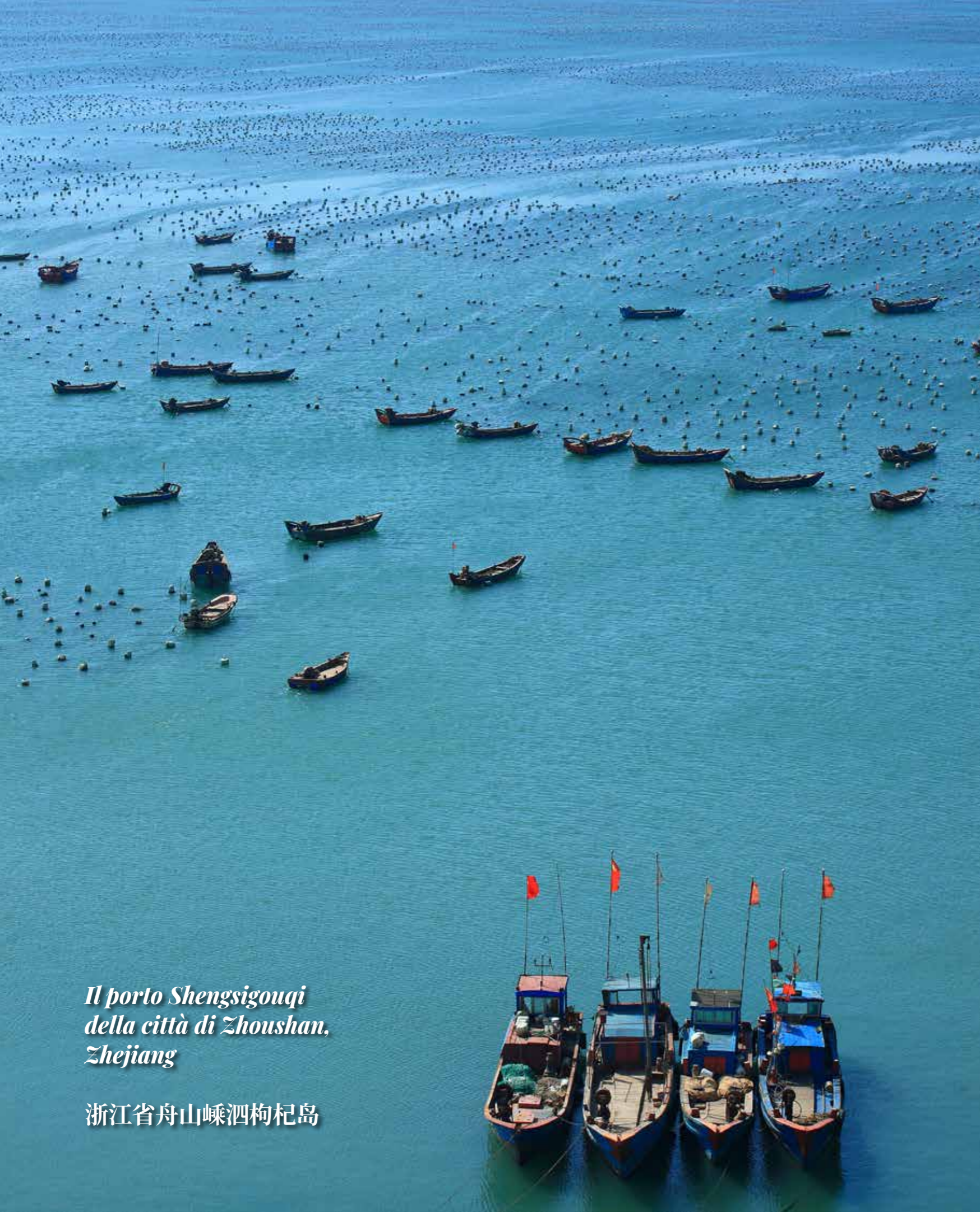


中意

CINICINA





*Il porto Shengsigouqi
della città di Zhoushan,
Zhejiang*

浙江省舟山嵊泗枸杞岛



*I Palazzi Imperiali delle Dinastie
Ming e Qing in autunno, Beijing*

满院秋色的明清故宫



04 Le date memorabili
速读

06 La Cina in cifre
数读

08 Una carovana di "cammelli d'acciaio" che non si ferma mai
di Bai Yang
驰而不息的钢铁“驼队”

14 La ferrovia ad alta velocità cinese viaggia all'estero
di Li Mengfei
开往世界的中国高铁

20 Cooperazione Cina-Africa: un viaggio di condivisione che porta benefici alla popolazione locale
di Zhou Yuhang
中非合作:为当地民众带来福利的共享之旅

24 Energie rinnovabili, contributi alla costruzione di un mondo pulito
di Zhang Shuo
以温柔对待地球——清洁能源, 共向未来

28 Navigare lungo le BRI: l'evoluzione del progetto ed il ruolo per l'Italia
di Francesco Maringò
沿“一带一路”扬帆起航

34 Siti antichi, reliquie, pitture: in essi riconosco te
di Bai Yang
古迹、文物、画作……穿行其间, 我看到你

40 Kang Musa, un ricercatore straniero presso il Giardino Botanico di Banna
di Xu Dandan
西双版纳热带植物园外籍研究员康牧飒——与中国朋友共同探究人与自然和谐共生之道

46 Da Marco Polo a Liang Qichao: incrocio di vite parallele
di Pan Yuanwen
从马可·波罗到梁启超:平行的人生

52 Sulle rotte della Via della Seta marittima
di Gabriella Bonino
踏寻海上丝绸之路

58 Quanzhou: porto della Via della Seta Marittima, ora patrimonio mondiale UNESCO
di Li Mengfei
泉州:海丝之城 世遗之城

62 Viaggiando attraverso la storia ed esplorando una prosperità millenaria
di Xu Dandan
穿越历史风尘 探访千年繁华——打卡福州海丝史迹遗存

68 Tracce di scambi tra Oriente e Occidente sulla Via della Seta
fotoreportage
丝路留遗

76 Letture
读书

78 Aula Confucio
语你同行

Le antiche Mura
di Xi'an, Shaanxi

西安古城墙

L'UNICA RIVISTA UFFICIALE BILINGUE PER LE ISTITUZIONI IN CINA E IN ITALIA · 唯一一本进入中意政府的中意双语官方杂志

CINITALIA è un prodotto di China Media Group
出品单位: 中央广播电视总台意大利语部

CINA
Via Shijingshan A16, 100040, Beijing, RPC
地址: 中国北京市石景山区石景山路甲16号

ITALIA
Piazza del Gesù 47, 00186, Roma
AREA AG SCRL PI 04655341008

CONTATTI
Email: criitaliano@126.com
Tel 电话: +8610 68891567 / 68891736

Direttore: Qiu Lining
总监: 裘丽宁

Direttore responsabile 意大利执行总监:
Alessandro Cavaglia

Caporedattore: Bai Yang
主编: 白阳

Vice caporedattore: Li Mengfei
副主编: 李梦非

Chief writers: Xu Dandan, Zhang Shuo, Zhou Yuhang
主笔: 许丹丹, 张硕, 周宇航

Correzione 意文校对:
Alessandro Cantonetti, Salvatore Calamera, Michele Garramone

Revisione: Wang Baoquan
审定: 王宝泉

Coordinatore italiano 意方协调员:
Francesco Maringò

REDAZIONE
Sezione italiana di China Media Group, Beijing, RPC
编委会: 中央广播电视总台意大利语部

IN COLLABORAZIONE CON:
Ambasciata della RPC in Italia
Ambasciata d'Italia in Cina
Uni-Italia
Camera di Commercio italiana in Cina

合作方:
中国驻意大利大使馆
意大利驻中国大使馆
意大利教育中心
中国意大利商会

Graphic design e impaginazione
设计与排版:
Cristiano Capelli · cristianocapelli.it

Tipografia
Tuccillo Arti Grafiche srl
80021 Afragola (NA), Via dell'Indipendenza 37

CINITALIA: Registr. Tribunale di Milano
n° 339 del 11/09/2012
编委会: 中央广播电视总台意大利语部
意大利刊号: 米兰法院2012年9月11日注册第339号



In un libro del **1877**, il geologo tedesco Ferdinand von Richthofen denominò “Via della Seta” il percorso, che dal 114 a.C. al 127 d.C. aveva collegato la Cina con l’Asia centrale e l’India con il commercio della seta come scopo. Questo termine è stato subito accettato dal mondo accademico e dal pubblico, e ha cominciato ad essere usa-



to ufficialmente. Nel **1915**, nel suo articolo La Via della Seta dalla Cina all’Impero Romano, Albert Herrmann suggerì ulteriormente che la Via della Seta fosse una via di comunicazione tra la Cina e la società greco-romana attraverso l’Occidente.

Nel **settembre e nell’ottobre 2013**, la Cina ha proposto la costruzione della “Nuova cintura economica della Via della Seta” e della “Via della seta



marittima del XXI secolo”, con lo scopo di rivitalizzare l’antica Via della Seta e di avvicinare Asia, Europa e Africa in una nuova forma, in modo che la cooperazione reciprocamente vantaggiosa possa raggiungere un nuovo livello storico.

La *Via della Seta terrestre* risale alla *dinastia Han occidentale (202-8 a.C.)*, quando l’imperatore Wu della *dinastia Han* inviò Zhang Qian in missione nelle regioni occidentali per aprire un percorso che partiva dalla capitale Chang’an (l’attuale Xi’an) e raggiungeva il Mar Mediterraneo passando per Liangzhou, Jiuquan, Guazhou, Dunhuang, Xinjiang, i Paesi dell’Asia centrale, l’Afghanistan, l’Iran, l’Iraq, la Siria, ecc. e terminava a Roma. Questa strada è considerata l’antico crocevia delle civiltà orientali e occidentali e la seta è il carico più rappresentativo.

La *Via della Seta marittima*, una rotta per gli scambi economici e culturali tra l’antica Cina e il resto del mondo, fu aperta per la prima volta durante le dinastie Qin e Han. Da Guangzhou, Quanzhou, Ningbo, Yangzhou e altre città costiere, dal Mar Cinese Meridionale al Mar Arabico, fino alla costa orientale-

le dell’Africa: nasce il commercio marittimo della “Via sul Mare”.



L’Alleanza universitaria della Via della Seta è stata fondata il **22 maggio del 2015** su iniziativa della Jiaotong University di Xi’an e con la partecipazione di quasi 100 università provenienti da 22 paesi e regioni. Questa alleanza si dedica a promuovere gli scambi interuniversitari, la formazione dei talenti, la cooperazione nella ricerca scientifica e tecnologica, la comunicazione culturale, la ricerca politica, i servizi medici e altri scambi e cooperazioni tra le università dei Paesi partner e delle regioni della Nuova Cintura Economica della Via della Seta, rafforzando la comprensione e l’amicizia tra i giovani e formando talenti di alto livello e alta qualità dotati di visione internazionale.

Il **21 gennaio del 2016**, è stata posata la prima pietra della ferrovia

ad alta velocità di Jakarta-Bandung, la prima ferrovia del genere nell’Asia sud-orientale che collega le due città indonesiane. Dopo otto anni, il **7 settembre del 2023**, la linea è stata inaugurata. Il presidente indonesiano, Joko Widodo, ha fatto un giro di prova sulla nuova ferrovia ad alta velocità e ha dichiarato che è veloce, silenziosa e scorrevole, esprimendo al contempo la speranza che la ferrovia possa ridurre la congestione del traffico e l’inquinamento nell’area di Jakarta e spingere la popolazione indonesiana a cambiare modalità di viaggio.

Il **5 luglio 2018**, presso la Camera di Commercio e Industria ucraina di Kiev, capitale dell’Ucraina, è stato inaugurato uffi-



cialmente il Centro ucraino per la promozione del commercio e degli investimenti “Belt and Road”, con l’obiettivo di fornire informazioni e servizi di consulenza agli imprenditori ucraini per esplorare i mercati della Cina e di altri Paesi lungo la “Belt and Road”, e di fornire un ponte per lo sviluppo della cooperazione transfrontaliera. Al 2018 il commercio totale della Cina con i Paesi partner della costruzione congiunta della Belt and Road aveva superato i 6000 miliardi di dollari di controvalore, mentre gli investimenti diretti in tali paesi avevano superato i 90 miliardi di dollari.

Il **15 settembre del 2023**, si è tenuta, nel porto di Rio de Janeiro, in Brasile, la cerimonia di inaugurazione del primo servizio di linea “Eu-

ropa - Sud America Est” del China COSCO Shipping Group. La nave “Xinnantong”, con a bordo un carico di merci provenienti da Brasile, Argentina e altri Paesi, le trasporterà al porto di destinazione in Europa, dal quale verranno consegnate ai clienti. La rotta “Europa-Sud America Est” offre 3000 TEU di spazio per tratta, concentrandosi su paesi sudamericani come Brasi-

le, Uruguay e Argentina, nonché su paesi europei come Regno Unito, Germania, Paesi Bassi, Belgio e Portogallo, al fine di promuovere meglio gli scambi economici e commerciali e garantire la stabilità della catena di approvvigionamento.





152

Alla fine di giugno la Cina aveva già firmato più di 200 documenti di cooperazione con 152 Paesi e 32 organizzazioni internazionali nel quadro dell'iniziativa Belt and Road.

**2,07
triloni**

Dal 2013 al 2022 il commercio cinese di beni con i Paesi partner della costruzione congiunta della Belt and Road è aumentato da 1,04 trilioni di dollari a 2,07 trilioni di dollari, con un tasso di crescita medio annuo dell'8%.

**270
miliardi**

Nello stesso periodo, l'investimento cumulativo bidirezionale tra Cina e Paesi partner della costruzione congiunta della Belt and Road ha superato i 270 miliardi di dollari; alla fine del 2022 gli investimenti cumulativi realizzati dalle imprese cinesi nelle zone di cooperazione economica e commerciale nei Paesi partner della costruzione congiunta della Belt and Road aveva raggiunto i 57,13 miliardi di dollari, con la creazione di 421 mila posti di lavoro locali.

**1200
miliardi**

Sempre dal 2013 al 2022 il valore dei nuovi contratti e il fatturato dei progetti appaltati dalla Cina nei Paesi partner della costruzione congiunta della Belt and Road hanno superato rispettivamente 1200 miliardi e 800 miliardi di dollari, pari a più della metà dell'importo totale dei progetti appaltati all'estero.



**2000
miliardi**

Nei 10 anni trascorsi dal lancio dell'iniziativa Belt and Road, il volume totale degli scambi commerciali tra Cina e Africa ha superato i 2000 miliardi di dollari e la Cina è sempre rimasta il principale partner commerciale del continente africano. In Africa, le imprese cinesi hanno firmato dei nuovi contratti nel campo dell'ingegneria con un valore di più di 700 miliardi di dollari, realizzando un fatturato complessivo di oltre 400 miliardi di dollari; gli investimenti diretti della Cina in Africa hanno

raggiunto più di 30 miliardi di dollari, trasformando la Cina nella quarta fonte di investimenti dell'Africa.

+8,3%

Nel 2013, il volume del commercio totale tra la Cina e i Paesi dell'Asia meridionale era inferiore ai 100 miliardi di dollari, mentre nel 2022 esso aveva raggiunto quasi 200 miliardi di dollari, con un tasso di crescita medio annuo dell'8,3%.

7,6 milioni

Secondo un rapporto della Banca Mondiale, entro il 2030 l'iniziativa Belt and Road dovrebbe far uscire 7,6 milioni di persone dalla povertà assoluta e 32 milioni da quella moderata.

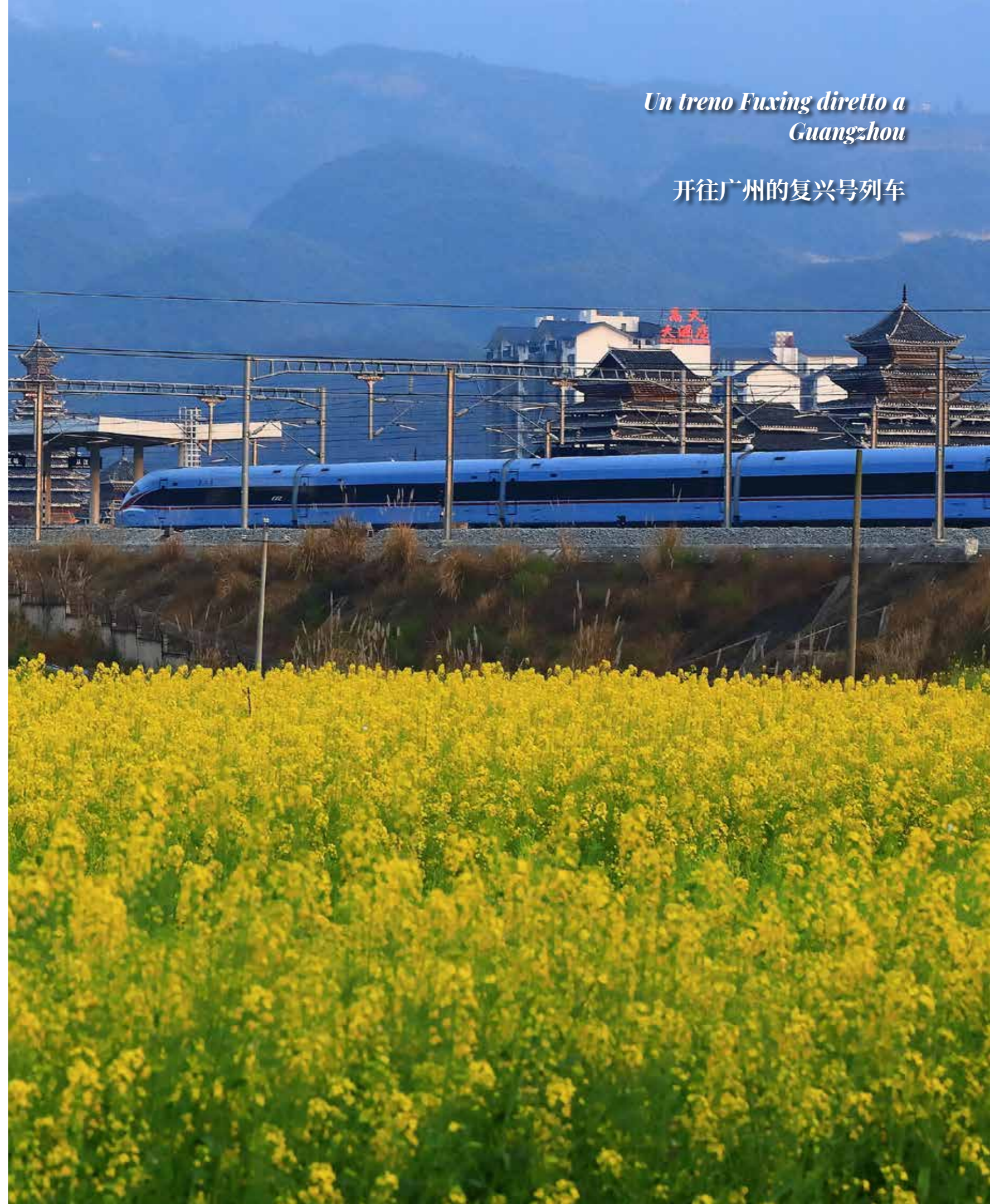
**1600
miliardi**

Secondo uno studio della stessa Banca Mondiale, la piena attuazione dei progetti infrastrutturali di trasporto nell'ambito della Belt and Road genererà benefici annuali globali per 1600 miliardi di dollari entro il 2030, pari all'1,3% dell'economia mondiale.



*Un treno Fuxing diretto a
Guangzhou*

开往广州的复兴号列车



UNA CAROVANA DI “CAMMELLI D’ACCIAIO” CHE NON SI FERMA MAI

VELOCE, ECOLOGICO E AFFIDABILE, LE
PERSONE RAPPRESENTANO IL CR EXPRESS
CON QUESTE TRE PAROLE.

LE SUE RUOTE CONTINUANO A MUOVERSI
SENZA SOSTA, DI NOTTE E DI GIORNO, DA
ORIENTE AD OCCIDENTE...

ALLA FINE DI GIUGNO 2023 110 CITTÀ
CINESI ERANO COLLEGATE, TRAMITE IL
CR EXPRESS, A 216 CITTÀ DI 25 PAESI
EUROPEI, CONTINUANDO A INFONDERE
NUOVA VITALITÀ AGLI SCAMBI
COMMERCIALI.

di Bai Yang · 文/白阳

驰而不息的钢铁“驼队”

快捷、环保、可靠，这是人们对中欧班列的描述。
从日到夜，从东到西，中欧班列的车轮驰而不息。
截至2023年6月底，110个国内出发城市通过中欧班列通达
欧洲25个国家216个城市，为经贸往来注入源源不断的活力。



Alle 10:18 del 29 luglio, con un lungo fischio, il treno X8020 della China-Europe Railway Express (CR Express) è partito dalla stazione di Yiwu, in Zhejiang, in direzione Madrid, in Spagna. Si è trattato del 10millesimo viaggio di China-Europe Railway Express quest'anno, per un totale di 1 milione 83mila TEU di merci trasportate, in aumento del 27% rispetto all'anno precedente.

Dopo dieci anni di attività, il CR Express è diventato una carovana di “cammelli d'acciaio” che riscuote consensi e porta vigore in Asia e in Europa.

UNA FERROVIA VELOCE, ECOLOGICA E AFFIDABILE

Le ruote del treno sono tornate idealmente indietro al 19 marzo del 2011, quando il primo convoglio del CR Express è partito dalla stazione di Zhongxin, nel villaggio Tuanjie di Chongqing, e dopo aver oltrepassato le città di Xi'an, Lanzhou e Urumqi e, successivamente, aver attraversato Kazakistan, Russia, Bielorussia e Polonia, ha infine raggiunto Duisburg, città che ospita il più grande porto interno della Germania, e del mondo. Per coprire gli 11mila km del tragitto, la linea richiede solo 2 settimane, cioè quasi 30 giorni in meno rispetto al trasporto marittimo, con un costo che è



Porto di Lianyungang, 14 aprile 2020, partenza verso i Paesi dell'Asia centrale di un convoglio del CR Express con a bordo 260mila yuan in materiali per la prevenzione e il controllo dell'epidemia



appena un quinto di quello aereo.

Da allora, Tabea Klang lavora con il CR Express. In qualità di Direttore Generale delle Vendite di DB Cargo Eurasia (DBCE), sa che un servizio logistico e una catena di trasporto stabili sono indispensabili per promuovere lo sviluppo continuo e dinamico del commercio bilaterale tra Germania e Cina. “Questo è il motivo per cui DBCE ha collaborato con China-Europe Railway Express fin dall’inizio. Per i nostri clienti, il CR Express è un importante canale logistico che collega la Cina e l’Europa. La risposta del mercato sulla ferrovia è stata molto positiva, in quanto si tratta di un prodotto economicamente vantaggioso rispetto ai tradizionali trasporti aerei e marittimi, veloce, ecologico e affidabile. In particolare dal punto di vista ambientale, il trasporto ferroviario può ridurre le emissioni di anidride carbonica rispettivamente dell’80% e del 95% rispetto a quello aereo e stradale, ed è molto inferiore anche rispetto a quelle del trasporto marittimo.”

Anche Marcel Stein, CEO di TE Bahnoperator GmbH,

che è stato coinvolto nelle operazioni ed è stato testimone del rapido sviluppo del trasporto della linea per oltre un decennio, ha affermato che queste linee ferroviarie hanno dato vita a una rivoluzione nelle ferrovie europee, riportando più merci su di esse. “Diciamo che il rinvigorismento del trasporto ferroviario europeo non può prescindere dal contributo cinese. Da un lato la quantità di merci trasportate da Oriente e Occidente sono quasi equivalenti, cioè ogni volta che un treno arriva dalla Cina in Europa ce n’è uno che parte dall’Europa verso la Cina; dall’altro lato, questi treni collegano diverse culture, e durante questo processo l’Europa ha imparato tanto dalla Cina. Soprattutto, c’è ancora grande connettività e integrazione del trasporto ferroviario.”

Anno dopo anno, le merci trasportate sulla linea CR Express si sono gradualmente diversificate, dai primi prodotti elettronici e ri-

cambi auto si è passati ai veicoli a nuova energia e ad altri prodotti ad alto valore aggiunto e alta tecnologia.

Sempre sulla stessa linea, da Chongqing a Duisburg, è partito fischiando il 20 luglio dalla stazione del villaggio Tuanjie un particolare treno con a bordo 330 veicoli completi.

A differenza dalle merci normali, il trasporto di autoveicoli già assemblati richiede maggiore professionalità. Per servire al meglio le richieste di esportazione delle aziende in questione, la compagnia Yuxinou continua a promuovere online il trasporto ferroviario di veicoli e di merci speciali JSQ, le auto possono essere guidate direttamente nella “pancia” del treno. Rispetto al modello tradizionale a container, un treno di auto JSQ può trasportare 261 auto, la capacità di ogni treno può aumentare di oltre il 58%, riducendo i costi del 20%. Secondo quanto illustrato da un re-

sponsabile di mercato della compagnia Yuxinou, nei primi sei mesi del 2023, oltre 38 mila automobili sono state trasportate dai JSQ, 98,9 volte in più rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

Le ruote del China-Europe Railway Express continuano a muoversi senza sosta, di notte e di giorno, da oriente ad occidente...Alla fine di giugno 110 città cinesi erano collegate, tramite il CR Express, a 216 città di 25 paesi europei, dando forma a una rete di trasporto e logistica che copre quasi tutta la regione euroasiatica, e che ha

infranto con efficacia i blocchi del commercio transnazionale, continuando a infondere nuova vitalità agli scambi commerciali.

Oltre a stimolare la crescita economica e a garantire il funzionamento regolare delle catene di trasporto e di approvvigionamento, il collegamento tra Cina e Europa tramite CR Express ha portato benefici tangibili anche a molte città impegnate principalmente nella produzione e nella vendita di piccole merci, nonché ai loro residenti.

La città di Yiwu, nella Cina orientale, viene chiamata “mercato del mondo”; all’altro lato dell’Eurasia, Madrid, in Spagna, è il più grande centro europeo per la distribuzione delle piccole merci. Nel 2014, la linea Yixinou da Yiwu a Madrid è entrata in funzione, su di essa i “cammelli di acciaio” collegano il lato dell’offerta con quello del consumo alle due estremità del continente eurasiatico.

Alvito Garcia, manager del Terminal merci Abronigal di





Madrid, ha assistito alla rinascita della stazione negli ultimi nove anni. “Prima questa stazione non era così utilizzata o trafficata come adesso. Da quando abbiamo iniziato a lavorare qui nel 2014, tuttavia, è sempre più frequentata. Gli affari sono in aumento e le linee funzionano molto bene. La Cina è un grande Paese dal quale la Spagna può importare, e verso il quale può esportare, con vantaggi e posti di lavoro per tutti”.

Dalle piccole merci, dagli apparecchi elettrici, dai macchinari e dai componenti auto ai prodotti fotovoltaici, agli elettrodomestici intelligenti, fino ai veicoli a nuova energia, il valore dell'import-export della linea Yixinòu è in crescita costante da nove anni a questa parte, facendo registrare ben 18,42 miliardi di yuan, con un aumento del 19,5% su base annua.

Tutto ciò è nato dall'avvicinamento tra mercato e produzione. Il console generale spagnolo a Shanghai, Luis Calvo, ha affermato: “Siamo in un mondo globalizzato. Tutto questo aiuta a sviluppare le infrastrutture e credo che vada nella giusta direzione. Quindi, da questo punto di vista, penso che sia stato giusto sviluppare il China-Europe Railway Express.”

L'effetto dei treni della linea Yixinòu non solo amplia il mercato tra Yiwu e Madrid, ma si irradia anche a più di 160 città di oltre 50 Paesi lungo la sua rotta.

Il China-Europe Railway Express non si limita al trasporto e al commercio. Quando questa ferrovia incontra l'e-commerce, i residenti delle città che sorgono lungo la linea godono di una maggiore convenienza e di maggiori vantaggi.

TRASPORTO FERROVIARIO TRANSNAZIONALE+ E-COMMERCE

Juan Carlos, che vive a Malaga, in Spagna, ha ordinato sulla piattaforma di e-commerce Sizzler una lampada da soffitto cinese con un semplice click. Il giorno dopo il corriere ha suonato alla sua porta e gli ha consegnato il prodotto.

La lampada è arrivata dal magazzino logistico Qianxiang Box di Alcalá, in Spagna, dove in precedenza era stata trasportata via terra da Xi'an a Guangzhou, ed era arrivata al magazzino dopo venti giorni grazie al treno Chang'an di CR Express. Come altri 100 mila prodotti, è stata poi successivamente consegnata all'acquirente.

Questo tipo di esperienza d'acquisto estremamente veloce è merito del dividendo logistico apportato dal suddetto sistema ferroviario.

Entrando nel magazzino Qianxiang Box, i container in fila sono pieni di merci, gli addetti sono indaffarati a preparare i prodotti ordinati. “Questo magazzino occupa 12000 metri quadrati, e ogni giorno vengono spediti in media oltre 6000 articoli. Grazie alla collaborazione con i corrieri locali,

Un magazzino logistico
della città di Chenzhou, Hunan



garantiamo che gli acquirenti possano ricevere le merci ordinate in due giorni.” Afferma Mu Jinwen, presidente della Qianxiang Box Technology Warehouse Shenzhen Co..

Anche il direttore della filiale spagnola di Qianxiang Box, Diego Simádvila, ha dichiarato: “Il China-Europe Railway Express ha migliorato le condizioni di trasporto tra Cina e Spagna, accorciato enormemente il tempo di consegna delle merci ed è anche più ecologico e sicuro, con vantaggi competitivi sostenibili, stabili ed economici, oltre a consentire a un maggior numero di speciali prodotti spagnoli di entrare in Cina, il ‘grande mercato’”.

Sempre più imprenditori impegnati nel commercio elettronico transfrontaliero sono dell'idea che queste ferrovie non solo offrano condizioni logistiche più convenienti per le città lungo la “Belt and Road”, ma riducano anche il rischio di capitale per le imprese, migliorando la catena logistica e portando maggiori profitti.

Grazie al commercio elettronico transfrontaliero, le varie linee ferroviarie del China-Europe Railway Express tessono una “rete di dividendi” che porta benefici a diverse parti. Yuan Chaohui e Anita, una coppia sino-kazaka, sono stati i primi “inviati dell'amicizia sulla Via della Seta” e nel 2014

hanno intravisto l'opportunità del commercio elettronico transfrontaliero subito dopo la presentazione dell'iniziativa “Belt and Road”.

Partendo da un negozio a Karaganda, in Kazakistan, Anita e suo marito hanno creato la piattaforma di e-commerce Silk Road City, che oggi può contare su sei magazzini all'estero, in Kazakistan, Russia e Bielorussia, con oltre 300 fornitori cinesi e più di 2000 stazioni di smistamento sulla Via della Seta.

Con la collaborazione di oltre 2000 giovani locali, Anita ha anche introdotto in Kazakistan le vendite streaming online. “Basta prendere il cellulare, girare i video relativi ai prodotti e condividerli, ottenendo una commissione e creando così opportunità di lavoro e imprenditorialità per molti giovani”. “Siamo fortunati a condividere i benefici creati dal China-Europe Railway Express e speriamo che questa carovana di “cammelli d'acciaio” porti sempre più vantaggi a sempre più persone.”





I CINESI HANNO SEMPRE CREDUTO NEL PRINCIPIO “SE SI VUOLE DIVENTARE RICCHI, SI DEVONO PRIMA COSTRUIRE LE STRADE”. DAI PRODOTTI ALLE TECNOLOGIE, DAI PROGETTI AD UNA SERIE DI SOLUZIONI, LA FERROVIA CINESE HA INIETTATO NUOVO SLANCIO NEL MONDO, RENDENDO LE PERSONE PIENE DI ASPETTATIVE PER IL FUTURO DELLA FERROVIA AD ALTA VELOCITÀ CINESE.

La ferrovia ad alta velocità cinese viaggia all'estero

开往世界的中国高铁

中国人一直信奉“要想富，先修路”的道理。从一件件商品到一项项技术，从一个个工程到一套套方案，开放发展的中国以实际行动证明：中国发展同世界发展相互交融、相互成就。

di Li Mengfei · 文/李梦非

“Cari amici, ascoltatemi! Quella delle ferrovie è una storia lunga, ricca di amicizia e portatrice di speranza. Giorno dopo giorno la mia città natale diventa sempre più bella e i miei connazionali sempre più orgogliosi”

Questa canzone, popolare in Kenya, è chiamata “Canzone di Mombasa-Nairobi, la ferrovia costruita nella mia città natale”. La ferrovia Mombasa-Nairobi menzionata nella canzone collega il più grande porto dell’Africa orientale, Mombasa Port e la capitale del Kenya, Nairobi. È lunga circa 480 chilometri ed è la prima ferrovia costruita in Kenya dalla sua indipendenza. Si tratta di una ferrovia moderna costruita utilizzando standard, tecnologia e attrezzature cinesi. Questa ferrovia è stata classificata come una delle 13 rotte ferroviarie più gratificanti al mondo ed elencata come una delle migliori esperienze da fare andando in Kenya.

Dall’apertura ufficiale avvenuta il 31 maggio 2017, la ferrovia Mombasa-Nairobi in Kenya ha continuamente operato in sicurezza. La visione di sviluppo ferroviario cantata nelle canzoni è

diventata realtà. Negli ultimi sei anni, la ferrovia Mombasa-Nairobi ha promosso lo sviluppo economico e sociale del Kenya, migliorato la vita del popolo e promosso il rapido sviluppo dei trasporti in tutta l’Africa orientale, conosciuta come la “Strada della Felicità”.

Salutando il sole nascente, ogni mattina alle 8 in punto, accompagnato dal suono nitido del fischio, parte il primo treno da Mombasa e Nairobi. La gente prende i treni per lavorare, viaggiare e visitare parenti e amici... Dopo l’entrata in funzione della ferrovia Mombasa-Nairobi, il tempo di viaggio tra Mombasa e Nairobi si è ridotto da 10 ore a oltre 4 ore, cambiando la modalità di viaggio e l’esperienza del popolo keniota.

La leggendaria velocità della ferrovia Mombasa-Nairobi ha reso il trasporto merci più veloce. Essendo il più grande porto dell’Africa orientale, il porto di Mombasa ha 17 rotte internazionali e ha rapporti commerciali con circa 80 porti in tutto il mondo. La maggior parte delle merci in entrata e in uscita dall’Africa orientale proviene da qui. Nairobi è il centro economico dell’Africa orientale. La ferrovia Mombasa-Nairobi è diventata un’importante linea di trasporto per lo sviluppo economico



a pag. 24,
foto in alto: *la gente festeggia calorosamente l'apertura della ferrovia Mombasa-Nairobi*

foto a tutta pagina: *la ferrovia Mombasa-Nairobi passa attraverso riserve naturali*

di molti paesi dell'Africa orientale. Ad esempio, il trasporto del grano richiedeva più di 20 ore in treno da Mombasa a Nairobi in passato e il trasporto su strada richiedeva ancora più tempo e manodopera. Al giorno d'oggi, le navi merci cariche di grano proveniente dall'Europa, dalle Americhe e da altri luoghi attraccano al porto di Mombasa. Il nastro trasportatore di banchina trasporta continuamente grano ai treni in attesa della ferrovia Mombasa-Nairobi. In meno di 10 ore, questo grano arriva a Nairobi e viene poi trasportato con altre merci verso le città vicine e i paesi circostanti.

La ferrovia Mombasa-Nairobi passa attraverso riserve naturali come Nairobi National Park e Tsavo National Park. Per ridurre l'impatto sull'ambiente, i costruttori ferroviari cinesi hanno collaborato con i dipartimenti locali per studiare le rotte di migrazione della fauna selvatica e creare canali speciali per consentire alla fauna selvatica di attra-

versare la linea ferroviaria. Lungo l'intera ferrovia Mombasa-Nairobi sono stati allestiti 14 grandi passaggi e 79 ponti per animali selvatici. Tutti i ponti hanno un'altezza netta di oltre 6,5 metri, rendendo conveniente per grandi animali come elefanti e giraffe passare attraverso. La Cina ha messo in pratica questo importante concetto di coesistenza armoniosa tra uomo e natura nella costruzione di una comunità con un futuro condiviso insieme ad altri paesi.

Prendendo un treno ad alta velocità da Xishuangbanna, nella provincia dello Yunnan in Cina, a Luang Prabang, in Laos, dal finestrino si può osservare il verde dei terreni agricoli; non si sente più il grande rumore che fa il treno quando le ruote passano sui giunti, invece, si può godere di un viaggio tranquillo, confortevole e veloce. Questa è la ferrovia Cina-Laos che attraversa montagne e valli e testimonia la profonda amicizia tra i due popoli che si aiutano a vicenda.



in questa pagina,
sopra: *ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung*

a fianco: *Ferrovia Cina-Laos*

La ferrovia Cina-Laos, entrata in funzione nel dicembre 2021, si estende per oltre 1.000 km, collegando Kunming, la capitale della provincia dello Yunnan, con Vientiane. Alla data del 3 agosto, questa ferrovia ha trasportato un totale di 19 milioni di passeggeri e 23 milioni di tonnellate di merci.

“Quando il treno fischia, vengono portati 10mila tael d'oro“. I treni veloci hanno ristretto la distanza tra Cina e Laos. Le persone lungo la linea non solo hanno sperimentato la convenienza portata dal trasporto ferroviario moderno, ma hanno anche raccolto i benefici pratici nei settori del commercio e del turismo.

Come paese montuoso, il Laos ha un trasporto limitato, basato principalmente sul trasporto stradale, idrico e aereo, che limita gravemente il suo sviluppo economico. Con l'apertura e il funzionamento della ferrovia Cina-Laos, i costi logistici sono stati ridotti di quasi la metà, le abbondanti risorse del Laos, ivi compresi minerali metallici non ferrosi, gomma, legno, caffè, ecc, originariamente nascosti nelle montagne profonde, possono essere trasportate più rapidamente. Nelle strade e nei vicoli del Laos si vedono sempre più merci cinesi e le vendite dei prodotti del Laos avvengono anche attraverso la ferrovia Cina-Laos. Il LC International Logistics Trade and Warehousing Center, fondato nel 2022 è il più grande porto terrestre di Luang Prabang; ha trasportato oltre 80000 tonnellate di merci, portando acciaio, materiali da costruzione e materie prime della Cina nel Laos, nonché minerale di ferro e amido di manioca del Laos in Cina.

La ferrovia Cina-Laos non solo collega Cina e Laos, ma porta anche persone e merci da più di dieci paesi e regioni, come Thailandia e Myanmar, in un grande quadro di sviluppo. Attualmente, il numero delle tipologie di merci transfrontaliere trasportate con la ferrovia Cina-Laos è passato da più di 10 nella fase iniziale di apertura a più di

1200. Anche i frutti tropicali del sud-est asiatico come il durian e il mangostano sono trasportati direttamente al mercato di Kunming attraverso il trasporto della catena del freddo. Fiori freschi, verdure, tessuti e altre merci della Cina sono continuamente trasportati nei paesi del sud-est asiatico, raggiungendo efficacemente la complementarietà commerciale.

L'apertura della ferrovia Cina-Laos non solo offre al popolo grande comodità di viaggio, ma promuove anche direttamente lo sviluppo del turismo. Il numero di turisti che visitano Vientiane, Vang Vieng, Luang Prabang e altre città turistiche del Laos è aumentato significativamente. C'erano una volta centinaia di bombe inesplose lasciate dagli Stati Uniti durante la guerra del Vietnam, sepolte proprio sotto i binari della ferrovia Cina-Laos. Durante la costruzione della ferrovia, circa 459 bombe inesplose e più di 460 pezzi di detriti correlati sono stati rimossi in 2931 ettari di terreno. Oggi, la pace e lo sviluppo sono diventati le voci più forti di questi tempi. Da un lato, la ferrovia Cina-Laos migliora il livello di efficienza dei trasporti e promuove lo sviluppo economico del Laos, dall'altro, inietta nuova vitalità allo sviluppo economico della Cina sud-occidentale. È una “strada felice” e una “strada prospera” della Cina, del Laos e anche di tutti i paesi del sud-est asiatico.

Un modernissimo treno ad alta velocità color argento, decorato con una striscia rossa che simboleggia la prosperità, lascia lentamente la stazione di Tegalluar a Bandung, nella provincia di West Java in Indonesia.

Ecco la ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung, con una lunghezza di 142 chilometri ad una velocità di 350 chilometri all'ora, che collega la capitale indonesiana Jakarta nel nord e la famosa città di Bandung nel sud. Si tratta della prima ferrovia ad alta velocità in Indonesia e anche nell'intera Asia sud-orientale. È anche il primo progetto del-

la ferrovia ad alta velocità cinese che implementa pienamente i sistemi ferroviari, le tecnologie e i componenti industriali cinesi.

Non è facile internazionalizzare l'intero sistema, tutti i fattori di produzione e la completa filiera industriale. Dal punto di vista geologico, l'isola di Giava è una zona con molti terremoti e vulcani, mentre Bandung si trova in una sezione di subsidenza regionale, con abbondanti precipitazioni, clima variabile e formazioni geologiche complesse. In condizioni così complesse, i costruttori cinesi hanno utilizzato la tecnologia e le attrezzature avanzate per costruire con successo 58 ponti e 13 tunnel.

La ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung dovrebbe operare ad una velocità di 350 chilometri orari nelle particolari condizioni climatiche e del terreno dell'Indonesia, il che pone nuovi requisiti per il treno. Essendo il primo treno ad alta velocità dalla Cina verso l'estero, il treno della ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung si basa sulla tecnologia avanzata e matura del treno Fuxing, si integra con l'ambiente locale indonesiano e con gli elementi culturali locali; grazie a miglioramenti adattivi, è stato in grado di soddisfare pienamente le esigenze operative della ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung.

La ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung ha ridotto il tempo di percorrenza tra i due luoghi da 3 ore a 40 minuti, migliorando notevolmente non solo le infrastrutture di trasporto locale, ma anche apportando nuove opportunità di sviluppo economico e creando nuove prospettive di lavoro per un maggior numero di abitanti locali. Un antico detto cinese recita "Insegnare a pescare è meglio che dare del pesce". Nel corso dei lavori di costruzione, sono state assunte moltissime persone del posto, tra cui manager e personale in prima linea. La ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung ha formato un gran numero di lavoratori qualificati in Indonesia, insegnando loro diverse abilità passo dopo passo, insegnando veramente a "pescare" e mettendo il



volante di questo "treno della felicità" nelle mani del popolo indonesiano stesso. Sotto la guida di tecnici cinesi, molti giovani locali hanno intrapreso nuovi percorsi lavorativi. La Cina ha lasciato un "team tecnico che rimarrà sempre qui". Fuori dagli edifici di formazione organizzati congiuntamente da Cina e Indonesia, c'è uno slogan board dove si legge "Il futuro inizia qui". Ad oggi, il progetto ferroviario ad alta velocità di Jakarta-Bandung ha offerto oltre 50000 posti di lavoro locali in Indonesia. Più dipendenti indonesiani avranno l'opportunità di ricevere formazione tecnica dalla Cina e lavorare sulla ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung.

I cinesi hanno sempre creduto nel principio "Se si vuole diventare ricchi, si devono prima costruire le strade". Con l'interconnessione di più ferrovie ad alta velocità, ne beneficeranno centinaia di milioni

di persone. La linea ad alta velocità Mecca-Medina con una velocità massima di 360 km/h, non è solo la prima ferrovia ad alta velocità elettrificata a doppio binario in Arabia Saudita, ma anche la prima ferrovia ad alta velocità al mondo che attraversa il deserto; la ferrovia ungherese-serba che collega Budapest, capitale ungherese, e Belgrado, capitale della Serbia, è stata la prima ferrovia ad alta velocità cinese ad entrare in Europa ed è stata definita dal presidente serbo Aleksandar Vučić come un "dono per le generazioni future". In Africa, la ferrovia transfrontaliera Etiopia-Gibuti, la prima linea ferroviaria completamente elettrica realizzata dalla Cina all'estero, congiunge la capitale dell'Etiopia Addis Abeba al porto di Gibuti sul Mar Rosso per collegare il mare con lo stato africano da sempre privo di sbocco marittimo.

Dai prodotti alle tecnologie, dai progetti ad una serie di soluzioni, la ferrovia cinese ha iniettato, attraverso azioni pratiche, nuovo slancio nel mondo, rendendo le persone piene di aspettative per il futuro della ferrovia ad alta velocità cinese.

sopra: Team tecnico della ferrovia ad alta velocità di Jakarta-Bandung composto dai tecnici cinesi-indonesiani

a fianco: Stazione della Ferrovia Cina-Laos



中非合作:为当地民众带来福利的共享之旅

种菌草、修铁路,中非合作为当地民众创造了更多的就业机会,提高了生活水平,促进了经济繁荣,改善了生态环境,助力当地民众共享福祉.....



COOPERAZIONE CINA-AFRICA: UN VIAGGIO DI CONDIVISIONE CHE PORTA BENEFICI ALLA POPOLAZIONE LOCALE

di Zhou Yuhang · 文/周宇航

Piantare Juncao e costruire ferrovie, la cooperazione sino-africana ha favorito maggiori opportunità lavorative, elevato gli standard di vita, promosso la prosperità economica, migliorato l'ecosistema e aiutato la popolazione locale a godere di un benessere condiviso...

Quest'anno ricorre il 10° anniversario dal lancio dei principi dell'autenticità, dei risultati concreti, dell'amicizia e della buona fede per le relazioni della Cina con l'Africa. Nel decennio passato, sia la Cina che Africa hanno lavorato fianco a fianco per ampliare la portata della cooperazione. Strade, ponti, lezioni, colture... Sempre più africani hanno realizzato i loro sogni e hanno un futuro pieno di opportunità grazie alla cooperazione Cina-Africa.

UN FILO D'ERBA HA PORTATO FELICITÀ NELLA VITA

Un minuscolo filo d'erba, proveniente dalla Cina, trasportato via mare, è stato diffuso in 106 Paesi e regioni, risolvendo efficacemente problematiche quali la povertà, l'erosione del suolo e la desertificazione. È il Juncao, noto anche come erba cinese o erba felice.

Tale tecnica micorrizica è una pratica di successo esplorata dalla Cina durante il processo di riduzione della povertà ed offre anche un importante contributo che favorisce lo sviluppo sostenibile globale. Attraverso la coltivazione di funghi commestibili, la tecnica micorrizica ha risolto il problema a livello mondiale che la produzione di quest'ultimi poteva basarsi necessariamente sull'abbattimento degli alberi ed è stata applicata in oltre 100 Paesi.

Il Ruanda è uno dei Paesi meno sviluppati al mondo e l'insicurezza alimentare e la malnutrizione sono stati dei problemi di lunga durata, tuttavia, la tecnica di coltivazione del Juncao cinese ha portato nuove speranze agli agricoltori locali. Secondo Chen Xiaobin, capo del gruppo di esperti del China-Rwanda Agriculture Technology Demonstration Center, oltre 35.000 agricoltori in Ruanda hanno ricevuto una formazione in merito e più di 3.800 famiglie si sono impegnate nella produzione utilizzando tale tecnica. Numerosi agricoltori locali che non hanno un posto di lavoro e risorse finanziarie hanno beneficiato dell'apprendimento di tale sistema: "un'ex traduttrice del China-Rwanda Agriculture Technology Demonstration Center che ha appreso la tecnica micorrizica, nel 2016 ha iniziato a produrre sacchi di substrato con Juncao. In meno di un anno, ha costruito la sua casa nel centro di Huye e ha mandato i suoi figli in una buona scuola locale. La vita della sua famiglia è cambiata radicalmente."

Pascasie Niragira lavora nei servizi sociali a Kigali, in Ruanda, e ha studiato la tecnica di coltivazione dei funghi presso la Fujian Agriculture and Fore-



stry University in Cina e il China-Rwanda Agriculture Technology Demonstration Center. Da allora, Niragira ha guidato le donne in difficoltà economica a coltivare e vendere funghi, e il team di produzione che ha avviato è in grado di produrre 3.000 sacchi di substrato al mese e una parte del guadagno viene utilizzata per aiutare i bambini a ricevere un'istruzione adeguata e a mantenere un buono stato nutrizionale, e Niragira è diventata una guida nella riduzione della povertà locale. I dati dei Paesi africani dimostrano pienamente l'importanza sull'ecosistema della tecnica micorrizica. In Ruanda, la coltivazione del Juncao gigante ha ridotto l'erosione del suolo dal 97,05 al 98,9% rispetto alla coltivazione del mais mentre la perdita d'acqua è stata ridotta dall'80 al 91,9%. Tale tecnica è stata elencata come un progetto chiave del controllo nazionale dell'erosione del suolo. Secondo le statistiche, il 64% della terra coltivata nel Lesotho meridionale è gravemente erosa e gli studiosi locali ritengono che la cooperazione con la Cina per piantare Juncao aiuterà a mantenere e ripristinare le terre coltivate esistenti, preservare le fonti d'acqua, prevenire il vento e la sabbia miglio-



rando la resa delle colture.

Attualmente, tale tecnica "semplice ma funzionale, ad alta efficienza e che dà benefici" è stata inserita nell'elenco dei progetti del Fondo della Cina e delle Nazioni Unite per la Pace e lo Sviluppo ed è diventata un'importante tecnologia agricola per l'attuazione dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile e per offrire soluzioni da parte della Cina.

UNA FERROVIA CHE ACCORCIA LE DISTANZE

La ferrovia Mombasa-Nairobi è stata costruita dalla China Road And Bridge Corporation con standard, tecnologie e attrezzature cinesi. Dall'apertura ufficiale del 31 maggio 2017, la ferrovia keniota opera in sicurezza da oltre 6 anni. I treni su questa "via che porta verso la felicità" sono tutti del Gruppo CRRC che al contempo fornisce anche servizi di manutenzione. In Kenya, la vita degli abitanti è stata migliorata grazie a quest'ultima. Da quando è stato avviato il funzionamento della ferrovia, il tempo di percorrenza da Nairobi a Mombasa è stato ridotto da 10 a poco più di 4 ore, rivoluzionando il modo in cui i kenioti viaggiano. Il numero di passeggeri è aumentato costantemente e i treni passeggeri verranno aggiunti durante l'alta stagione e i periodi di vacanze, ed è sempre più difficile trovare un biglietto durante i periodi di punta.

Fes, una madre single, è una dei tanti passeggeri. Per ottenere uno stipendio migliore, ha trovato un lavoro a Nairobi e ha dovuto lasciare sua figlia nella città natale, Mombasa. Gli spostamenti fra le due città erano estremamente difficili per lei, e un viaggio di 500 chilometri era lungo e pericoloso, fino all'apertura della ferrovia nel 2017, che ha dimezzato il tempo per ritornare a casa. "Il treno è puntuale e sicuro. Posso rivedere mia madre e mia figlia più spesso", ha concluso Fes.

Oggi, la ferrovia Mombasa-Nairobi è diventata "un affare" per il Kenya: 6 treni al giorno, che trasportano dai 7.000 ai 10.000 passeggeri, e 16 treni che trasportano il 40% delle merci tra il porto di

Mombasa e l'entroterra.

Il Gruppo CRRC e la Mombasa-Nairobi Railway Operation Company hanno progettato un sistema di formazione personalizzato per i dipendenti kenioti. Soltanto per la manutenzione delle locomotive, CRRC ha creato 7 posizioni lavorative e pianificato percorsi di carriera per i lavoratori locali. Un dipendente keniota deve prima ricevere una formazione sulla conoscenza teorica delle locomotive e sulla sicurezza operativa e, dopo aver superato l'esame, inizierà la formazione pratica. In tutte le fasi, i dipendenti africani riceveranno un insegnamento privato e verranno seguiti passo dopo passo da professionisti. Secondo le statistiche, per la tratta Mombasa-Nairobi, sono stati formati più di 1.700 tecnici e personale direttivo nel settore ferroviario del Kenya. Sotto la guida degli insegnanti cinesi, gruppi di giovani kenioti hanno avviato nuove carriere. Il capo del team di esperti delle operazioni commerciali delle ferrovie del Kenya, ha elogiato il fatto che la Cina abbia permesso di far restare una squadra che ha consentito al Kenya di ottenere benefici concreti.

Secondo un aforisma cinese: "Date alla gente dei pesci e la sfamerete per un giorno. Insegnate loro a pescare e li sfamerete per tutta la vita", la comprensione reciproca e gli scambi tra Cina e Africa continuano ad aumentare, l'amicizia sincera tra i popoli è sempre più salda e la cooperazione Cina-Africa sta raggiungendo un nuovo livello.





以温柔对待地球 ——清洁能源，共向未来

今年夏天，全球多地遭遇高温、山火、洪水、飓风等极端天气事件。面对气候变化带来的严峻问题，各国应如何携手应对挑战？联合国环境规划署执行主任英格·安德森认为：“可再生能源是减少碳排放的关键所在，而中国在这一领域居于全球领先地位”。

ENERGIE RINNOVABILI, CONTRIBUTI ALLA COSTRUZIONE DI UN MONDO PULITO

Quest'estate, il clima estremo ha colpito molte parti del mondo, e molte zone hanno sperimentato caldo intenso, inondazioni e incendi. Quali lezioni possiamo imparare da questi disastri? Secondo Inger Andersen: "L'energia rinnovabile è la chiave per ridurre le emissioni di carbonio e la Cina è leader mondiale nella produzione di elettricità da fonti energetiche rinnovabili".

di Zhang Shuo · 文/张硕

“**I**n Cina, la capacità installata per la generazione di elettricità da combustibili non fossili rappresenta oltre il 50% del totale”, ha recentemente dichiarato Inger Andersen, direttrice esecutiva del Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente (UNEP), in un'intervista concessa al China Media Group. Quest'estate, il clima estremo ha colpito molte parti del mondo, e molte zone hanno sperimentato caldo intenso, inondazioni e incendi. Quali lezioni possiamo imparare da questi disastri? Inger Andersen sostiene che non dovremmo lasciarci prendere dal panico, ma dovremmo concentrarci sulle soluzio-

ni: “L'energia rinnovabile è la chiave per ridurre le emissioni di carbonio e la Cina è leader mondiale nella produzione di elettricità da fonti energetiche rinnovabili”.

Sotto la luce del sole, file di pannelli fotovoltaici sono ordinatamente disposte nel parco solare Weesow-Willmersdorf, situato a 26 chilometri a nord-est di Berlino, in Germania. Si prevede che il parco solare fornirà elettricità a 50.000 famiglie e ridurrà le emissioni di carbonio di 129.000 tonnellate all'anno. Gli inverter, che mantengono il funzionamento stabile ed efficiente del sistema energetico del parco, provengono da Sungrow Power Supply

Co., Ltd., una società cinese leader nella ricerca e nello sviluppo di inverter solari. Questo progetto fotovoltaico è l'epitome della promozione congiunta sino-tedesca dello sviluppo dell'energia pulita e della trasformazione energetica negli ultimi anni.

La Germania ha fissato l'ambizioso obiettivo di garantire che, entro il 2030, l'80% della sua elettricità provenga da energie rinnovabili. Sempre più aziende cinesi stanno collaborando con la Germania per raggiungere questo obiettivo.

Secondo Moritz Rolf, vicepresidente di Sungrow Europe responsabile per Benelux, Europa centrale, orientale, settentrionale e Turchia, l'azienda ha spedito oltre 20 GW di prodotti in Germania, contribuendo in modo significativo alla transizione del paese dai combustibili fossili all'energia rinnovabile al 100%.

"Da quando sono entrato a far parte dell'ufficio tedesco di Sungrow nel 2016, mi sono impegnato attivamente per la cooperazione tra Germania e Cina nel settore delle energie rinnovabili e nella transizione verso l'energia pulita", ha dichiarato Rolf.

Il 27 luglio, un lotto di attrezzature essenziali per la linea di produzione è arrivato in un impianto di produzione di batterie a Gottinga, in Germania. L'impianto è stato fondato da Gotion High-tech Co., Ltd., un produttore cinese di celle per batterie. Nel giugno dello scorso anno, la società ha tenuto una cerimonia di apertura per la base, che ha una capacità prevista di 20 GWh, rappresentando un passo essenziale verso il mercato europeo.

Alla fine del 2022, il produttore cinese di batterie



per veicoli elettrici (EV) Contemporary Amperex Technology Co., Ltd. (CATL) ha dichiarato che il suo primo impianto all'estero in Turingia, in Germania, aveva avviato la produzione di massa di celle di batterie agli ioni di litio come previsto.

Nel frattempo, le aziende cinesi stanno anche seguendo le tendenze innovative nel settore energetico ed esplorando nuovi percorsi a basse emissioni di carbonio e ad alta efficienza insieme al resto del mondo.

"L'energia solare da sola non raggiungerà gli obiettivi

sotto:
Il 7 dicembre 2021 a Zagabria, in Croazia, cerimonia di inaugurazione del progetto eolico di Senj, con l'investimento di Norinco International Cooperation Co., Ltd..

di transizione energetica della Germania. Altri importanti contributi sono lo stoccaggio delle batterie, la generazione di idrogeno e la riduzione delle emissioni del settore del traffico", ha affermato Rolf.

Nel giugno di quest'anno, Xiang Haiping, capo ingegnere dell'Amministrazione Nazionale dell'Energia, ha dichiarato durante l'11° Forum di cooperazione economica e tecnologica Cina-Germania che, come forze importanti nella trasformazione globale dell'energia verde, entrambi i paesi hanno ampi interessi comuni e un grande spazio di cooperazione, e dovrebbero approfondire ulteriormente la collaborazione e unire le forze per affrontare le sfide e contribuire positivamente alla transizione energetica globale.

Intanto, in Croazia, un parco eolico costruito dalla Cina sta portando benefici alla popolazione locale. *"Il parco eolico di Senj in Croazia ha promosso lo sviluppo economico locale e ha creato numerose opportunità di lavoro",* ha detto Josip Tosic, manager della Toska, gruppo locale di energia.

Più di 40 aziende provenienti da tutta la Croazia hanno partecipato alla costruzione del parco eolico

di Senj. Tosic ha ricordato che, a un certo punto, c'erano circa 500 persone sul sito al giorno, e più della metà di loro provenivano dalla Croazia. *"Certamente incoraggia lo sviluppo delle aziende croate, perché lavorare sul più grande parco eolico del paese è un importante riferimento e un'esperienza significativa per tutti",* ha affermato Tosic. Ha inoltre aggiunto che la Norinco International cinese, appaltatore principale del parco, si è concentrata sul coinvolgimento del maggior numero possibile di aziende locali e pensa che *"abbiano svolto un ruolo fondamentale non solo per il progetto ma anche per la comunità locale"*.

Il parco eolico, situato sulla costa adriatica della Croazia occidentale, è stato inaugurato nel dicembre 2021. Produce circa 530 milioni di chilowattora (kWh) di elettricità verde ogni anno e riduce le emissioni di anidride carbonica della Croazia di circa 460.000 tonnellate all'anno.

L'area fornisce anche un approvvigionamento energetico più economico e stabile per la popolazione locale, poiché l'elettricità verde prodotta ogni anno è sufficiente a soddisfare la domanda energetica di oltre 100.000 famiglie in Croazia.

"La popolazione locale avrà una fonte di energia stabile e pulita, oltre a vari benefici finanziari derivanti dal funzionamento del parco eolico", ha affermato il manager della Toska.

Tosic ha dichiarato di essere convinto che gli investimenti cinesi, come il parco eolico di Senj, stimoleranno notevolmente la crescita dell'economia in Croazia.



NAVIGARE LUNGO LE BRI:

L'EVOLUZIONE DEL PROGETTO ED IL RUOLO PER L'ITALIA

Oggi sono più chiare le ragioni della Belt and Road Initiative. Un progetto che, pur guardando al futuro, conserva il fascino della riscoperta delle antiche rotte della Via della Seta.

沿“一带一路”扬帆起航

今天，“一带一路”倡议的共建原则更加清晰，它在面向未来的同时，也重新焕发了古代丝绸之路的魅力。

di Francesco Maringìo · 文/弗朗切斯科·马林焦

La Belt and Road Initiative (BRI), lanciata dal presidente cinese nel 2013, è giunta al suo decimo anno di vita e proprio in ottobre celebra a Pechino il Terzo Forum alla presenza di oltre 110 paesi presenti. Nel tempo questo progetto è diventato sempre più importante per Pechino, al punto da essere stato inserito sia nella Costituzione della Repubblica Popolare che nello Statuto del Partito comunista.

Una delle sue caratteristiche è proprio il fatto di avere





un carattere “aperto”: non esiste una singola tratta ma molteplici vie per collegare la Cina col resto del mondo. Esattamente come avveniva ai tempi degli antichi romani e ancora dopo, durante il nostro Medio Evo, quando le rotte dei carovanieri costituivano un dedalo di strade che permettevano il commercio (e soprattutto la reciproca conoscenza) tra Oriente ed Occidente. Se qualcuna di queste tratte diventava impraticabile il traffico si riversava subito su un'altra, oppure si adoperavano le rotte marittime. In questo modo, per lungo tempo, le comunicazioni sono rimaste aperte. Con lo stesso spirito, la nuova Via della Seta intende collegare la Cina con il mondo intero mantenendo questa caratteristica di apertura. Gli oltre 150 paesi coinvolti non rappresentano un campo chiuso, né ambiscono a costituire un blocco geopolitico: sono punti nevralgici di un immenso reticolo di connessioni che li tiene assieme.

La BRI costituisce, innanzitutto, un salto di qualità nel modo con cui la Cina si avvicina alle regole internazionali. Se infatti per lunghissimo tempo Pechino ha dovuto adattare le proprie strategie nazionali ad un con-



testo di regole internazionali scritte da altri, con questo progetto si afferma nel proscenio internazionale come soggetto in grado di contribuire, con la propria agenda, alla trasformazione del sistema di governance globale.

LE RAGIONI DI UNA SCELTA

Una delle ragioni principali che hanno spinto il gruppo dirigente cinese a lanciare questo progetto si ritrova esattamente nell'esigenza di fornire una risposta alla crisi finanziaria scoppiata negli Stati Uniti e nell'Eurozona. Piuttosto che praticare politiche di austerità, la Cina ha deciso di esportare all'estero la capacità produttiva in eccesso del Paese, bilanciando così l'insufficiente livello globale di investimenti post-crisi con una potenza di fuoco economica sostenuta con la nascita di due istituzioni finanziarie: il Silk Road Fund e l'Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB.

A questo si aggiunge una complessa rete di infrastrutture che permette di velocizzare non solo la movimentazione delle merci ma anche lo scambio di persone, rendendo agevoli connessioni che in passato richiedevano tempi più lunghi di percorrenza e costi più alti. Ma affinché questo reticolo di connessioni sia possibile – e qui tocchiamo un punto nevralgico del progetto stesso – è necessario che l'area coinvolta sia pacificata ed i paesi attraversati dialoghino e cooperino tra di loro. Non è quindi un caso che, parallelamente all'ampliamento ed al rafforzamento dell'iniziativa BRI, la diplomazia di Pechino sia diventata più attiva nel proscenio internazionale ed i risultati non si sono fatti attendere. Due paesi con storiche rivalità e dispute come India e Pakistan sono entrati nel 2017, assieme, nella Shanghai Cooperation Organization e due storici rivali come l'Iran e l'Arabia Saudita hanno deciso di ripristinare le relazioni diplomatiche (grazie ad uno storico accordo mediato proprio da Pechino a marzo scorso) e, dal primo gennaio prossimo, entreranno congiuntamente nel gruppo dei paesi BRICS+.

Se l'unico modo per strutturare la BRI è la cooperazione ed il dialogo tra paesi, questa prassi ed i risultati che sta portando, segnerà profondamente l'evoluzione delle relazioni internazionali degli anni a venire.

L'ITALIA E LA VIA DELLA SETA

L'interesse italiano per la Via della Seta è cresciuto nel tempo, culminando con l'adesione al Memorandum nel 2019 durante la visita di stato di Xi Jinping in Italia. Questo processo di integrazione è stato preceduto da un aumento degli investimenti cinesi in Italia a partire dal 2008 (è bene ricordare che, negli anni successivi, la Banca centrale cinese arrivò a possedere l'1% di capitalizzazione di Borsa Italiana) e tante erano le acquisizioni di aziende italiane in settori chiave per lo sviluppo cinese. Pechino mirava a migliorare la catena del valore acquisendo tecnologia, know-how e marchi italiani, mentre l'Italia cercava un ruolo geopolitico attraverso l'adesione all'AIIB e la partecipazione del Presidente del Consiglio (unico paese del G7) al Primo Belt and Road Forum del 2017. Sempre in quella prima fase furono siglati vari accordi per potenziare la cooperazione, come la firma di un memorandum per



attività congiunte in Africa e nei Balcani ed il Piano d'Azione per il rafforzamento della cooperazione. Anche alcune città italiane coinvolte nella Belt and Road hanno stretto accordi, come Venezia con il Porto del Pireo e Genova con la CCCC, un'azienda di stato cinese leader nelle costruzioni infrastrutturali. A livello politico, invece, gli obiettivi individuati per la partecipazione italiana alla BRI erano legati principalmente all'esigenza di aumentare l'export dei prodotti italiani in Cina per ridurre lo squilibrio nella bilancia commerciale. Un obiettivo sicuramente importante ma con un'ottica decisamente di breve termine.

Negli ultimi tempi, complice il mutato contesto geopolitico ed il braccio di ferro intrapreso con Pechino prima da parte degli Stati Uniti e poi dall'Unione Europea, l'interesse italiano nel progetto sembra affievolirsi.

Secondo uno studio dello Shanghai

International Shipping Institute, nel 2030 «il traffico di merci movimentato dai porti cinesi raddoppierà salendo a oltre 25 miliardi di tonnellate, il traffico container sarà pari a 105 milioni di TEU, saranno almeno 40 milioni di TEU che si muoveranno lungo la Via della seta marittima da e per l'Europa». Pertanto l'Italia, che è dislocata nel cuore del Mediterraneo, ha l'occasione preziosa di cogliere i frutti di questo enorme flusso di merci che investirà un'area del mondo strategica e di diretto interesse nazionale, uscendo dalla pericolosa situazione nella quale si trova: una portae-rei della Nato a ridosso di Africa e Medio Oriente, in un mondo in cui mutano gli equilibri globali.

Inoltre l'Italia è il secondo Paese manifatturiero dell'UE dopo la Germania: è forte dal punto di vista industriale, scientifico e tecnologico e ha un gran numero di PMI dinamiche e innovative. Il sistema infrastrutturale necessiterebbe invece di essere potenziato ed ammodernato, ma tuttavia già oggi è costituito da direttrici ferroviarie, infrastrutture portuali e procedure efficaci di sdoganamento che permettono al paese un vantaggio competitivo. Una piena integrazione nel processo BRI permetterebbe quindi un salto di qualità. Perché se la logistica può giocare un ruolo centrale (e l'esperienza del potenziamento del Porto greco del Pireo è emblematica da questo punto di vista), è la capacità produttiva e la manifattura che può fare la differenza. L'Italia infatti può ambire a diventare non solo un hub di merci, ma soprattutto una piattaforma che riceve e trasforma prodotti, aumentandone così la catena del valore. Il che svilupperebbe appieno le potenzialità del paese, aumentandone l'interesse agli occhi di investitori stranieri ed attirando nuove tecnologie.

Infine, ma non da ultimo, Cina ed Italia rappresentano due universi culturali importanti, che hanno bisogno di conoscersi e contaminarsi. Come ha giustamente affermato il Presidente Mattarella durante la visita di Stato in Cina nel 2017, «Occorre che le "Vie della Seta" si moltiplichino e che le strade del nostro conoscersi - che non è mai abbastanza, mai sufficiente, mai concluso e completamente acquisito - si approfondiscano».

L'autore è Presidente dell'Associazione italo-cinese per la promozione della Nuova Via della Seta



*Siti antichi,
reliquie, pitture:
in essi riconosco te*

IN PASSATO, SI CREDEVA CHE L'ORIENTE E L'OCCIDENTE FOSSERO
COME IL GIORNO E LA NOTTE CHE SI ALTERNANO L'UN L'ALTRO.
MA QUANDO IL GIORNO E LA NOTTE SI INCONTRANO,
CREANO DUE DEI PAESAGGI PIÙ BELLI DEL MONDO:
L'ALBA E IL TRAMONTO.
LA CINA E L'ITALIA SONO I PAESI CHE CREANO QUESTA BELLEZZA.

古迹、文物、画作…… 穿行其间，我看到你

曾经，人们以为东方与西方，
它们如同白天与黑夜一般相互交替。
当白天与黑夜相互交汇时，
创造出了世界最美丽的两种景观：晨曦与黄昏。
中国与意大利，就是这美景的缔造者。

di Bai Yang · 文/白旻

Dallo scorso anno, finalmente sono ripresi gli scambi culturali tra Cina e Italia, che erano stati sospesi a causa dell'epidemia da Covid-19. Questo ha portato con sé grandi aspettative, un forte entusiasmo e una sincera volontà di ristabilire legami culturali. Nel luglio del 2022, la mostra "Tota Italia. Alle origini di una Nazione" ha sorpreso tutti fin dall'inizio grazie alla ricchezza della tematica, alla quantità e alla qualità delle preziose opere esposte, nonché al complesso allestimento. Questa mostra è stata l'evento principale dell'Anno della Cultura e del Turismo Cina-Italia, rinviato per due anni a causa della pandemia. Da allora, in soli dodici mesi, sono state organizzate oltre una decina di mostre di grande impatto tra Cina e Italia, e se si considerano anche le numerose attività culturali, il bilancio è ancora più impressionante. Quest'anno, la mostra "Capolavori dell'autoritratto", con l'esposizione di cinquanta autoritratti dal Rinascimento all'epoca contemporanea, selezionati dalla preziosa collezione della Galleria degli Uffizi di Firenze, ha offerto al pubblico l'opportunità di ammirare le rappresentazioni

dei grandi maestri di se stessi e di esplorare l'espressione del loro mondo spirituale. La mostra "Botticelli e il Rinascimento", invece, ha condotto il pubblico all'interno dell'epoca e dello spazio del pittore italiano, permettendo loro di conoscere la politica, la religione e la vita di Firenze e dei suoi territori circostanti tra il XV e il XVI secolo. L'esposizione "La luce dell'antica civiltà romana" ha invece fornito l'opportunità di approfondire le radici della cultura italiana. A luglio, quando è stata inaugurata a Ningbo, nella provincia dello Zhejiang, la mostra "Le Civiltà dei Grandi Fiumi", il pubblico ha potuto ammirare i contributi della Cina e dell'Italia, due grandi civiltà e rappresentanti distinti del mondo orientale e del mondo occidentale, nella storia artistica dell'umanità. Circa 300 reperti provenienti dai musei cinesi e italiani hanno rappresentato le culture sviluppatesi lungo i fiumi Nilo, Eufrate, Tigri, Indo, Giallo e Yangtze. Come ha dichiarato l'Ambasciatore d'Italia in Cina, Massimo Ambrosetti, durante la cerimonia inaugurale: "In occasione dell'apertura di questa bellissima mostra dedicata alle antiche civiltà, celebriamo la cooperazione culturale e l'amicizia tra Cina e Italia".



Nella storia dello sviluppo umano, sia la Cina che l'Italia hanno contribuito con una ricchezza di tesori artistici al patrimonio mondiale. Nell'epoca moderna, queste due nazioni sono state esempi di scambi culturali internazionali. Il famoso sinologo Federico Masini ha sottolineato che, per gran parte della storia, gli scambi tra l'Oriente e l'Occidente sono stati ampiamente rappresentati dall'interazione tra Cina e Italia.

In passato, si riteneva che l'Oriente e l'Occidente fossero come il giorno e la notte, alternandosi l'un l'altro: quando l'Oriente era nel pieno giorno, l'Occidente era ancora avvolto nell'oscurità; quando l'Occidente brillava di luce, l'Oriente era già immerso nel sonno profondo. Sembrava che tra l'Oriente e l'Occidente vi fosse una separazione insormontabile. Tuttavia, se osserviamo più attentamente, scopriamo che quando il giorno e la notte si incontrano, creano due dei paesaggi più belli del mondo: l'alba e il tramonto.

Sia l'Antica Roma e la Seres di duemila anni fa, che l'Italia e la Cina di oggi, sono proprio i creatori di questa bellezza.

Guardando alla storia, molti eventi e particola-

rità sembrano pieni di coincidenze, quasi come se fossero immagini speculari, come ad esempio l'antica dinastia Han in Cina e l'epoca gloriosa dell'Antica Roma.

Nell'anno 201 a.C., la Seconda Guerra Punica si concluse con la vittoria di Roma. Meno di un anno dopo, su un continente lontano nell'Estremo Oriente, un uomo di nome Liu Bang, di umili origini, sconfisse il potente Xiang Yu nella guerra tra Chu e Han, dando inizio così alla più grande dinastia nella storia cinese: la dinastia Han.

A quel tempo, la Cina chiamò Roma "Daqin". Secondo il libro Hou Hanshu, che racconta la storia ufficiale della tarda dinastia Han (25-221 d.C.), una delegazione inviata dal re Andun di Daqin arrivò nella capitale della dinastia Han orientale, portando doni come avorio e corni di rinoceronte. Tuttavia, dalle successive



ricerche storiche, non è possibile confermare con certezza che "Andun" fosse l'allora imperatore romano Antonino Pio, ma questo evento suscitò grande curiosità in Cina verso quel lontano paese occidentale. Molti anni dopo, l'inviato cinese Gan Ying rinunciò alla sua missione di raggiungere Daqin a causa delle preoccupazioni legate alle difficoltà del percorso sconosciuto.

Anche se non ci furono incontri o scambi diretti, molti studiosi hanno comparato l'Antica Roma con la dinastia degli Han. Il noto storico britannico Arnold Joseph Toynbee, nel suo libro "A Study of History" dedicato allo studio comparativo delle civiltà, ha presentato i due principali modelli dello sviluppo civile mondiale: il modello greco e il modello cinese. Secondo lui, l'antica civiltà romana è il risultato inevitabile dell'alto sviluppo del modello greco, e la cosiddetta civiltà greca può essere anche chiamata civiltà greco-romana, mentre le dinastie Qin e Han segnano l'inizio del modello cinese.

Lo studioso cinese Yi Zhongtian ha scritto nel suo libro "Due Han e due Roma" che l'Antica Roma assomiglia molto alla Cina, per esempio, per il politeismo e la libertà di culto. Sebbene il Dio cinese

detenga il giudizio finale sui destini, di solito non interviene direttamente negli affari degli uomini. I dei romani sono piuttosto protettori che giudici e non si interessano alle questioni morali umane. Questo significa che sia la cultura cinese che quella romana sono incentrate sull'umanità piuttosto che sulla divinità. È per questo che entrambe hanno sviluppato un sistema legale, con la ritualità confuciana in un caso e lo stato di diritto nell'altro. In entrambi i casi, si tratta fondamentalmente di un'amministrazione autonoma degli uomini.

Tuttavia, in termini di estetica artistica, queste due grandi civiltà avevano notevoli differenze a causa dei loro contesti politici e religiosi diversi. Nell'Antica Roma, l'estetica era strettamente legata all'Antica Grecia, mettendo in rilievo la bellezza delle forme e dell'esteriorità, in linea con le idee di Platone e Aristotele che enfatizzavano sul ruolo dell'arte come "imitazione della natura". D'altra parte, nell'arte della dinastia Han in Cina, l'accento era posto sull'espressione delle emozioni interne e sull'equilibrio spirituale, in sintonia con il pensiero del confucianesimo e del taoismo, che valorizzano l'armonia tra cielo e uomo.

Gli studiosi sono inclini a fare confronti perché



entrambe le civiltà esistevano nello stesso periodo storico e crearono per la prima volta civiltà globali senza precedenti. Dal punto di vista artistico, l'Antica Roma gettò le basi per l'arte occidentale, mentre la dinastia Han fu la quintessenza dell'arte antica orientale. Entrambe, a loro volta, hanno lasciato al mondo patrimoni preziosi e inestimabili. Quanto è meraviglioso indagare le similitudini e le differenze tra queste civiltà!

Dal XIII secolo, quando Cina e Italia si incontrarono oltrepassando fiumi e montagne lungo l'antica Via della Seta, le tracce di questo scambio rimasero impresse su bronzo, vetro e seta. Nei reperti archeologici, è stato scoperto che la seta cinese veniva utilizzata per adornare la statua di una dea leggiadra, mentre i motivi tipici in porcellana bianca e blu della dinastia Yuan erano incisi su un vaso di ceramica della Famiglia Medici. Con l'incremento degli scambi, l'indagine sulle similitudini e le differenze è diventata sempre più affascinante e ricca di spunti interessanti. Le diverse mostre e attività culturali, sia piccole che grandi, consentono ai due popoli, quello cinese e quello italiano, di cercare quella sensazione di

diversità che sembra allo stesso tempo familiare, attraendoci reciprocamente e svelando il velo che ci fa sentire come se ci conoscessimo da tempo. Come ha dichiarato il direttore del Museo Archeologico Nazionale di Napoli, Paolo Giulierini: "L'Antica Roma e l'Antica Cina hanno portato al mondo grandi conquiste civili. Queste due civiltà erano molto simili per le loro capacità nella calligrafia, nella letteratura, nella filosofia, nella costruzione di fortificazioni e strade. Entrambi i paesi, durante l'antichità, hanno contribuito a creare un senso di ordine in tutte le aree, rispetto al disordine di altre regioni geografiche". Di conseguenza, sia l'esposizione di capolavori italiani in Cina che l'esposizione di capolavori cinesi in Italia suscitano un particolare senso di affinità. Questa connessione costituisce il fondamento degli scambi frequenti e genuini tra la Cina e l'Italia, nonché il nucleo dell'amicizia tra i due Paesi. Nella sua lettera inaugurale per l'apertura della mostra "Tota Italia. Alle origini di una Nazione", il Presidente italiano Mattarella ha dichiarato che la realizzazione di questa iniziativa a Pechino, insieme alle numerose proposte culturali italiane in tutta la Cina, "conferma che le rela-

zioni bilaterali si basano su solide fondamenta, che convergono tra due civiltà millenarie, unite dalla capacità di mediazione, dalla curiosità e dalla reciproca ammirazione". Sia il pubblico cinese che quello italiano, quando si trovano di fronte a reperti storici che racchiudono millenni di civiltà e che ancora oggi brillano

di storia, possono facilmente percepire un'affezione per la storia stessa. Immaginiamo il ruolo che hanno svolto all'epoca, cerchiamo di pensare alle storie che potrebbero esserci dietro e apprezziamo il loro fascino riflesso nell'usura degli anni. Portando con noi questa familiarità, scopriamo insieme la bellezza e la curiosità che ci appartengono.



西双版纳热带植物园 外籍研究员康牧飒

——与中国朋友共同探究人与自然和
谐共生之道

CONTRIBUIRE MAGGIORMENTE
ALLA CONSERVAZIONE DELLA
BIODIVERSITÀ IN ASIA

di Xu Dandan · 文/许丹丹

KANG MUSA,
*un ricercatore straniero
presso il Giardino
Botanico di Banna*

“中国是生物多样性大国，在促进生物多样性保护
国际合作中发挥着日益重要的作用。”

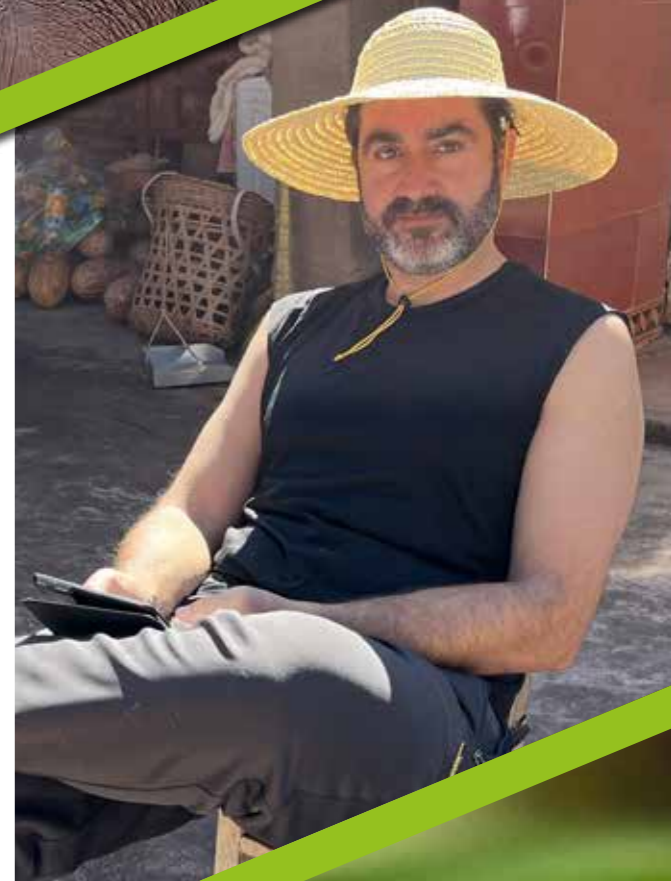
“LA CINA È UN PAESE CON UN'AMPIA BIODIVERSITÀ E
STA GIOCANDO UN RUOLO SEMPRE PIÙ RILEVANTE NELLA
PROMOZIONE DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE PER LA
CONSERVAZIONE DELLA BIODIVERSITÀ.”



N

el 2021, un gruppo di elefanti asiatici selvatici della regione di Xishuangbanna, nella provincia dello Yunnan, ha catturato l'attenzione globale mentre migrava verso nord e poi faceva ritorno a sud. Tra coloro che hanno seguito da vicino questi animali c'è Ahimsa Campos-Arceiz, meglio conosciuto con il nome cinese "Kang Musa", un ecologo tropicale spagnolo. Egli ha dedicato molto tempo allo studio dei grandi mammiferi, in particolare degli elefanti. Kang Musa ha affermato che la Cina ha compiuto grandi sforzi per proteggere le specie rare e a rischio di estinzione, inclusi gli elefanti asiatici selvatici, ottenendo risultati notevoli.

Kang Musa è il responsabile del gruppo di ricerca sulla diversità e la conservazione dei grandi mammiferi presso il Giardino Botanico





Tropicale di Xishuangbanna dell'Accademia Cinese delle Scienze (di seguito denominato "Giardino Botanico di Banna"). Diciassette anni fa, mentre stava ancora completando il suo dottorato, visitò il giardino botanico per la prima volta. "Nel 2020, quando mi unii ufficialmente al team del Giardino Botanico di Banna, scoprii che la qualità e i risultati della ricerca qui compiuti avevano fatto passi da gigante. Alcuni colleghi cinesi sono leader nel loro campo e hanno pubblicato importanti risultati di ricerca nelle migliori riviste accademiche del mondo". Fuori dall'ufficio di Kang Musa si estende una vegetazione lussureggiante. "Ci focalizziamo anche sulle foreste tropicali del Sud-est asiatico per preservare l'ambiente di sopravvivenza dei grandi mammiferi", dichiara il ricercatore. Riguardo alla protezione degli elefanti selvatici, ritiene che le

altre regioni dell'Asia siano più concentrate sull'aspetto economico e sulla salvaguardia delle colture agricole, mentre la Cina presta maggiore attenzione alla sicurezza umana, "orientandosi maggiormente verso il benessere delle persone".

Contemporaneamente, la Cina sta sviluppando un sistema avanzato di monitoraggio e allerta preventiva per gli elefanti selvatici, che potrebbe servire come modello per altri Paesi. Inoltre, Kang Musa è stato co-editore della rivista accademica "Integrative Conservation", pubblicata dal Giardino Botanico di Banna. Questa rivista rappresenta la prima pubblicazione in lingua inglese dedicata alla ricerca sulla conservazione della biodiversità in Cina. "La Cina attribuisce un'enorme importanza allo sviluppo globale nel campo scientifico e sta progressivamente rafforzando la sua leadership nella conservazione ecologica", afferma l'ecologo spagnolo.

Kang Musa ha sottolineato che la Cina è un Paese con un'ampia biodiversità e che il pieno potenziamento della costruzione della civiltà ecologica contribuirà significa-

tivamente a radicare il concetto di civiltà ecologica nei cuori delle persone. In aggiunta, la

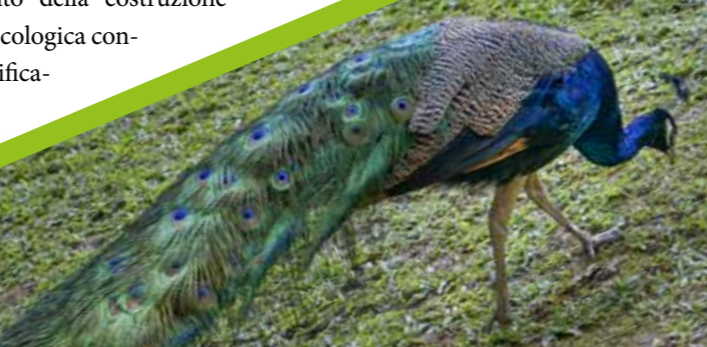
Cina sta giocando un ruolo sempre più rilevante nella promozione della cooperazione internazionale per la conservazione della biodiversità, attraverso l'istituzione di piattaforme di cooperazione come la "Belt and Road".

Nel 2015, l'Accademia Cinese delle Scienze ha istituito il Centro di Ricerca sulla Biodiversità del Sud-est asiatico in collaborazione con il Giardino Botanico di Banna. Da allora, il centro ha collaborato con il Ministero delle Risorse Naturali e della Conservazione Ambientale del Myanmar e il Ministero della Scienza e della Tecnologia del Laos, conducendo 9 spedizioni congiunte di ricerca sulla biodiversità tra la Cina e il Myanmar, e 4 spedizioni di ricerca transfrontaliere tra la Cina e il Laos.

Queste spedizioni hanno portato alla scoperta di oltre 880 nuovi gruppi biologici, arricchendo notevolmente le conoscenze sulla biodiversità

Sud-est asiatico. Tali risultati hanno fornito preziosi materiali audiovisivi e testuali, contribuendo al potenziamento delle riserve naturali e alla presentazione di progetti pertinenti presso l'UNESCO.

"Pur essendo situato in una zona remota, il Giardino Botanico di Banna attira esperti e studiosi provenienti da molti Paesi del mondo ed è particolarmente affascinante per la ricerca e la conservazione nelle regioni tropicali dell'Asia", ha affermato il ricercatore ed ecologo spagnolo. Il team di ricerca guidato da Kang Musa ha in programma di avviare progetti di ricerca in vari Paesi del Sud-est asiatico. "Questi progetti porteranno a risultati significativi nei prossimi 3-5 anni, con l'obiettivo di contribuire ulteriormente alla conservazione della biodiversità in Asia. Non vedo l'ora di intraprendere il percorso verso una convivenza armoniosa tra l'umanità e la natura insieme agli amici cinesi", ha concluso Kang Musa.



从马可·波罗到梁启超： 平行的人生

DA MARCO POLO A LIANG QICHAO: INCROCIO DI VITE PARALLELE

di Pan Yuanwen · 文/潘源文

20世纪初,中国知识分子高度关注意大利民族国家构建的事业。对政治现实的关切同时构成了两国悠久交往的回应。在文本的旅行中,原本平行的人生交织和相遇所见证的友谊,并非偶然的选择,而是志同道合的结果。

CARICA DI ATTUALITÀ E VALORI POLITICI, L'ATTENZIONE RIVOLTA ALL'ITALIA APPENA UNIFICATA DA PARTE DEGLI INTELLETTUALI CINESI ALL'INIZIO DEL XX SECOLO, RISPONDE A UN RICHIAMO PROFONDO. NEL VIAGGIO TESTUALE, L'INCROCIO IN CUI CONVERGONO LE VITE PARALLELE TESTIMONIA UN'AMICIZIA SCELTA NON DAL CASO MA DALLE PASSIONI.



ROMANUM
IMPERIUM
Iuvenile Secundum
L. Florum.

Se Plutarco tornasse a scrivere le sue *Vite parallele* all'inizio del XX secolo, non esiterebbe a porre a confronto l'esistenza di Giuseppe Mazzini con quella di Liang Qichao, appartenente alla generazione immediatamente successiva. Il primo ha visto nascere un'Italia unificata negli ultimi anni della vita ed è rimasto fermamente fedele agli ideali repubblicani fino al giorno della sua morte avvenuta nel 1872, mentre il secondo, nato l'anno dopo in una Cina preda degli Stati coloniali, ha visto il fallimento della Riforma dei cento giorni.

Nella *Autobiografia* precocemente scritta a soli trent'anni, Liang ricorda con precisione le coordinate che definiscono la sua nascita: "Sono nato il 26 gennaio del calendario lunare cinese, sotto il regno dell'Imperatore Tongzhi. Questa data coincide con il decimo anniversario della caduta del Taiping Tianguo a Nanchino, l'anno successivo alla morte del noto statista Zeng Guofan, e tre anni dalla guerra franco-prussiana. Inoltre, è l'anno in cui Roma è stata designata come capitale del Regno d'Italia".

Si intuisce subito la visione globale di Liang Qichao, il quale ha inserito la sua vita nel contesto mondiale. Non sorprende il motivo per cui Liang, una delle più importanti personalità della storia moderna cinese, abbia scelto il Risorgimento italiano come modello per illuminare i suoi connazionali, al fine di risollevarla la patria da una situazione umiliante. L'autore delle *Vite dei tre eroi fondatori dello Stato Italiano*, la prima opera in lingua cinese dedicata al Risorgimento italiano e ai suoi protagonisti, afferma che "solo le azioni dei patrioti italiani possono fungere da modello per il popolo cinese". Allo stesso tempo, si identifica con il repubblicano genovese, chiedendosi quando la Cina riuscirà a raggiungere uno stato simile: "Ecco spuntare Mazzini che riuscì a ringiovanire l'intero Paese; a quando in Cina?"

L'Italia giovane, immaginata da Liang, si discosta dal mito che emergeva, a più riprese, dagli scritti degli antichi cinesi. Il *Belpaese del Si* si presenta agli intellettuali cinesi del primo Novecento non solo come una mera entità geografica, ma come un modello da emulare. I due Paesi, accomunati da civiltà millenarie, sono destinati a rivivere un passato glorioso.

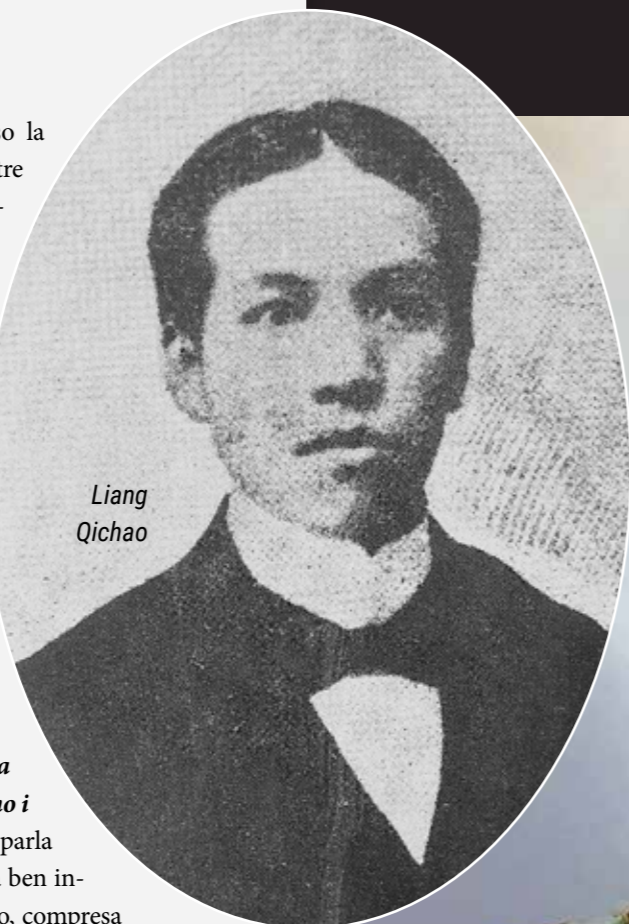
Va notato che l'interesse per il Risorgimento nel tardo periodo Qing non si limitò a Liang Qichao. Anche il suo maestro, Kang Youwei, dimostrò un vivo interesse per gli eventi dell'epoca. Nel suo resoconto di viaggio in Italia del 1904 lasciò testimonianze dirette nell'*Yidali youji*, dalle quali emerge la sua preferenza per un altro eroe risorgimentale.

Il Conte di Cavour, Camillo Benso, alla vigilia della unificazione,

guardava con altrettanto entusiasmo verso la Cina. Negli anni '50 dell'Ottocento, mentre l'industria serica del Piemonte veniva messa a dura prova dall'epidemia della pebrina, una malattia che colpiva i bachi da seta, lo sguardo di Cavour si rivolse verso i mercati orientali, in particolare la Cina, con l'obiettivo di importare sia la seta grezza che un seme adatto a rivitalizzare la produzione locale. L'approccio del Conte di Cavour non era una mera strategia temporanea, ma piuttosto un calcolo economico ben ponderato giustificato dalle fonti dell'antichità classica.

Haec eadem nouit quid toto fiat in orbe, quid Seres, quid Thraces agant (costei sa tutto quel che bolle nel mondo, ciò che fanno i Seri e i Traci) è un passo interessante che ci parla di una figura di una chiacchierona romana ben informata su ciò che accade in tutto il mondo, compresa la Cina. Il poeta satirico Giovenale ci offre una testimonianza antica e curiosa dell'immaginario cinese dei Romani. Seres, il misterioso Paese della seta, sembrava situato agli estremi confini del mondo conosciuto. Questa terra remota, oggetto di ricerca per cartografi e filologi europei, divenne il punto di partenza per esplorare l'alterità del mondo cinese.

Curiosamente, il prestigio attribuito da Liang all'Italia sembra essere alimentato dalla sua lontananza o dalla sua irraggiungibilità, come direbbe Tacito. *Major e longinquo reverentia*, così ricorda lo storico romano: la lontananza aumenta il prestigio. Tuttavia, questo giudizio dello storico romano sembrerebbe smentito dall'esperienza di Marco Polo, il celebre viaggiatore il cui libro *Il Milione* era ricco di informazioni, aneddoti e curiosità. Le sue narrazioni suscitarono nei contemporanei e nelle generazioni successive un forte desiderio di raggiungere l'altra estremità del continente eurasiatico. Sul letto di morte, Marco Polo assicurò che aveva raccontato solo la metà delle cose che aveva visto durante i suoi viaggi. Anche se alcuni scettici consideravano il racconto di Marco Polo come una sorta di fantasia fiabesca, il dubbio non riuscì mai a smorzare l'entusiasmo incessante dei successivi esploratori e viaggiatori.



Liang Qichao

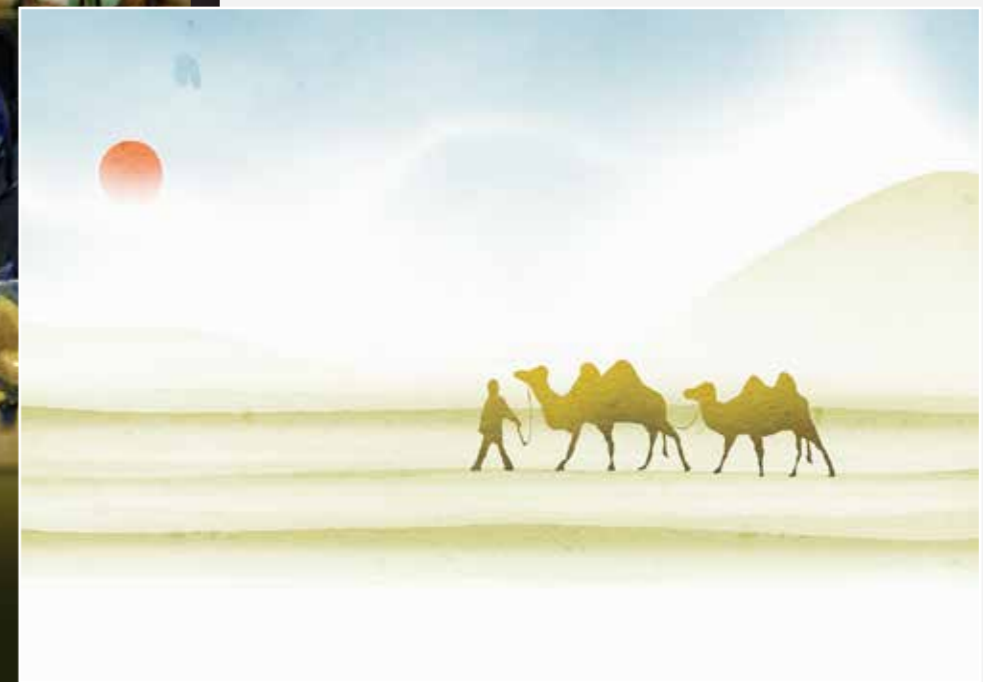


Quando Matteo Ricci intraprese il viaggio via mare verso il Paese di mezzo, si trovò di fronte a numerosi enigmi irrisolti. Correva l'anno 1583 e i gesuiti non sapevano ancora stabilire il rapporto fra la Cina dei Ming e il Catai descritto dal veneziano Marco Polo. L'ipotesi di identificare la posizione del Catai spesso naufragava a causa delle difficoltà nel superare i confini via terra.

Nel 1602, il gesuita portoghese Bento de Goes partì dalla città di Agra per recarsi via terra verso la Cina. Percorse lo stesso itinerario seguito da Marco Polo negli anni '70 del XIII secolo. Il giorno di Natale del 1605, Goes arrivò a Suzhou, dove, due anni dopo, morì, ponendo fine alla sua speranza di raggiungere Ricci che lo attendeva a Pechino. Mentre Bento de Goes cercava la Cina, sembrava aver trovato il paradiso. Tuttavia, l'incontro mancato tra i due gesuiti riuscì comunque a chiarire l'autenticità e la validità del racconto di Marco Polo nel testo *Il Milione* e, allo stesso tempo, a identificare la Cina descritta da Ricci con il Catai del noto esploratore veneziano.

Le testimonianze di quest'ultimo sulla Cina smisero così di essere vaghe ed enigmatiche nei testi, e la "seconda metà" delle cose che Marco Polo "aveva visto" non caddero nell'oblio e non vennero dimenticate.

L'autore è professore associato di letteratura italiana all'Università per l'economia e il commercio internazionale (UIBE) di Pechino



Sulle rotte della **Via** della Seta **marittima**

LA NASCITA SECOLI
FA DELLA PRIMA
RETE DI COMMERCIO
GLOBALE È LEGATA ALLA
PORCELLANA E AL TÈ,
ENTRAMBI PROVENIENTI
DALLA CINA.

di Gabriella Bonino · 文/唐云

踏寻海上 丝绸之路

几个世纪前，第一个全球贸易网络的
诞生与瓷器和茶叶密切相关，而这两
者都源自中国。

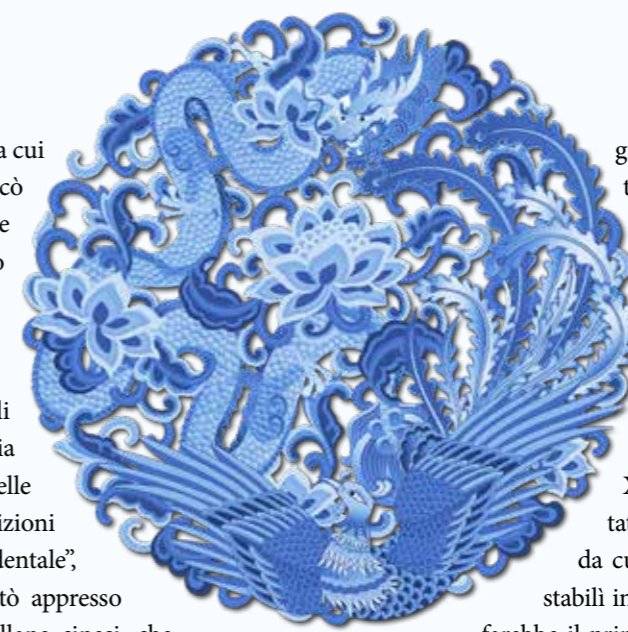
La “spiaggia dorata” di Meizhou, presso Putian, nella provincia meridionale cinese del Fujian, è uno dei punti più belli dell'isola, famosa soprattutto per aver dato i natali a Mazu, la divinità protettrice dei naviganti, alla quale i locali hanno dedicato un grande tempio, il più antico tra le decine di migliaia esistenti nel mondo. Mazu è stata la speranza di generazioni di naviganti cinesi, dai semplici pescatori a famosi ammiragli,



come Zheng He, la cui colossale flotta solcò ripetutamente le acque dell'Oceano Indiano all'inizio del XV secolo, lasciando impronte indelebili sulle coste dell'Asia e dell'Africa. Nelle sue sette spedizioni nell'“oceano occidentale”, Zheng He si portò appresso le sete e le porcellane cinesi, che scambiava con le resine aromatiche e le spezie dei paesi arabi e dell'India. Il suo messaggio, privo di intenti aggressivi, aveva alle spalle una grande e antica civiltà: la civiltà cinese.

A COSA SI DEVE LA NASCITA DELLA VIA DELLA SETA MARITTIMA?

A causa della sua aspirazione all'immortalità, il primo promotore cinese dell'esplorazione dei mari si può considerare l'imperatore Qin Shihuang (259 a.C.- 210 a.C.), che nel 221 a.C. unificò la Cina. Per ottenere l'elisir di lunga vita, la pillola dell'immortalità, che si diceva si trovasse nelle “tre isole degli immortali” del Mare Orientale, nel 216 a.C. Qin Shihuang inviò due spedizioni capitanate dal maestro taoista Xu Fu. Dalla prima Xu Fu tornò, ma senza risultato. Della seconda, invece, non si ebbero più notizie. Le spedizioni, partite dalle coste dello Shandong, comprensive di una ventina di



grandi navi con a bordo tremila bambini, maschi e femmine, erano dirette verso est, la direzione del sorgere del sole. In Giappone esistono numerose leggende e siti collegati, tra cui la tomba di Xu Fu e il villaggio abitato dai suoi discendenti, da cui emerge che Xu Fu si stabilì in Giappone, e questo ne farebbe il primo caso di emigrazione

nella storia della Cina. Poiché la pillola dell'immortalità era introvabile nel Mare Orientale, Qin Shihuang pensò di rivolgersi al Mare Meridionale: egli inviò quindi un'altra spedizione che partì da Xuwen, all'estremità sud della Cina, i cui membri, appena salpati, scoprirono effettivamente tre isolette, ma

non la famosa pillola. Da allora Xuwen si trasformò in un attivo porto del commercio della seta, molto ambita dai re stranieri.

In realtà la Via della Seta marittima è la “Via della Porcellana”, difficile da trasportare a dorso di cammello, lungo la quale le delicate porcellane cinesi, protette da strati di foglie di tè, raggiunsero i paesi dell'Asia, dell'Africa e dell'Europa.

L'iniziativa “One Belt, One Road”, avanzata dalla Cina nel 2013, ha profonde radici storiche e culturali: in rapporto all'antica Roma, già duemila anni fa le navi dei romani rag-





giunsero le coste dell'India e dello Sri Lanka alla ricerca della seta cinese. Secondo i testi cinesi, alcuni inviati (probabilmente mercanti) romani raggiunsero Seres (il paese della seta, il nome con cui gli antichi romani indicavano la Cina), dove furono ricevuti dall'imperatore cinese. Nel frattempo, l'inviato cinese Gan Ying superò l'altopiano del Pamir arrivando nel sud della Persia, dove intendeva imbarcarsi per raggiungere Daqin (il nome con cui gli antichi cinesi indicavano l'Impero Romano). Fuorviato dalle informazioni dei locali, secondo cui "per arrivare a Daqin con il vento favorevole occorrono tre mesi e con il vento contrario due, tre anni; occorre portare con sé cibo per tre anni e molti si ammaliano sulle navi, oppure impazziscono e muoiono di no-



stalgia per la terra natale", alla fine Gan Ying rinunciò. La verità è che gli abitanti di Anxi (i Parti) non volevano che i cinesi stabilissero contatti diretti con l'Impero Romano, visto che facevano da intermediari tra le due parti nel commercio della seta cinese, da cui ricavano enormi profitti.

In seguito la porcellana sostituì la seta quale maggiore prodotto di esportazione della Cina, ambita dai re e dai nobili di Asia ed Europa: la Cina diventò così la meta di mercanti occidentali, quali Marco Polo, e arabi, i quali ne compilarono le prime descrizioni, originando un enorme interesse nei rispettivi paesi di origine. Dal canto suo, il navigatore cinese Zhou Daguan (1266-1346), originario di Wenzhou, raggiunse via mare la Cambogia,

compilando al ritorno l'opera Zhenlafengtuji (Usi e costumi della Cambogia), che tra l'altro contiene la prima annotazione delle coordinate di navigazione della bussola. Il navigatore Wang Dayuan (1311-?) si spinse invece nel sud-est asiatico, lungo le coste dell'Africa e nei paesi arabi, arrivando addirittura in Marocco, descrivendo alla fine il suo viaggio nell'opera Daoyi Zhilüe (Descrizione delle isole straniere). All'inizio del XV secolo, l'ammiraglio Zheng He solcò per sette volte le acque dell'Oceano Indiano, effettuando, oltre alle missioni diplomatiche, un attivo commercio di sete e porcellane in cambio di resine aromatiche, spezie, pietre preziose e legni pregiati. Con il passare del tempo, la porcellana cinese stimolò la nascita della prima rete di commercio globale, dominata in seguito non dai cinesi ma dai portoghesi, dagli spagnoli, dagli olandesi e dagli inglesi, che a partire dal XVI secolo penetrarono nel sud-est asiatico per creare le prime colonie, interrompendo così le rotte marittime tradizionali percorse dai mercanti cinesi.

Sulla base degli scambi commerciali, la Via della Seta marittima ha stimolato nel tempo vivaci scambi culturali tra i numerosi paesi interessati, permettendo la scoperta e l'apprezzamento di civiltà diverse, un'interazione che ha originato positive sinergie a ogni livello. Arricchita dallo spirito della "comunità umana dal futuro condiviso", l'obiettivo promosso e portato avanti da alcuni anni dalla Cina, la Via della Seta marittima del XXI secolo potrà sicuramente apportare immensi benefici all'intera umanità.



Zheng He



泉州 海丝之城 世遗之城

泉州，位于中国东南沿海，是一座历史悠久的港口城市。作为古代海上丝绸之路的重要一站，泉州承载了其辉煌历史和文化遗产。

QUANZHOU, SITUATA SULLA COSTA SUD-ORIENTALE DELLA CINA, È UNA CITTÀ PORTUALE CON UNA LUNGA STORIA. COME PORTO CRUCIALE DELL'ANTICA VIA DELLA SETA MARITTIMA, QUANZHOU PORTA CON SÉ LA GLORIOSA STORIA E IL PATRIMONIO CULTURALE DI QUESTA ROTTA COMMERCIALE.

QUAN ZHOU: PORTO DELLA VIA DELLA SETA MARITTIMA ORA PATRIMONIO MONDIALE UNESCO

di Li Mengfei
文/李梦非

“È uno dei porti più grandi al mondo, con un gran numero di mercanti che si riuniscono qui. Le merci sono ammassate come montagne, e gli scambi commerciali sono inimmaginabili. Ci sono pile di spezie, pietre preziose, legno pregiato, oro, gioielli d'argento e molto altro ancora. Neanche il porto di Alessandria d'Egitto possiede un decimo delle spezie commercializzate nel porto di Quanzhou,” descrisse così il viaggiatore italiano Marco Polo l'antica città di Quanzhou durante i suoi viaggi nel XIII secolo d.C.

Quanzhou, precedentemente nota come “Zayton”, si trova lungo la costa sud-orientale della Cina. È una città portuale che esiste da oltre 1300 anni, con una ricca storia marittima. Tra il X e il XIV secolo, Quanzhou fiorì grazie al vivace commercio marittimo internazionale, diventando uno dei principali centri commerciali marittimi del mondo di quell'epoca e una tappa importante lungo la Via della Seta Marittima. Viaggiatori d'affari provenienti da vari paesi si riunirono qui, dando luogo a un melting pot di culture. Quando i marinai provenienti da varie parti del mondo solcavano i mari a bordo di navi cariche di merci, e scorgevano le alte torri di pietra illuminate, sapevano di essere giunti al “porto più grande d'Oriente”.

Nell'agosto del 1973, nella baia di Quanzhou, venne scoperta un'antica nave della dinastia Song nel porto di Houzhu. Questa è stata l'unica imbarcazione a vela in legno recuperata in Cina che abbia effettuato navigazioni oceaniche e fatto un viaggio oltremare, svelando così i suoi segreti. Le spezie, le medicine e le altre preziose merci trasportate, così come la tecnologia dei compartimenti stagni utilizzata, rappresentano non solo un microcosmo della prosperità del commercio marittimo d'oltremare di Quanzhou durante il periodo delle dinastie Song e Yuan, ma riflettono anche la squisita tecnica nella costruzione navale della provincia di Fujian. Al giorno d'oggi, la



nave della dinastia Song, rimasta silenziosamente nel porto di Houzhu nella baia di Quanzhou per oltre 700 anni, è esposta nel Quanzhou Bay Ancient Ship Exhibition Hall, situato nel Tempio di Kaiyuan.

Fino ad oggi, Quanzhou conserva numerosi e preziosi reperti culturali e siti legati alla Via della Seta Marittima, che hanno contribuito alla formazione della sua distintiva cultura legata a questa rotta commerciale. Nel 25 luglio 2021, durante la 44° Conferenza del Patrimonio Mondiale, “Quanzhou: World Marine Trade Center of Song and Yuan Dynasties” è stata ufficialmente inclusa nella Lista del Patrimonio Mondiale dell’UNESCO, guadagnando così lo status di nuovo patrimonio culturale mondiale. Con questa aggiunta, la Cina conta ora un totale di 56 siti annoverati nella lista dell’UNESCO.

Il “Quanzhou: World Marine Trade Center of Song and Yuan Dynasties” è costituito da 22 siti, ciascuno con caratteristiche uniche legate al commercio marittimo e ai legami tra le civiltà orientali e occidentali. Questi antichi siti riflettono la ricca eredità dell’era delle dinastie Song e Yuan a Quanzhou, con il suo distintivo sistema di commercio d’oltremare e una struttura sociale aperta e inclusiva.

Gli edifici storici, come le torri est e ovest del Tempio Kaiyuan, il ponte Luoyang e il ponte Anping, mostrano la magnificenza delle loro strutture e la ricchezza di dettagli, riflettendo una splendente civiltà di un’epoca passata. I manufatti antichi, come la nave della dinastia Song, il molo Jiangkou, la torre Liusheng e le iscrizioni di Zheng He relative ai suoi viaggi in Occidente, testimoniano inoltre la prosperità degli scambi economici, commerciali e culturali con l’estero che Quanzhou aveva un tempo.



L’aspetto sociale vivace, colorato e vibrante di Quanzhou riflette quello di una città nata dalla tradizione del mare, con tratti innati legati all’apertura e all’integrazione. Ogni sera, gli anziani si siedono davanti alle case da tè, ascoltando esecuzioni di opere classiche di Nanyin: una musica semplice, ma dall’intrigante profondità. La musica di Nanyin si basa principalmente sul dialetto Minnan (la parte meridionale della provincia del Fujian) ed è nota come il “fossile vivente nella storia della musica cinese”. Durante le dinastie Song e Yuan, grazie alla prosperità della Via della Seta Marittima, Nanyin si diffuse anche nel sud-est asiatico attraverso le tracce degli emigranti cinesi d’oltremare. Nel 2009, la musica di Nanyin è stata inclusa nella Lista Rappresentativa UNESCO del Patrimonio Culturale Immateriale dell’Umanità.

Mille anni fa, Quanzhou si presentò al mondo come il “porto più grande d’Oriente”, mostrando un sistema commerciale marittimo avanzato, un livello economico sviluppato e un atteggiamento culturale aperto e inclusivo proprio della Cina di quei tempi. Mentre si cammina per Quanzhou, le testimonianze storiche dell’apprendimento e dell’integrazione tra culture straniere e locali sono ancora presenti nei profondi vicoli della città, visibili ovunque.

Visitando il molo Jiangkou nell’antico porto, sembra quasi che le competizioni delle navi a vela delle dinastie Song e Yuan e l’afflusso di mercanti siano ancora vivi davanti ai nostri occhi. Osservando da lontano le torri est e ovest del Tempio Kaiyuan, si percepisce un suono rilassato ed elegante, l’antico suono di Nanyin, che sembra trasportarci indietro di mille anni nella città di “Zayton”. Oggi, Quanzhou rimane un importante hub per l’interconnessione e la costruzione della Via della Seta Marittima, una piattaforma all’avanguardia per la cooperazione economica e commerciale, oltre che un importante punto di scambio culturale. E continua a scrivere un nuovo capitolo sulla Via della Seta Marittima nel XXI secolo.

Viaggiando attraverso la storia ed esplorando una prosperità millenaria

La città di Fuzhou, in Cina, uno dei punti di partenza più importanti della Via della Seta marittima nell'antica Cina e anche il punto di partenza dei sette viaggi di Zheng He verso l'Occidente, ospitava centinaia di banchine di varie dimensioni. Porcellana, tè e oggetti laccati trasportati in tutto il mondo. Oggi, le persone pos-

sono intravedere la prosperità del commercio marittimo del passato grazie al gran numero di squisite porcellane recuperate dal relitto della nave "Wanjiao No. 1", che affondò circa 300 anni fa. Il centro storico composto dalle tre corsie e dai sette vicoli di questa città è stato anche testimone della prosperità della Via della Seta Marittima, che fonde tempi antichi e moderni, ed è conosciuta come "il fossile vivente del sistema Lifang (un antico sistema di pianificazione urbana per l'area residenziale, ndr)". Il Mawei Shi-

Scopri le reliquie storiche della "Via della seta marittima" di Fuzhou

Essendo un porto importante della "Via della seta marittima", Fuzhou fonde tempi antichi e moderni ed è senza tempo. Nell'antica Cina, la porcellana, il tè e oggetti laccati sono stati portati da qui in tutte le parti del mondo. È un luogo che testimonia lo sviluppo e la prosperità degli scambi culturali tra Oriente ed Occidente.

穿越历史风尘 探访千年繁华

— 打卡福州海丝史迹遗存

pbilding Cultural Site Group a Fuzhou è stato testimone delle moderne tecnologie cinesi, della produzione industriale e del rapporto tra Oriente e Occidente. Con lo sviluppo degli scambi culturali e con l'aiuto di una ricca cultura marittima, manufatti, lingue, religioni e stili di vita di vari paesi si sono fusi e si sono influenzati reciprocamente, dando vita a conquiste culturali straordinarie.

Min'an, situata nella città di Tingjiang, nel distretto di Mawei, è un famoso e antico borgo millenario sulla costa sud-orientale, vanta oltre 300 cimeli culturali e siti storici. Un tempo fu il fulcro politico, militare, culturale ed economico dell'estuario del Minjiang, conosciuto come "la porta n. 1 del Fujian", nonché un importante nodo della Via della seta marittima della Cina. In questo luogo, sorgevano numerose banchine grandi e piccole, dalle quali le antiche navi mercantili cine-

si solcavano gli oceani, trasportando seta, porcellana, tè e manufatti laccati verso ogni angolo del mondo.

Il Molo Dongqi costituisce una parte dell'antico corso d'acqua di Xinggang a Min'an. Fu inizialmente costruito durante la dinastia Tang e mantenne la sua importanza durante le dinastie successive. In riferimento alla Via della Seta Marittima, il Molo Dongqi svolgeva un ruolo fondamentale che non può essere trascurato. Attualmente, i gradini sul molo sono ancora chiaramente visibili. Le tracce dell'antichità e le testimonianze dell'usura del tempo, insieme alle incisioni rupestri ancora sopravvissute, narrano l'origine di Fuzhou e della Via della Seta Marittima alle future generazioni.

Nel porto di Mawei, alla confluenza dei tre cor-

di Xu Dandan · 文/许丹丹

作为中国古代“海上丝绸之路”的重要港口，福州古今交融，历久弥新。在古代，中国的丝绸、瓷器、茶叶、漆器正是从这里走向世界，它见证了东西方文化交流的发展与繁盛。

si d'acqua nella parte inferiore del fiume Minjiang, si trova il monte Luoxing. Sulla montagna si trova la famosa Torre Luoxing, originariamente concepita come faro marittimo per il porto antico. Era riconosciuta a livello internazionale come uno dei punti di riferimento marittimi più importanti ed era nota anche come la "Torre Cinese". Circa un secolo o due fa, quando le navi straniere si avvicinavano alle acque al largo di Mawei, a Fuzhou, la Torre Luoxing era visibile da lontano. A quei tempi, le lettere spedite a Mawei da ogni parte del mondo potevano essere consegnate semplicemente indicando il nome del luogo postale della Torre Luoxing, noto come "Pagoda Anchorage".

Anche l'antico molo di Jieguandao, situato sulla riva del fiume Wulong nel villaggio di Huai'an, nel distretto di Cangshan, rappresenta un'importante testimonianza della prosperità della Via della Seta Marittima. Il sito della fornace di Huai'an, che si trova non lontano dal molo, fu la culla della produzione di porcellana destinata all'esportazione a Fuzhou durante il IX e X secolo. Dopo più di duecento anni di prosperità, questo sito fu testimone dello splendore della "Via della Porcellana Marittima" di Fuzhou. L'area esistente copre circa 80.000 metri quadrati e ha restituito più di 15.000 reperti di porcellana. Questi manufatti prodotti nella fornace di Huai'an venivano caricati sulle imbarcazioni nel porto collegato alla strada principale, prendevano il largo dal fiume Minjiang e venivano spediti in Giappone, nell'Asia sud-orientale e in altre parti del mondo.

Più di 300 anni fa, durante il regno Kangxi della dinastia Qing, la nave denominata "Wanjiao n. 1", carica di porcellana cinese, salpò ma colpì una roccia, affondando nelle acque della contea di Pingtan, Fuzhou. Nel giugno 2005, il relitto fu scoperto e recuperato, restituendo più di 17.000 pezzi di porcellana di straordinaria bellezza. Queste ceramiche recuperate presentano colori vivaci e chiari, con un'enfasi particolare sulla maestria artistica delle porcellane destinate all'arredamento. La porcellana di Jingdezhen contenuta comprende la "porcellana Batavia", piatti in porcellana decorati con motivi a margherite, porcellane in miniatura, tazze alte e altri manufatti da esportazione con ricche influenze occidentali. Attraverso di esse, possiamo intravedere lo splendore della Via della Seta Marittima durante la dinastia Qing. Oggi, nel Museo Municipale di Fuzhou, possiamo chiaramente percepire la prosperità e le sfide del commercio marittimo lungo la Via della Seta di centinaia di anni fa.

Sanfang Qixiang, letteralmente "Tre corsie e sette vicoli", è sempre stato uno dei luoghi più frequentati di Fuzhou ed è conosciuto come una delle tre "famose strade storiche e culturali della Cina". Questo



quartiere è una miscela di antico e moderno e conserva in gran parte la struttura delle vie e vicoli delle dinastie Tang e Song. Qui, sono preservati 159 edifici antichi risalenti alle dinastie Ming e Qing. Sanfang Qixiang è noto come "il fossile vivente del sistema Lifang", oltre a essere una testimonianza della prosperità della Via della Seta Marittima.

Fuzhou è stata un importante centro per la costruzione navale nell'area meridionale della Cina, e i "Fuchuan" (le navi di Fuzhou) hanno goduto di buona fama all'estero fin dai tempi dei Tre Regni. Dopo il periodo Tang, il commercio estero fiorì e Fuzhou divenne un importante nodo della Via della Seta Marittima. Durante le dinastie Song e Yuan, la città continuò a mantenere rapporti commerciali con il Giappone e il Goryeo. Durante la dinastia Ming, Zheng He compì sette viaggi verso ovest e le sue flotte erano ormeggiate nel porto di Taiping a Changle, nella città di Fuzhou, in attesa di condizioni meteorologiche favorevoli prima di salpare. Durante le dinastie Ming e Qing, Fuzhou era l'unico porto legale per il commercio tra la Cina e il Ryukyu.

Oggi, la storia di questi eventi passati può essere appresa nella residenza di Youshi a Wenrufang nel quartiere "Tre corsie e Sette vicoli". Questa sala espositiva sulla Via della Seta Marittima è anche chiamata Museo Culturale di Fuchuan di Fuzhou. "Bobuyanglan" mostra che gli antichi si aspettavano che il percorso della Via della Seta Marittima fosse sempre sicuro e agevole. Il modello dell'antica Fuchuan nel cortile è una ricostruzione in scala 1:0,7 del tipo di nave più rappresenta-

tivo dell'epoca: la barca a fune con ancora. Questa nave di dimensioni imponenti, ben strutturata e in grado di trasportare una vasta gamma di merci, rappresentava il livello più avanzato della tecnologia navale dell'epoca. Si dice che il Fuchuan fosse il ponte della Via della Seta Marittima.

Un porto millenario, un'amministrazione marittima centenaria. Essendo il luogo di origine della cultura della navigazione, il Mawei Shipbuilding Cultural Site Group nel distretto di Mawei, Fuzhou, circondato da montagne e fiumi, ospita molti siti legati al patrimonio marittimo, tra cui il Museo della cultura della costruzione navale cinese, la filiale del consolato britannico, l'officina motori e l'Accademia di pittura. Questi luoghi testimoniano i notevoli progressi ottenuti dalla Cina moderna nel campo della scienza, della tecnologia, della produzione industriale e degli scambi culturali tra Oriente e Occidente.

Come ponte della Via della Seta Marittima, in questo luogo si è anche visto la crescita della famosa produzione di "Fuchuan". Il miglioramento della tecnologia navale portò a quel tempo maggiori opportunità al commercio marittimo, contribuendo all'espansione economica e alla prosperità culturale. In questo contesto, la Via della Seta marittima stimolò la fioritura di molte città lungo il suo percorso, come Fuzhou. Questo commercio facilitò lo scambio di manufatti, lingue, religioni, stili di vita e filosofie tra diverse nazioni, creando risultati culturali straordinari e arricchenti.



丝路留痕

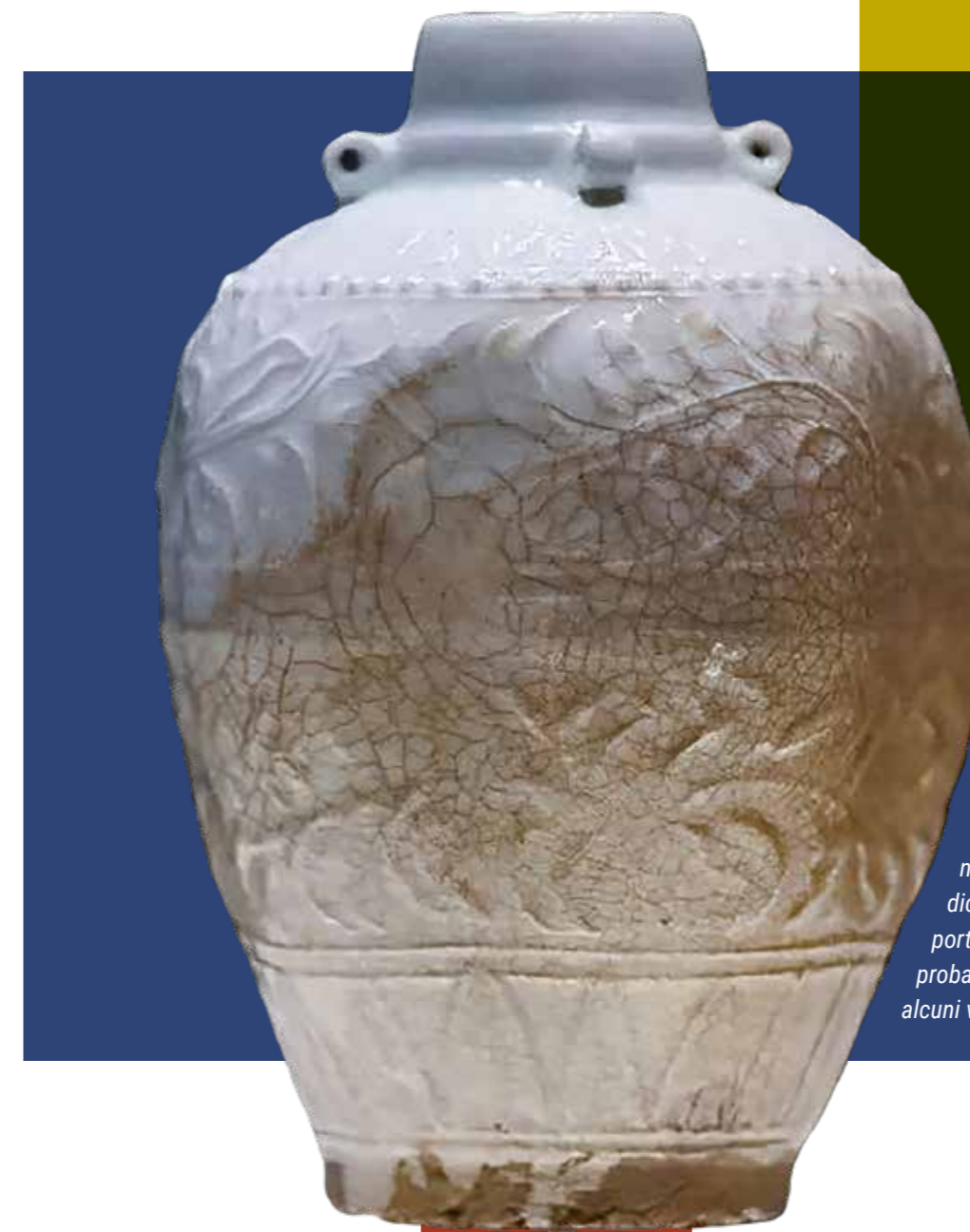
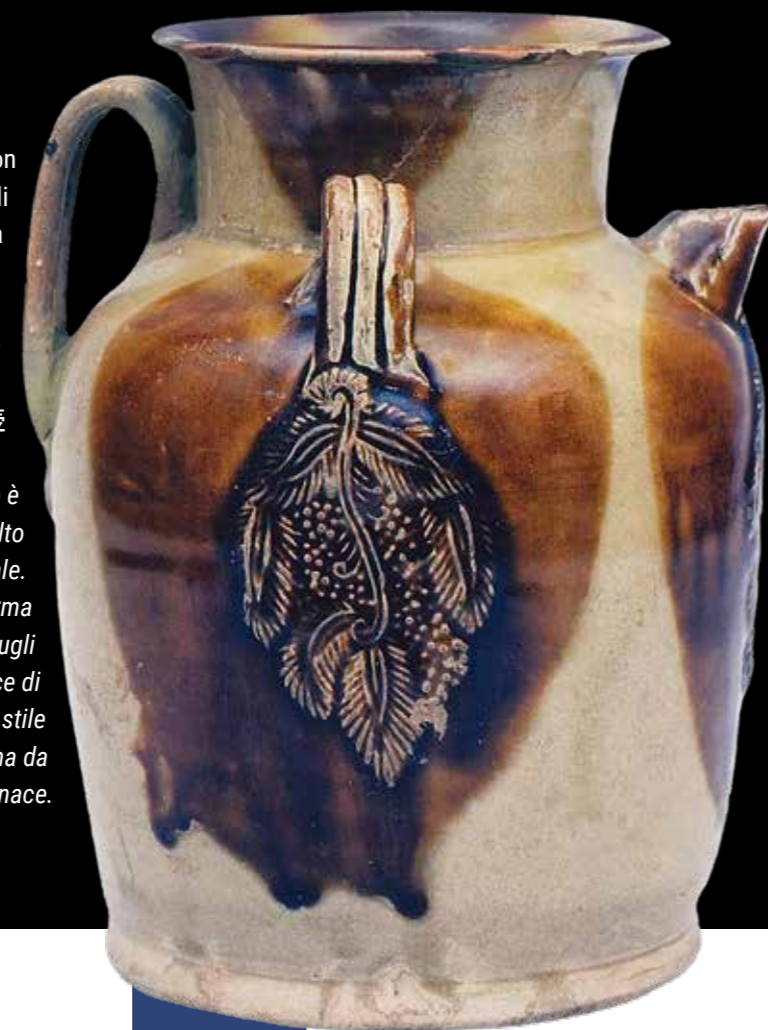
TRACCE DI SCAMBI TRA ORIENTE E OCCIDENTE SULLA VIA DELLA SETA

Il concetto di "Via della seta" fu coniato dal geografo tedesco Ferdinand von Richthofen. Questa strada era come una barca su un mare sabbioso, che collegava l'Oriente e l'Occidente.

Per oltre un millennio, molti mercanti, missionari e diplomatici hanno utilizzato la Via della Seta per i loro viaggi attraverso il continente eurasiatico. Le tracce di queste interazioni sono fissate su preziosi manufatti.

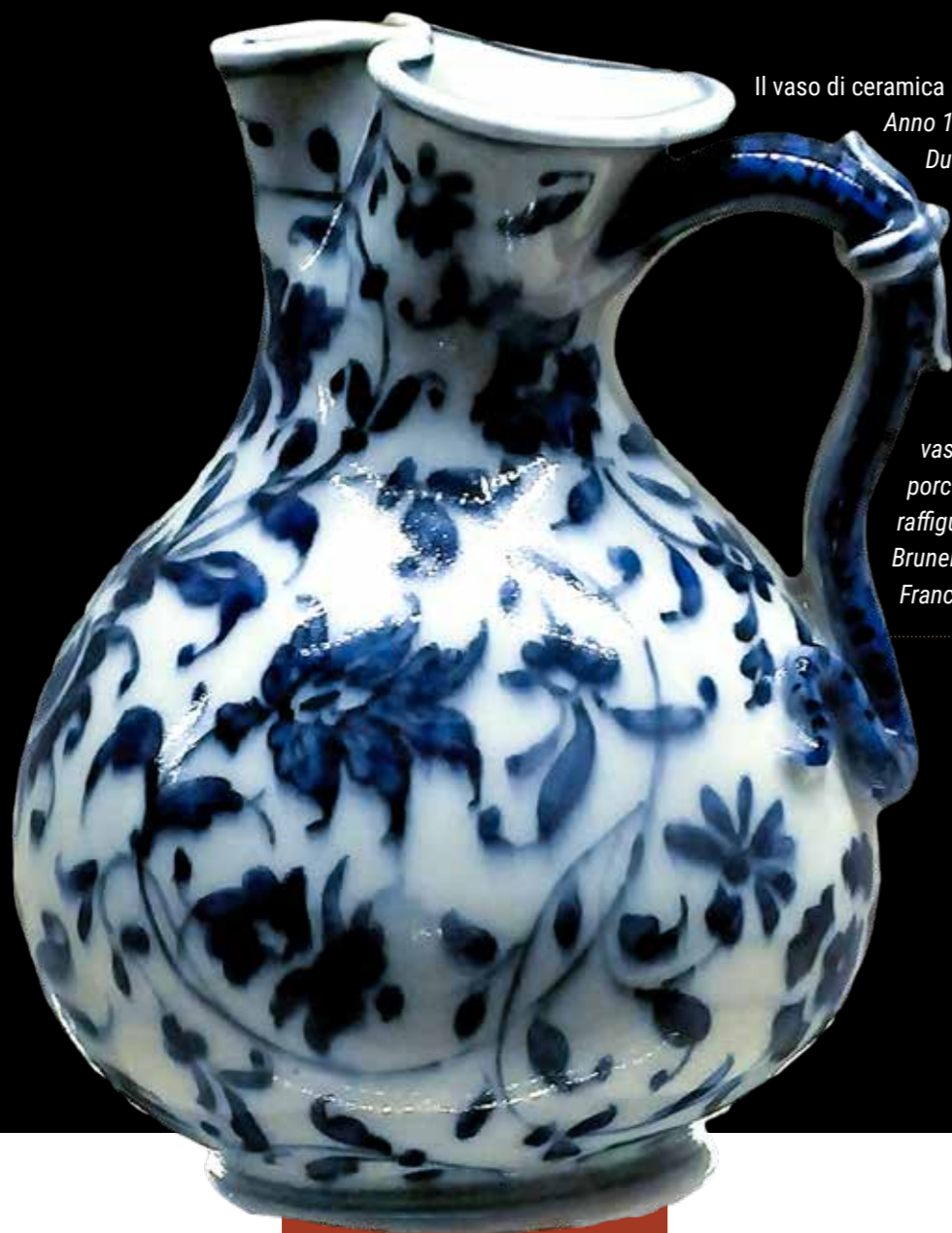
Brocca in porcellana con disegno applicato di datteri, proveniente dalla fornace di Changsha Dinastia Tang (618 d.c-907 d.c) / Museo provinciale dello Hunan 长沙窑贴花椰枣纹瓷壶

La palma da dattero è un albero da frutto molto diffuso in Asia occidentale. L'uso del motivo a forma di dattero applicato sugli oggetti da fornace di Changsha evidenziava lo stile esotico della porcellana da esportazione di tale fornace.



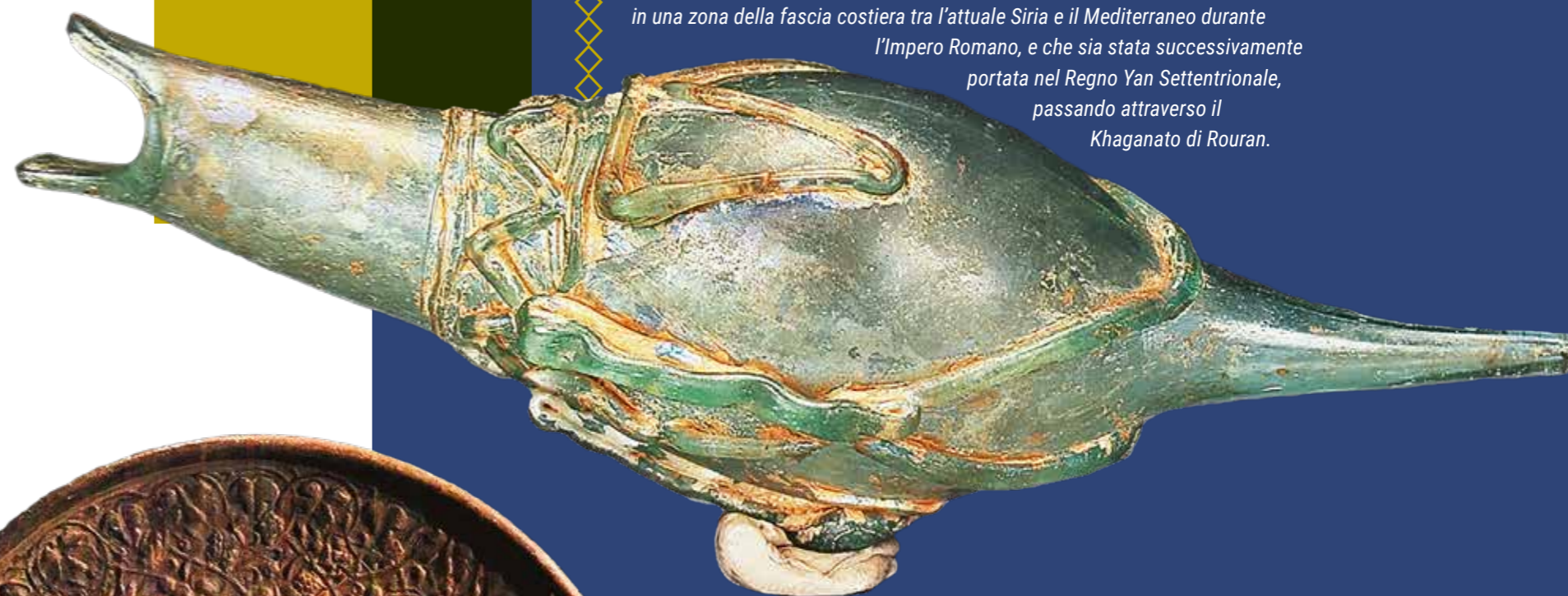
Il vaso di Marco Polo
Dinastia Song (960 d.c-1279 d.c)
Chiesa di San Marco, Venezia / Museo provinciale dello Hunan
马可·波罗罐

Questo vaso in ceramica fu prodotto nella fornace di Dehua, nel Fujian. Si diceva in passato che il vaso fosse stato portato a Venezia da Marco Polo, in realtà fu probabilmente riportato da Costantinopoli da alcuni veneziani durante la Terza Crociata.



Il vaso di ceramica medica
Anno 1575 / Museo della ceramica
Duca di Martina, Napoli
美第奇软瓷罐

Le decorazioni in bianco e blu della dinastia Yuan sono un tipico esempio di porcellane cinesi, che venivano portate in Europa dai mercanti che percorrevano la Via della Seta. Questo vaso di ceramica imita chiaramente la porcellana bianca e blu cinese. Sul fondo è raffigurata la cupola del Duomo di Firenze del Brunelleschi con le iniziali "F" del Granduca Francesco.



Anatra romana contagocce in vetro
Chiesa di San Marco, Venezia
Sedici Regni / Museo di Ningxia
罗马鸭形玻璃注

Si presume che questo contagocce in vetro a forma di anatra sia stato prodotto in una zona della fascia costiera tra l'attuale Siria e il Mediterraneo durante l'Impero Romano, e che sia stata successivamente portata nel Regno Yan Settentrionale, passando attraverso il Khaganato di Rouran.



Piatto d'argento dorato con motivi raffiguranti dèi e dèe del periodo dell'Impero romano d'oriente
IV-VI secolo d.C / Museo Provinciale del Gansu
东罗马神人纹鎏金银盘

Si tratta di un importante manufatto romano rinvenuto lungo la Via della Seta in Cina. Sull'anello che circonda il centro del piatto sono scolpite in rilievo le teste delle dodici divinità greche dell'Olimpo, con un animale a sinistra di ciascuna testa. Al centro del piatto si trova invece un motivo in altorilievo di una pantera appoggiata e di un dio del vino con uno scettro.



Brocca in argento dorato
569 d.c./Museo Guyuan di Ningxia
鎏金银壶

La brocca in argento dorato era originariamente un recipiente per bere della dinastia persiana. Questo vaso d'argento proveniva dall'Impero romano ed entrò in Cina lungo la Via della Seta all'inizio del IV secolo d.C. Storicamente, Guyuan era l'intersezione tra la cultura agricola delle pianure centrali e la cultura nomade del nord, ed era anche la porta d'accesso dal Guanzhong alle regioni occidentali dell'Occidente. Dagli anni '80, una serie di scavi archeologici relativi alle dinastie del Nord e alle dinastie Sui e Tang, ha portato alla luce un gran numero di reperti culturali che riflettono la Via della Seta, registrando questa storia preziosa.

Coppa in agata con testa di animale
Dinastia Tang (618 d.c - 907 d.c) / Museo dello Shaanxi
兽首玛瑙杯

Questa coppa fu un dono di un qualche paese dell'Asia centrale o occidentale durante la dinastia Tang, ed è l'unica opera in giada della Dinastia Tang intagliata in accordo con la sua colorazione naturale. La sua squisita fattura stupisce chiunque la veda, ed è anche un'importante testimonianza degli scambi culturali tra la dinastia Tang e i Paesi delle regioni occidentali del mondo.



Moneta d'argento di Venezia / Museo di Guangzhou
 威尼斯银币

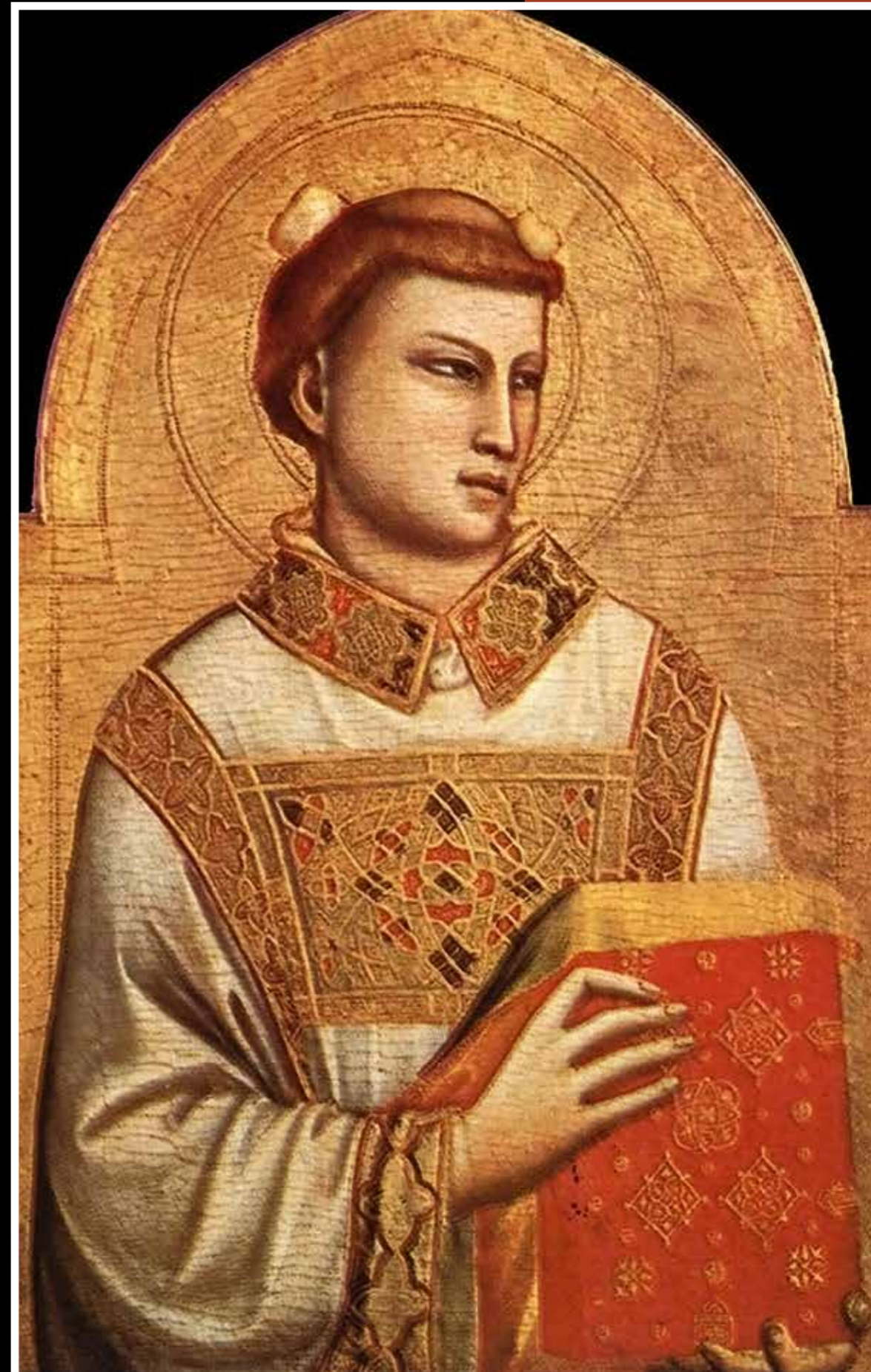
È stata riportata alla luce nel 1964 dalla tomba dell'eunuco Wei Juan della Dinastia Ming. Si tratta di un "Grosso" d'argento emesso dalla Repubblica di Venezia nel XV secolo e coniato dal Doge della Repubblica di Venezia, Pasquale Malipier.

I "Grossi" d'argento conati in tale periodo sono molto rari. Si dice che ne siano rimasti solo due, uno in Cina e l'altro a Venezia.



nella pagina a fianco:
 Santo Stefano 1320-1325 / Giotto di Bondone/
 Museo Horne, Firenze
 圣史蒂芬

Fa parte di un polittico di Giotto. Santo Stefano indossa un paramento a pannelli con una decorazione quadrata sul petto, simile alle "toppe" indicanti il rango che si trovano sugli antichi abiti cinesi, forse influenzata dalle mode orientali.



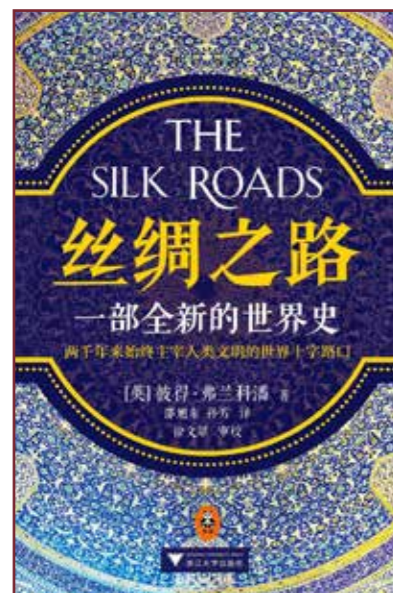
《丝绸之路：一部全新的世界史》

彼得·弗兰科潘

La via della seta:

Una nuova storia del mondo

Peter Frankopan



La Via della Seta, simbolo culturale nella storia degli scambi fra l'antica Cina e il resto del mondo, è al tempo stesso il punto di arrivo dell'esperienza storica e quello di partenza per immaginare il futuro. Il libro dello studioso britannico Peter Frankopan mette in risalto la pluralità della storica Via della Seta: non si riferisce soltanto alla Via dove venivano vendute pellicce, oro e grano, ma anche quella della Fede e della Riforma... Il libro ha rivelato così, nella più ampia prospettiva della storia mondiale, questa rete stradale di scambio sino-occidentale in oltre più di 20 aspetti diversi.

Questa Via della Seta e delle merci

cinesi, verso l'Asia centrale, l'Europa e persino verso l'Africa, non è mai stata intesa come un concetto unico e immutabile, bensì come una rete di strade dove circolavano merci diverse e in costante evoluzione nel corso dei secoli.

Per comprendere la storia di ciascun continente, bisogna innanzitutto vedere che dietro si cela una grande narrazione. Molti dei fattori condivisi dalle civiltà asiatiche, africane ed europee hanno messo le loro radici negli scambi lungo la Via della Seta. Anche il tipo di relazioni sinergiche complesse che consideriamo caratteristiche delle società moderne non erano affatto nuove in quel periodo, come i sistemi di scambio e commercio transnazionali e i meccanismi di interazione con le informazioni.

Sfogliando le pagine di questo libro, scoprirete che la storia della Via della Seta è un compendio della storia del mondo e che tale rete stradale è il più grandioso palcoscenico della civiltà umana. Non solo ha plasmato il passato dell'umanità, ma farà anche parte del futuro del mondo.

《海上丝绸之路》

罗德里希·普塔克

La Via della Seta marittima

Roderich Ptak

All'inizio del XV secolo, le navi cinesi navigarono nel sud-est asiatico e nell'Oceano Indiano, arrivando fino a Hormuz, al Golfo di Aden e alle

coste dell'Africa orientale. Quando Zheng He, navigatore, ammiraglio e diplomatico cinese, intraprese il suo primo viaggio nel 1405, il Portogallo non aveva ancora iniziato a esplorare nuove rotte verso l'Asia, né l'Europa occidentale si era avventurata nell'Oceano Indiano. Per secoli prima del XV secolo, le rotte tra l'Asia orientale e occidentale erano in mano all'Asia e questo libro rivela la storia delle rotte e delle civiltà lungo quella che divenne nota come la Via della Seta marittima.

Per molto tempo, tale rete navigabile, che attraversa il sud-est asiatico e l'Oceano Indiano, è stata messa in ombra dalle rotte mediterranee e atlantiche, dominate dall'Occidente. La Via della Seta marittima, con la sua lunga storia, ha ricoperto un ruolo fondamentale nello scambio e nello sviluppo delle civiltà lungo le coste dell'Oceano Indiano e Pacifico. Dall'antichità a oggi, i navi-



gatori dall'Africa orientale all'Asia orientale hanno seguito i venti monsonici dell'Oceano Indiano, attraversando vaste distanze per interagire tra loro e per scambiare beni e servizi, mettendo in contatto le civiltà a livello economico, politico e culturale.

Concentrandosi sulla storia dell'Oceano Indiano e Pacifico dall'antichità all'epoca coloniale portoghese, questo libro analizza i fattori che hanno influenzato l'evoluzione delle antiche rotte marittime, le ragioni dell'ascesa e del declino delle civiltà lungo la Via della Seta marittima e i legami tra di esse. Inoltre, l'autore presenta in dettaglio le antiche tecnologie marittime delle civiltà negli Oceani Indiano e Pacifico, nonché le merci commerciali che circolavano lungo le rotte commerciali.

《沙漠与餐桌：食物在丝绸之路上的起源》

罗伯特·N.斯宾格勒三世

Frutti dalle sabbie: L'origine del cibo della Via della Seta

Robert N. Spengler III

Cereali, frutta, noci, tè... Molti degli alimenti che consumiamo oggi hanno un passato profondo e sorprendente, che risale alla preistoria dell'Asia centrale, e fanno parte delle cucine di tutto il mondo lungo la Via della Seta. Lo scambio di merci, idee, culture e geni lungo la

Via della Seta risale a cinquemila anni fa, con un commercio organizzato che risale almeno alla dinastia Han nel secondo secolo a.C.



Questo libro racconta l'affascinante storia di come gli antichi produttori agricoli abbiano coltivato gli alimenti che oggi apprezziamo e di come si siano diffusi nel mondo. Utilizzando resti vegetali ben conservati e rinvenuti nei siti archeologici, l'autore identifica le aree in cui il raccolto delle colture erano più sviluppate e i percorsi seguiti dalle persone per trasportarlo in tutto il mondo. Attraverso questi esempi, si esplora come il cibo abbia plasmato il processo della storia umana e trasformato l'alimentazione globale.

《一个人的丝绸之路》

亚历山德罗·柯德罗 著摄影

Impressioni dalla Via della Seta

Alessandro Codello

Con l'interesse e l'amore per la cultura cinese, Alessandro Codello, giovane scienziato italiano, partì da Venezia con il libro di Marco Polo e Rustichello da Pisa "Il Milione" e viaggiò lungo la Via della Seta, attraversando l'Occidente, il passato e il futuro, per esplorare quella che pareva ai suoi occhi la misteriosa civiltà orientale.

Portando con sé soltanto un piccolo bagaglio, l'autore ha scritto un taccuino di viaggio quasi 130 storie che documentano la natura selvaggia, l'incontro con sconosciuti e l'esperienza di nuove culture. Tutte le immagini sono fotografie scattate personalmente dall'autore durante il suo itinerario attraverso varie Nazioni fino alla Cina, che narrano il suo viaggio, i ritratti, il contatto con la natura e un diverso stile di vita. Il testo include descrizioni delle usanze locali dei luoghi visitati, oltre all'ammirazione e al rispetto nei confronti di civiltà diverse.



出塞

chū / sài

王昌龄
wáng / chāng / líng

qín shí míng yuè hàn shí guān
秦 时 明 月 汉 时 关，
wàn lǐ cháng zhēng rén wèi huán
万 里 长 征 人 未 还。
dàn shǐ lóng chéng fēi jiàng zài
但 使 龙 城 飞 将 在，
bù jiào hú mǎ dù yīn shān
不 教 胡 马 度 阴 山。

这是一首边塞诗。边塞诗是以边疆地区军民生活和自然风光为题材的诗。一般认为，边塞诗初步发展于汉魏六朝时代，隋代开始兴盛，唐即进入发展的黄金时代。据统计，唐以前的边塞诗，现存不到二百首，而《全唐诗》中所收的边塞诗就达两千余首。其中有些宏伟的篇章不但是华夏文学的宝贵财富，而且极具历史意义。

Questa è una poesia di confine che, come tutte quelle di questo genere, sono basate sulla vita militare e civile e sugli scenari naturali delle zone di frontiera. Generalmente si ritiene che questo tipo di poesie ebbe inizio nel periodo dei Tre regni, delle dinastie Jin occidentale e orientale e delle dinastie del Nord e del Sud, cominciando a fiorire durante la dinastia Sui, ed entrando nell'età d'oro del suo sviluppo ai tempi di quella Tang. Secondo le statistiche, fino all'avvento della dinastia Tang esistevano meno di 200 componimenti di questo tipo, mentre quelle incluse nella raccolta "Tutti i poemi Tang" ammontano a più di duemila. Alcune di esse non sono solo preziosi tesori della letteratura cinese, ma hanno anche un grande significato storico.

王昌龄(698-757)，唐代诗人。今陕西西安人。他的诗激昂慷慨，表现军队生活的边塞诗尤其感人。他特别擅长写七言绝句。

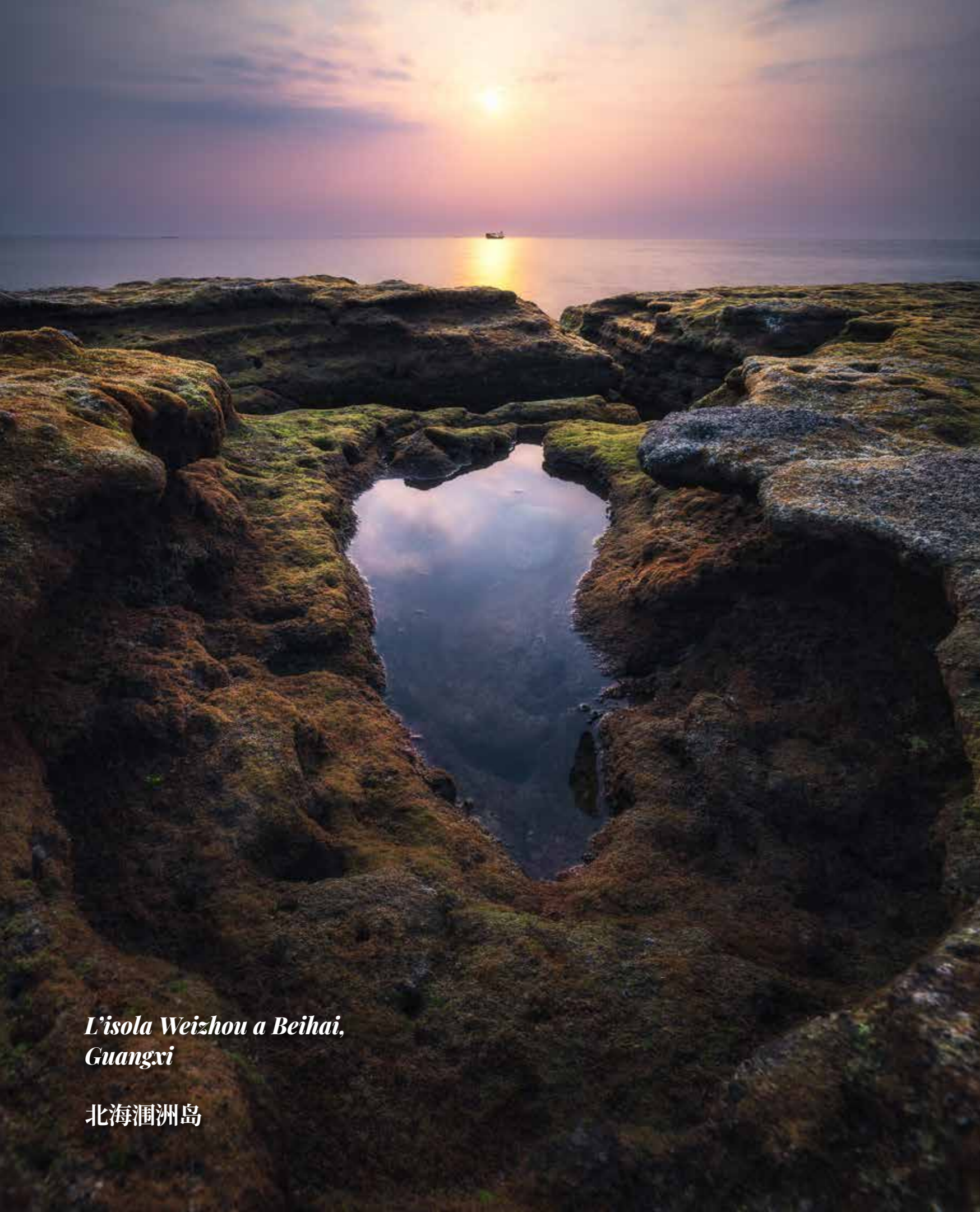
与很多边塞诗尽力描写战争生活的艰苦险恶不同，这首诗着重表现的是对敌人的蔑视；是对国家的忠诚，是一种勇往直前、无所畏惧的英雄主义气概。前两句写皎洁的明月和雄伟的城关，既引起了人们对历史上无数次侵略战争的回忆，又是今天将士们浴血奋战的历史见证。后两句用汉代的名将李广比喻唐代出征守边的英勇将士，歌颂他们决心奋勇杀敌、不惜为国捐躯的战斗精神。这首诗字里行间，充满了强烈的爱国精神和豪迈的英雄气概。

L'autore, Wang Changling (698-757), è stato un poeta di epoca Tang, originario dell'attuale Xi'an, nello Shaanxi. Le sue poesie sono traboccanti di passione, e quelle che descrivono la vita delle truppe di frontiera sono particolarmente commoventi. Egli eccelleva nella composizione di strofe di sette caratteri.

Diversamente da molte poesie simili focalizzate sull'asprezza della battaglia, questa si concentra sul disprezzo dell'avversario e sulla fedeltà verso lo Stato, esprimendo un tipo di eroismo coraggioso e senza paura. I primi due versi parlano della luna luminosa e del maestoso passo della città, evocando il ricordo delle innumerevoli guerre di aggressione avvenute nella storia e fungono da testimoni storici dello spargimento di sangue dei generali e dei soldati dell'epoca. Negli ultimi due versi, Li Guang, famoso generale Han, viene usato come metafora degli eroici generali e soldati della dinastia Tang che combattono per difendere i confini, in elogio del loro spirito indomito nello sterminare il nemico e sacrificare la propria vita per lo Stato. La poesia è impregnata di un forte spirito patriottico e di un eroismo indomabile.

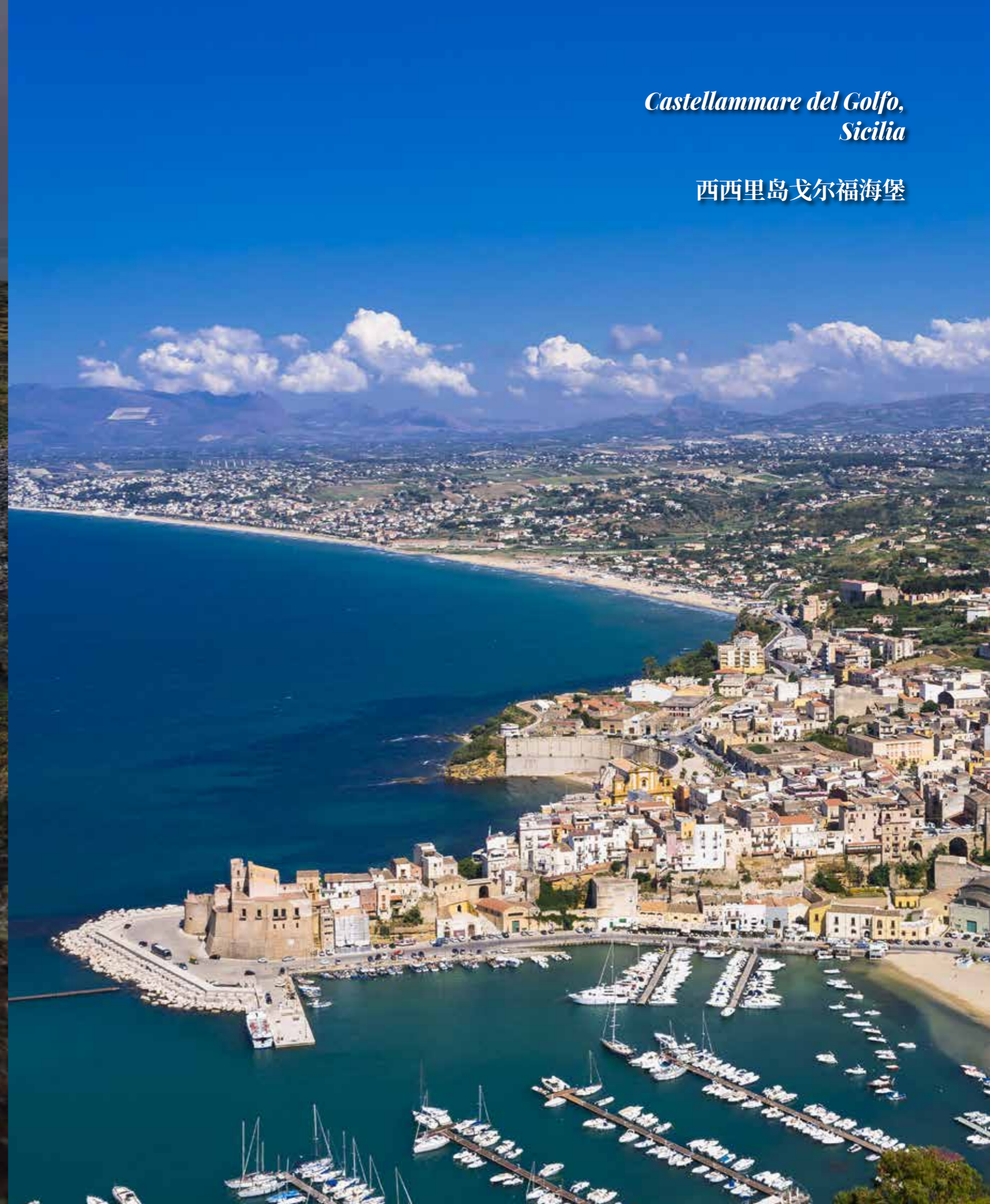
“丝绸之路”是指起始于古代中国长安或洛阳，经甘肃、新疆，到中亚、西亚，并连接地中海各国的陆上通道。西汉时期起点在长安(今西安)；东汉时期起点在洛阳，期间丝绸之路第一次延伸到欧洲。魏晋南北朝有洛阳、长安、平城、邺城等多个起点，还一度以建康为起点；隋唐为大唐西市、开远门和隋唐洛阳城；北宋为开封。它的最初作用是运输中国古代出产的丝绸。

L'antica "Via della Seta" si riferisce al percorso terrestre che iniziava a Chang'an o Luoyang nell'antica Cina, attraversava il Gansu e il Xinjiang, terminando in Asia centrale e occidentale collegandosi ai paesi del Mediterraneo. Durante la dinastia Han occidentale, Chang'an (l'odierna Xi'an) ne era il punto di partenza; durante la dinastia Han orientale, fu Luoyang il punto di partenza e la Via della Seta si estese per la prima volta fino a raggiungere l'Europa. Nel periodo dei Tre regni, delle Dinastie Jin occidentale e orientale e di quelle del Nord e del Sud i punti di partenza furono diversi, come Luoyang, Chang'an, Pingcheng, Yecheng, e una volta anche Jiankang; durante le dinastie Sui e Tang essi furono il mercato occidentale di Chang'an, la porta Kaiyuan e la città di Luoyang; durante la dinastia Song settentrionale, invece, il punto di partenza fu Kaifeng. Il ruolo originale della via della seta fu quello di trasportare verso occidente la seta prodotta nell'antica Cina.



*L'isola Weizhou a Beihai,
Guangxi*

北海涠洲岛



*Castellammare del Golfo,
Sicilia*

西西里岛戈尔福海堡



中意

CINIC 118