale ad una significativa partecipazione. Oltretutto nel Mediterraneo la Cina ha definito la sua strategia marittima investendo nell’acquisto del porto del Pireo in Grecia.

Trieste e Genova sono oggetto di attenzione da parte di Pechino e questo potrebbe aiutare i porti italiani a sviluppare le loro potenzialità, anche in considerazione del fatto che il costo del trasporto marittimo è la metà di quello ferroviario, quindi certamente vantaggioso. Così ruolo centrale potrebbe assumere Venezia, sempre citata nelle mappe cinesi e stretta all’Oriente da secolari legami. I “fondaci”, crocevia di attività commerciali di enorme importanza fra il Levante e l’Europa, non esistono più ma forse non esiste più quel “capitale umano” che ha permesso all’Italia di formare quella classe di mercanti banchieri che hanno fatto scuola nel mondo intero. Tutto ciò accadeva molto tempo fa...