La Cina nel Mediterraneo

Intervista al Dott. Giambattista Cadoppi di "Cina: la crescita felice"
a cura di **Angelo D'Ambra**

Torniamo sui temi della presenza dei Brics nel Mediterraneo con una intervista rilasciataci dal Dott. Giambattista Cadoppi di "Cina: la crescita felice" che speriamo sia di vostro gradimento.

Un treno merci attraverserà sei paesi lungo una tratta di 13.000 chilometri, dalla Cina alla Spagna, impiegando ventuno giorni e dimezzando i tempi dello scambio via mare. Annunciato dai nostri giornali, questo è l'ennesimo tassello di quella "Nuova Via della Seta" che Pechino va lentamente costruendo tra Asia e Mediterraneo e che non riguarda solo ferrovie ma anche porti, città, impianti produttivi. Come sta cambiando il mondo? Quale possiamo dire essere la dimensione storico-politica di questo progetto e quale invece la sua portata economica?

Le Vie della Seta sviluppate dalla dinastia Han, al momento della prima espansione dell'impero romano nel Mediterraneo, hanno collegato l'Oriente all'Occidente per oltre 1500 anni. Le vie terrestri collegavano l'Asia, dalla moderna Xi'an a Roma nell'antichità e a Venezia nel Medioevo. Il Presidente cinese Xi Jinping poco dopo il suo insediamento ha rilanciato la "via della seta euroasiatica" e la "via della

seta marittima". La prima serie di queste vie, che coinvolge una cintura di stati impegnati in un processo di cooperazione, è la rete ferroviaria che collega Yuxinou-Chongqing-Duisburg, e queste città a Rotterdam e a Shanghai. Questo percorso è lungo11.200 km. Conivolgerà Berlino, Mosca (dove si costruirà una linea ad alta velocità con Pechino), Minsk (dove è in costruzione un grosso hub) e Lodz, attraversando il Kazakistan, la Russia, la Bielorussia, la Polonia e la Germania. Occorreranno una quindicina di giorni per compiere tutto il percorso, venti in meno dell'attuale via marittima attraverso lo Stretto di Malacca e il Canale di Suez. Il progetto presentato prevede di raddoppiare questa via con un asse di autostrade che passa attraverso Urumqi, capitale della regione autonoma del Xinjiang-Uygur. Questa ultima via dovrebbe attraversare il Kirghizistan, l'Uzbekistan, il Tagikistan, il Turkmenistan, l'Iran e la Turchia. Inoltre una rete di collegamenti ferroviari che uniscono la capitale della provincia dello Yunnan a Laos, Cambogia, Myanmar, Vietnam fino al Bangladesh completerebbe i legami con l'Asia. Cicalese ha riconsiderato il dibattito geopolitico classico sul controllo della placca centrale eurasiatica (teoria del geografo inglese Mackinder ripresa da Brzezinski e ancora in opera in Afghanistan) e il suo accerchiamento marittimo (teoria dell'ammiraglio americano Mahan). Con le due nuove Vie della Seta, la Cina prende l'iniziativa strategica su due fronti: il fronte di terra di Mackinder, ostile alla saldatura euroasiatica, e ll fronte marittimo di Mahan. Xi ormai parla della Cina come "futura potenza navale". La Cina in questi anni è passata dal 2011 quando è diventata prima potenza industriale, a prima potenza commerciale e poi quest'anno a prima potenza economica (per il Maddison Project lo era già dal 2009) con l'unico mercato interno in forte espansione. Ormai la Cina è diventata un'opportunità per l'Europa.

Proviamo ad analizzare i perché e l'attuale consistenza della presenza della Cina nel Mediterraneo.

Recentemente con la visita in Italia del primo ministro cinese l'agenzia di stampa ufficiale cinese ha pubblicato la mappa della nuova via della seta. Creare un porto italiano della nuova Via della Seta marittima non è un semplice tratto di pennello su una mappa, ma la realizzazione di un grande operazione già in fase avanzata. La via della seta marittima arriverà a Venezia Marghera e di lì le merci attraverseranno le Alpi. Venezia è evocativa per la sua importanza nella vecchia via della Seta, quella percorsa da Marco Polo. Miliardi di euro sono già stati investiti dalla Cina in Italia. La Banca Centrale della Cina

che – a differenza delle banche centrali occidentali che rispettano i canoni liberali – non è "indipendente" del potere politico si è inserita massicciamente nel capitale nella Cassa Depositi e Presti vale a dire la banca di investimenti statali italiani. 8 miliardi di euro sono stati investiti in aziende strategiche ed è stato acquistato ll 35% di Cdp Reti. L'aeroporto di Parma è già stato acquisito, la Cina mostra interesse per la probabile integrazione degli aeroporti lombardi: Malpensa, Linate e Montichiari e per i porti di Taranto e Crotone. Altri interventi cinesi nella regione del Mediterraneo sono la costruzione di una linea veloce tra Ankara e Istanbul costruita dalla Cina che si ricongiungerà al percorso via terra. Il porto del Pireo, il principale porto greco e parte importante della nuova rotta marittima è già controllato dal capitale cinese. Ricordiamoci che prima della colonizzazione delle Americhe il Mediterraneo era il centro pulsante del mondo e le città marinare italiane delle autentiche superpotenze commerciali. Ebbene con la nuova Via della Seta Marittima il Mediterraneo riconquisterà parte dell'interesse perduto con l'inizio della modernità (he si vuole far partire dalla scoperta dell'America).

Restiamo su Taranto e Crotone. Non crede che una maggiore attenzione alla politica portuale da parte delle autorità italiane avrebbe potuto indurre la China ocean shipping company ad investire in uno dei porti del Sud Italia anzichè nel Pireo? Quali sono gli effetti della presenza cinese nel porto greco e a che punto sono invece i progetti per i due porti meridionali? Ed ancora quali sarebbero i vantaggi di un radicamento imprenditoriale cinese nei nostri porti?

Nel 1840 scoppiava la Guerra dell'Oppio. I britannici occuparono i porti cinesi a suon di cannonate per imporvi il libero commercio dell'oppio. I cinesi, come loro stile, vengono in pace a prendersi i porti della nuova Via della Seta con mutuo profitto. Il Pireo è la location ideale per le merci che vanno verso i paesi del Mar Nero e la Turchia. La concessione cinese nel 2011 aveva già sorpassato l'attività pre-crisi. Entro quest'anno dovrebbe addirittura triplicare l'attività. Già ora il Pireo è il principale porto del Mediterraneo data la crisi che attanaglia Gioia Tauro. Riguardo all'Italia le prospettive potrebbero essere addirittura migliori, dato che diverrà il centro della Via della Seta marittima. La sino-hongkongse Hutchinson, è la prima compagnia merci al mondo, dopo l'alleanza con la Psa di Singapore. Essa insieme con una delle maggiori compagnie cargo mondiali, la Evergreen di Taiwan, è l'azionista di controllo del terminal cargo di Taranto. Il problema è l'adeguamento infrastrutturale dei fondali marini (che

andrebbero drenati per un paio di metri in modo da consentire l'attracco delle super porta-container) e delle banchine che si trascina da tempo per questioni legali senza che si veda una prospettiva di soluzione. Occorrerebbero anche investimenti pubblici: una bretella di una trentina di chilometri che colleghi l'autostrada fino al porto, in modo da poter caricare direttamente i Tir dalle navi. Ci vorrebbero altri 3 chilometri di ferrovia per portare i treni direttamente al porto. La rivitalizzazione del porto sarebbe importante e urgente per Taranto già colpita pesantemente dalla crisi della siderurgia. Il rischio è che la tempistica italica arrivi a stufare gli investitori cinesi. Con Crotone, un porto che non è mai decollato veramente, dopo essere stato per anni uno dei più movimentati dell'Italia Meridionale, c'è un gemellaggio dal 2013 con la Yingkou Port Group Corporation. Lo sviluppo di questi accordi è rallentato questioni burocratiche. Il Mediterraneo diventerà di nuovo il Mare Nostrum paradossalmente quando riguadagnerà, grazie ai cinesi, la sua centralità in Europa. Non possiamo, proprio ora, dissipare il nostro patrimonio portuale e rinunciare alla nostra posizione strategica nel Mediterraneo Non si chiede di fare come i cinesi a fine degli anni novanta che adottarono il "Piano nazionale della Logistica" volto a velocizzare in tutto il paese lo scambio di merci investendo in porti, aeroporti e strade ma non si può rinunciare a qualche intervento infrastrutturale sostanziale. Con i porti non sbarcheranno solo merci cinesi ma anche imprenditori. La Ferretti (yacht) , Berloni e Krizia sono già cinesi. La Banca centrale cinese ha investito in poco tempo quasi 6 miliardi di euro. Eni, Enel, Telecom, Prysmian, Fiat-Chrysler, Generali, Ansaldo Energia la già citata Cdp Reti (e le controllate Terna e Snam) sono entrate neo portafoglio della Cina. Ma la Cina sta ancora facendo shopping in Italia spesso salvando aziende dal fallimento sicuro e salvando anche posti di lavoro. Altre volte i cinesi creano nuove aziende. Un maggior intervento cinese in Italia sarà l'effetto collaterale dell'interessamento alle nostre infrastrutture portuali.

Un articolo de La Repubblica ad inizio anno riportava la notizia di una spesa del Governo cinese di 950 miliardi in progetti infrastrutturali per sostenere la crescita per il 2015. Pechino così riuscirà anche a battere il famigerato TTIP sottraendo le economie mediterranee all'influenza statunitense?

Mentre in Occidente genericamente si danno incentivi al consumo, tipo gli 80 euro sulla busta paga, che comunque sono meglio di niente, i cinesi ragionano in modo diverso. Per aumentare i consumi bisogna

sostenere la crescita. La crescita si sostiene aumentando e migliorando le infrastrutture. Non si può capire lo sviluppo della Cina fino ad ora se non si tiene presente lo sforzo per dare a questo paese infrastrutture moderne che nel 1978 erano pressoché assenti. Con il miglioramento delle infrastrutture si attirano capitali che portano allo sviluppo. L'industrializzazione della Cina si è sviluppata in gran parte sulla costa con la creazione delle zone speciali. Sulla costa erano presenti le poche infrastrutture esistenti prima della Riforma. Con l'apertura del paese voluta da Deng le commissioni sino piovute da Hong Kong, da Taiwan e dai cinesi del sud est asiatico e da Corea e Giappone, per ciò che riguarda l'assemblaggio di componenti elettronici. Hong Kong è adiacente a Shenzhen e gli investitori non dovevano nemmeno cambiare residenza, bastava attraversare la frontiera. Dai porti della Cina meridionale si potevano raggiungere comodamente i mercati americani e europei. Ormai sulla costa manca persino la manodopera che è anche diventata piuttosto cara. Oggi la maggior parte delle infrastrutture si fanno nelle zone interessate alle nuove Vie della Seta che sono una manna per lo sviluppo delle province tradizionalmente più arretrate dell'Ovest e dell'interno contribuendo al ribilanciamento del paese contenendo le inevitabili disuguaglianze dovute al rapido sviluppo economico. Dall'Ovest e dalla Cina interna non solo passeranno le merci ma lì si potranno rilocare le aziende che nel litorale sud orientale non trovano più manodopera. Gli USA cercano di sottrarre influenza ai cinesi sia in Asia che in Europa e America Latina. Ma occorre dire che i paesi asiatici hanno ormai quasi tutti come principale interlocutore economico proprio la Cina. Gli americani d'ora in poi dovranno competere con la Cina anche nei loro cortili di casa. Avere diversi interlocutori è un'opportunità per l'Europa.

Angelo D'Ambra

La foto del lungomare di Bari è stata scattata da Angelo D'Ambra

FONTE: http://www.historiaregni.it/ - mercoledì, aprile 1, 2015