

Nel complesso scacchiere cinese il Vecchio Continente recita già da molto tempo un ruolo fondamentale
Panaro (Intesa Sanpaolo): «Sono il primo cliente del Canale di Suez e dal 2015 la loro presenza è cresciuta del 27%»

Pechino potenza marittima in Europa Genova e Trieste le pedine italiane

IL CASO

GENOVA

Nonostante la strategia sia nata nel 2014, i cinesi hanno battezzato la Nuova via della seta in tanti modi: non solo the New Silk Road, ma anche One Belt One Road, per poi assestarsi su Belt and Road Initiative. Il concetto - che trae una delle sue maggiori ratio geo-politiche nel bilanciare il contenimento sull'Oceano Pacifico operato dagli Stati Uniti - si è evoluto man mano che cresceva, senza una vera e propria pianificazione, ma cercando in sostanza le occasioni migliori su cui investire.

La "Road" cinese è un'impresa titanica, si articola su strade e ferrovie che devono mettere in connessione Estremo Oriente ed Europa, ma del pacchetto politico, spiega

Alessandro Panaro, responsabile Ricerca economia marittima e mediterranea presso Srm, centro studi di Intesa Sanpaolo, «è proprio questa la parte richiesta dagli imprenditori locali: la Cina è al primo posto al mondo per interconnessioni, ma è al 20esimo per connessioni logistiche». Una storia di cantieri nelle steppe, accordi con le Repubbliche ex sovietiche, diramazioni verso Iran e Golfo Persico.

Ma è sul mare, dove viaggia il 90% della merce globale, che la Cina dispiega i suoi tentacoli: l'"iniziativa" arriva in Europa, ma passa anche per l'Africa e lambisce il Sud America.

In Europa, spiega Panaro, la scacchiera è già costituita, e la Cina ha già consolidato il suo *status* di potenza marittima: «Al centro abbiamo il re e la regina, che sono indubbiamente il Pireo e Valencia», Est e Ovest Mediterraneo, traffici verso l'Europa ma anche inoltrati verso Oriente e America del

Sud. «Gli alfieri sono Rotterdam e Abu Dhabi: la prima è la capitale dello shipping europeo, la seconda del mondo arabo, che cerca la diversificazione dall'industria del petrolio» e ha nei porti il suo motore pulsante. I cavalieri, in posizione mediana, sono i porti di Trieste e Genova. Il primo oggi non ha investitori cinesi (l'Adriatico è in una posizione eccentrica, ma è vicino ai mercati dell'Europa dell'Est, del Sud della Germania, al nodo di smistamento del Pireo) e non sfuggirà agli osservatori più attenti che è anche la roccaforte mediterranea di Italia Marittima, controllata da Evergreen, la più importante compagnia di navigazione di Taiwan, che quasi 30 anni fa rilevò il vecchio Lloyd Triestino. Ma proprio il *Memorandum* di fine marzo con la Cina dovrebbe sprigionare investimenti sullo scalo giuliano, pressato dalla vicina Capodistria, da sempre in concorrenza con Trieste.

Genova non fa parte del *Memorandum*, ma i progetti di una società mista per investimenti con l'Autorità di sistema portuale di Genova-Savona con il colosso Cccc è nota e benedetta dal governo. Inoltre, dagli anni Sessanta la città è sede degli uffici (e destinazione italiana per le navi) della Cosco, la compagnia di Stato cinese, terzo gruppo dello shipping al mondo, dietro a Msc e Maersk, con cui sta sviluppando la piattaforma di Vado Ligure.

Infine le torri: Bilbao, Istanbul, Suez, Amburgo. I confini di questa porzione di impero, a delimitare traffici e strategie tra Mediterraneo e Vecchio Continente: «Le navi cinesi - conclude Panaro - oggi sono il primo cliente del Canale di Suez, e dal 2015 la presenza di queste unità è cresciuta del 27%, modificando le sue rotte». Verso dove? Naturalmente verso le pedine della propria scacchiera. —

A. QUA.

Evegreen, la più importante compagnia di navigazione di Taiwan, è in Friuli



