

Orizzonti Geografie

Hormuz, e non solo Hormuz: la storia degli **scambi di merci** si intreccia dall'antichità con le questioni legate all'accesso alle vie di comunicazione. Capitava così che già nel Cinquecento i traffici di Venezia dipendessero dallo stretto di Malacca

La mano di un re malese strozzava la Serenissima

di **DANILO ZAGARIA**

Lo stretto di Hormuz deve il suo nome a un antico dio o, secondo altre fonti, a un frutto. La divinità è Hormoz, altro appellativo di Ahura Mazda, cioè il creatore dei mondi della religione zoroastriana. L'altra teoria, invece, vuole che l'etimologia derivi da un'espressione persiana che significa «luogo dei datteri».

Non è chiaro se questo nome si debba a una massiccia presenza di palme sulle sponde dello stretto oppure al fatto che, già in passato, nelle sue acque transitavano numerose merci, frutti del deserto compresi. È probabile che non sarà mai possibile giungere a una verità solida e condivisa, ma è comunque possibile leggere in queste ipotesi linguistiche le caratteristiche che hanno reso lo stretto di Hormuz uno snodo fondamentale per il commercio mondiale. Da una parte la divinità, dall'altra una merce. Cioè il potere e la risorsa.

Attorno a questo binomio è costruito il nuovo saggio dell'economista Alessandro Girauco: *Materie prime, guerre e dazi. Dalla Mesopotamia a Marte*. In libreria per [Add editore](#), è un libro che va ad ampliare la fortunata produzione dell'autore pubblicata dalla casa editrice torinese con un ulteriore tassello che, come i precedenti, è incentrato sul ruolo delle materie prime nella storia. Se in *Storie straordinarie delle materie prime* Girauco conduceva i lettori attraverso un lungo elenco di spezie e altri prodotti naturali, e in *Oro, argento e scintillanti follie* si dedicava ai due metalli preziosi per eccellenza, nel nuovo volume il tema è il dominio delle materie prime. Il professore, trapiantato a Parigi da molti anni e docente alla Inseec School of Business and Economics, mette in evidenza come la storia, a partire dagli antichi imperi della Mesopotamia, sia un susseguirsi di lotte, militari ed economiche, per accaparrarsi risorse e spazi, miniere e centri produttivi, pozzi di petrolio e vie di comunicazione, città e porti.

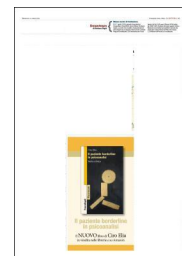


Gli snodi commerciali rivestono quindi un ruolo di primo piano nella sua narrazione. La geografia terrestre ha plasmato, fin dalle prime rotte commerciali aperte nell'Oceano Indiano, nel Golfo Persico e nel Mediterraneo, il modo in cui si spostano le merci. I flussi furono plasmati dalle barriere naturali e facilitati dalle vie di comunicazione, come stretti e canali marittimi. Poiché, spiega Girauco fornendo numeri e percentuali, già nell'antichità i mercanti si accorsero che le risorse si spostavano molto più facilmente sul mare, le vie d'acqua assunsero ben presto un ruolo preminente nel commercio mondiale. Ieri come oggi, sebbene il dato sia leggermente in calo negli ultimi anni a causa delle tensioni

geopolitiche maturate nel mondo a partire dall'invasione dell'Ucraina, più dell'80% delle merci viaggia in nave, spostandosi grazie a giganteschi cargo in grado di muovere in un solo viaggio quantità enormi di container.

Lo stretto di Hormuz, oggi al centro di una grave crisi fra Iran, Stati Uniti, Israele e numerosi Paesi del Golfo, è uno dei punti più caldi del commercio mondiale, in particolare di idrocarburi come petrolio e gas naturale. Si tratta di una strozzatura strategica che divide il Golfo Persico dal Golfo dell'Oman, che poi si apre nell'Oceano Indiano. Largo, nel punto più stretto, poco meno di quaranta chilometri, è considerato un passaggio fondamentale per gli approvvigionamenti energetici dell'Asia e dell'Europa. Il controllo di questo braccio di mare è passato nel corso della storia di mano in mano, arricchendo imperi e dinastie grazie alla tassazione delle navi in transito. Se i persiani furono probabilmente i primi a esercitare un controllo netto, fino al Seicento fu il secolare regno di Hormuz ad amministrare la via commerciale, anche sotto i portoghesi, giunti sul posto nel Cinquecento al comando del conquistatore Alfonso de Albuquerque. Lo stretto rimase poi sotto influenza britannica fino al Ventesimo secolo, quando si delinearono le attuali condizioni: l'Iran controlla la sponda settentrionale, l'Oman è responsabile di quella meridionale.

Hormuz ovviamente non è il solo stretto, o *chokepoint*, dalla storia piuttosto travagliata. Come Girauco spiega già nelle prime pagine, i passaggi marini strategici mondiali sono almeno cinque: i canali di Suez e Panama, i due stretti medio-orientali (Hormuz, appunto, e Bab al-Mandab) e lo stretto di Malacca, in Asia. Quest'ultimo è forse il più importante di tutti, per diversi motivi. Dividendo l'isola indonesiana di Sumatra dalle coste meridionali della penisola malese, costituisce la via di comunicazione più diretta fra l'Oceano Indiano e il Mar



Cinese Meridionale. In queste acque, controllate dai Paesi che vi si affacciano (Indonesia, Malaysia, Thailandia e Singapore), passa circa il 25 per cento delle merci a livello mondiale, un flusso che alimenta diverse nazioni asiatiche, prima fra tutte la Cina.

Nel Cinquecento era determinante addirittura per i commerci di Venezia, distante più di diecimila chilometri, tanto che il diplomatico portoghese Tomé Pires ebbe a dire: «Chi è signore di Malacca ha la mano sulla gola di Venezia».

In *Materie prime, guerre e dazi* le dispute non gravitano soltanto attorno alle vie marittime. Il libro consente di esplorare i mille e più modi in cui diverse risorse siano state responsabili di conflitti e tensioni nel corso della storia, dall'antichità all'intricata situazione geopolitica attuale. Un intreccio che è reso ancora più complesso dai diversi piani su cui una guerra può essere combattuta: dallo spionaggio economico alla conquista spaziale (fondamentale per accaparrarsi il controllo di Gps e comunicazioni satellitari), dalla corsa tecnologica per sviluppare le migliori soluzioni nel campo dei droni alle terre rare, veri tesori attorno ai quali si condensano le attenzioni delle superpotenze.

Infine, non mancano le serrate battaglie economiche, un tema che l'autore approfondisce negli ultimi capitoli affrontando l'argomento dazi, così tanto discusso da quando Donald Trump si è insediato alla Casa Bianca per la seconda volta.

Le opere di Alessandro Giraudo consentono di guardare la complessità del mondo con uno sguardo d'insieme che è al tempo stesso contemporaneo e retrospettivo: è il «prisma delle materie prime», come lo definisce lui stesso nell'introduzione. Dalla rete di relazioni e rivalità, tensioni e dipendenze, emerge chiara una verità fondata sul binomio già citato: potere e risorse. Se a determinare flussi e conflitti sono soprattutto i bisogni primari, cioè energia e cibo, a determinare oggi il controllo del mondo è la strategia che i Greci chiamavano talassocrazia, il dominio del mare. Che oggi passa da Hormuz come dall'Artico, dallo stretto di Malacca ma anche dall'incredibile rete di cavi sottomarini in fibra ottica che connette il mondo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

i



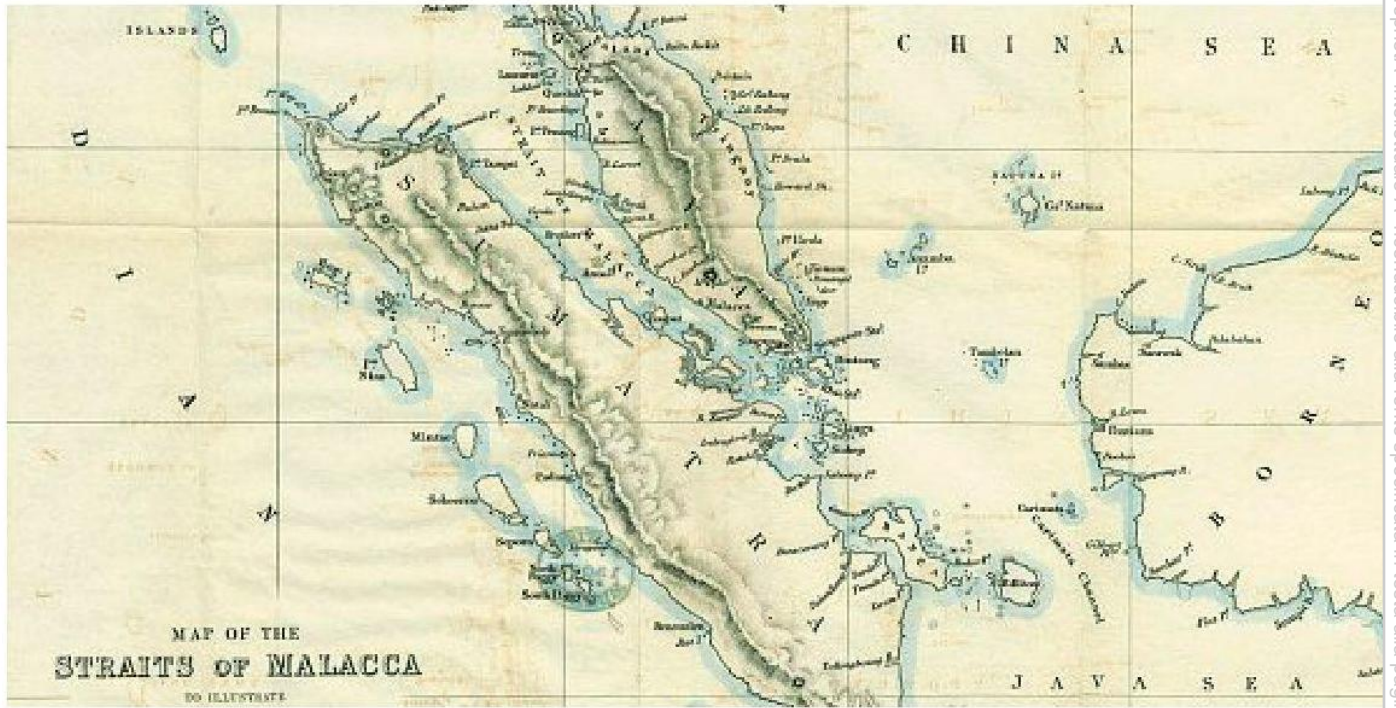
ALESSANDRO GIRAUDO
**Materie prime,
guerre e dazi.**
Dalla Mesopotamia a Marte
ADD EDITORE
Pagine 312, € 20

L'autore

Giraudo (Pinerolo, Torino, 1948), economista, è stato allievo di Carlo M. Cipolla. Insegna Geopolitica delle materie prime e gestione dei rischi all'Insee di Parigi. Ha pubblicato con **Add Storie straordinarie delle materie prime** (2019); *Altre storie straordinarie delle materie prime* (2021); *Quando il ferro costava più dell'oro* (2023); *Oro, argento e scintillanti follie* (2024). Per ragazzi è invece *Mappe delle materie prime* (Gribaudo, 2024)

L'immagine

Lo stretto di Malacca, tra l'isola di Sumatra a ovest e l'omonima penisola (oggi ripartita tra Myanmar, Thailandia e, nella parte più meridionale, Malaysia), in una mappa del 1860 del britannico Sherard Osborn



La proprietà intellettuale è riconducibile alla fonte specificata in testa alla pagina. Il ritaglio stampa è da intendersi per uso privato