

USA

e le rotte marittime della CINA

Pubblicato sul n. 257, settembre 2018 della Rivista Informatica "Storia in Network" (www.storiain.net)

Alfred T. Mahan, nella sua analisi della potenza marittima, aveva constatato che il controllo delle grandi rotte passa attraverso il controllo degli stretti o più in generale, dei "mari stretti". Questa tesi non sembra essere stata smentita dal tempo. In ogni caso, essa è stata sistematicamente applicata dagli USA, che controllano oggi la maggior parte dei punti strategici per il commercio marittimo mondiale. La Cina sarà in condizione di affrancarsi da questa tutela ?

Sembra, effettivamente, chiaro che le principali rotte del commercio marittimo risultano largamente dipendenti da determinati "passaggi stretti", siano essi artificiali o naturali. A livello mondiale, si può citare, ad esempio, Malacca, Ormuz, Bab el Mandeb, Gibilterra, il canale di Suez e quello di Panama. Questi punti vitali, che sembrano i più sensibili, essi sono, in ogni caso, quelli presi in considerazione dalla maggior parte degli studi sulla sicurezza delle rotte del commercio a livello mondiale.

Sulle rotte marittime esistenti, i posti sono cari

Gli Americani grazie al loro strumento navale molto sviluppato, così come la rete delle loro alleanze, arrivano a controllare l'integralità di questi passaggi. La disposizione geografica delle flotte americane risulta ben articolata da questo punto di vista e la 5^a Flotta, responsabile per il Golfo Persico e del Golfo di Aden risulta la più importante di tutte.

Il sostegno di Washington a certi Stati chiave è parimenti importante: l'Egitto risulta il secondo destinatario del suo aiuto militare nel Medio Oriente dopo Israele, con il Canale di Suez nel mirino. Dalla parte dello Stretto di Malacca, si possono citare gli accordi con Singapore, che danno l'accesso all'US Navy ad infrastrutture navali ed aeronautiche di questa città-stato, che è, d'altronde, una delle più importanti piazze portuali del pianeta.

Ma il miglior jolly per gli Americani rimane il Canale di Panama. Da un lato esso è un passaggio quasi obbligato per attraversare il continente americano, per il fatto che il Passaggio a Nord Ovest rimane inaccessibile per una parte dell'anno e perché Capo Horn è un passaggio poco confortevole e la rotta mondiale dei containers passa, di fatto, per il Canale di Panama. Dall'altro, gli Stati Uniti dispongono su questo canale un controllo quasi assoluto, che appare difficile mettere in discussione.

Nonostante tutto la Cina si organizza come può sulle rotte esistenti. Da un lato, la sua strategia di controllo del mare della Cina gli fornirebbe, in caso di successo, il predominio sui flussi intra-asiatici. Dall'altra, la strategia denominata "collana di perle" **(1)**, che consiste nel disporre di insediamenti sulla rotta fra la Cina ed il medio oriente, specialmente in Cambogia, in Birmania, nel Bangladesh, nello Sri Lanka e nel Pakistan, gli permette di insediarsi lungo la rotta più importante per l'Impero di Mezzo.

Non bisogna sopravvalutare la capacità militare degli insediamenti cinesi, che per la stragrande maggioranza sono piuttosto simbolici. Per la maggior parte di essi, l'Impero di Mezzo ha messo piede per non farsi precedere da eventuali rivali, in particolar modo l'India. Anche se la creazione di una base a Gibuti può essere interpretata come il completamento di questa strategia, nella misura in cui la continuità è conseguita fino al Medio Oriente ed in Africa orientale. Ma tutto questo ci porta ad interrogarci sui possibili ulteriori obiettivi della patria di **Sun Zi**.

A paese continentale, soluzione continentale ?

Per aggirare l'egemonia americana sulle rotte marittime, la Cina può appoggiarsi sulla sua natura continentale, creando dei corridoi di trasporto terrestre, basati

essenzialmente sul trasporto ferroviario, che consentono di modificare l'uso delle rotte marittime esistenti. Si pensi, in primo luogo, al corridoio di Gwadar, fra il Pakistan e lo Xinjiang, come a quello di Sittwe, fra la Birmania e lo Yunnan, che evita alle merci, con destinazione Europa o Medio Oriente, l'obbligatorio passaggio per lo stretto di Malacca. Si pensi ugualmente ai corridoi euroasiatici, quali la transiberiana o la nuova rotta della Seta.

Ma un corridoio terrestre ha difficoltà a compensare il peso di un trasporto marittimo. Di fatto, occorrono un centinaio di treni per trasportare una quantità di merci equivalente alla capacità di una delle navi del tipo *ULCS (Ultra Large Containers Ship)*, che dominano il commercio marittimo. Inoltre, il costo per container trasportato risulta cinque volte più caro per il trasporto ferroviario. Il solo vantaggio di questa modalità di trasporto: una velocità più elevata, ma questo aspetto pone il trasporto ferroviario su una posizione più complementare che concorrenziale rispetto al trasporto marittimo.

In definitiva, l'interesse di questi corridoi è piuttosto di ordine interno per la Cina; essi consentono al paese di sviluppare regioni lontane dalla costa, lo Yunnan e soprattutto lo Xinjiang, che la Cina cerca di valorizzare a qualsiasi costo. Tali regioni la renderanno meno dipendente dalle grandi rotte marittime, ma anche questo aspetto costituisce un elemento secondario, rispetto al problema principale.

In ogni caso, la creazione di corridoi continentali da parte dei Cinesi costituisce una delle strategie economiche di sviluppo, conosciuta sotto il nome di OBOR - "One Belt, one Road" (una cintura - forse sarebbe più opportuno tradurre con rete di infrastrutture -, una via), che ha come scopo, molto ambizioso, di creare una rete di vie di trasporto che attraversa tutta l'Eurasia per consentire il trasferimento veloce di persone, merci e risorse, attraverso la costruzione di moderne linee ferroviarie ad alta velocità. In effetti, poiché il trasporto di merci per via aerea risulta molto costoso ed essendo il trasporto via mare, seppur efficace, molto lento, quest'ultimo non sarà abbandonato ma in un contesto denominato "Nuova via della Seta" si punterà ad un miglioramento dei mezzi di trasporto via mare esistenti.

In definitiva, la strategia cinese di sviluppo economico futuro si baserà sostanzialmente sulla combinazione di due progetti: la *Belt and Road initiative (BRI)*, combinazione di una componente terrestre la *Silk Road Economic Belt* ed una complementare marittima: la *21st Century Maritime Silk Road*.

Una strategia di aggiramento più che di scontro

Una delle piste possibili per la Cina consiste nel piazzarsi su possibili passaggi marittimi in divenire. Questi possono essere individuate nelle rotte del Grande Nord – passaggio a Nord Ovest e del Nord Est - o nella creazione di nuovi canali, quello del Nicaragua (che risulta il progetto più avanzato) o quello, da non sottovalutare, dell'istmo di Kra in Thailandia, per aggirare lo stretto di Malacca.

Le rotte del Gran Nord comportano al momento più incertezze che reali potenzialità. Tuttavia, la Cina piazza i suoi pedoni nell'Artico. La compagnia di stato COSCO, invia navi sul passaggio a Nord Est da qualche anno e l'Impero di Mezzo dispone già di una nave di ricerca rompighiaccio, la *Xue Long*, che invia regolarmente nella regione. La chiave per comprendere l'interesse che hanno i Cinesi su questa rotta non può essere basata su un traffico incerto fra l'Europa e l'Asia, ma piuttosto su quello per la rotta che è sempre servita nell'epoca sovietica: dare accesso alle risorse naturali di cui rigurgita il Grande Nord russo. D'altronde, le sanzioni occidentali hanno portato i Cinesi a sostituirsi agli Europei per il finanziamento ed il sostegno tecnico del progetto di sfruttamento dei giacimenti di gas del Yamal.

Per il momento, il **canale del Nicaragua** non è ancora esattamente delineato. L'uomo d'affari che presiede la società di sviluppo responsabile dei lavori e che rappresenta il principale finanziatore, **Wang Jing**, avrebbe perduto il 90% della sua fortuna in occasione del crac borsistico cinese dell'estate 2015, mentre il progetto risulta faraonico: il suo costo è stimato in 50 miliardi di dollari, ovvero l'equivalente di 4 volte il PIL della Cina.

Il **canale di Kra**, per quanto lo concerne, rimane allo stato teorico. E' stata costruita una strada sull'istmo negli anni 1990, ma i porti che doveva collegare non sono stati ancora realizzati, fatto che gli fa perdere qualsiasi utilità. Per questi progetti, si propongono, nella attuale congiuntura, due difficoltà principali:

in primo luogo il traffico marittimo mondiale, in contrazione, diminuisce il loro interesse economico, in secondo luogo, il progressivo aumento delle dimensioni delle navi aumenta l'investimento necessario, una tendenza favorita dal recente allargamento del canale di Panama.

La strategia cinese sembra discendere dalla massima degli **Shadoks**: “*Se la soluzione non si adatta al problema, occorre adattare il problema alla soluzione*”. In tale contesto, poiché risulta difficile sottrarre agli Americani la loro posizione egemonica che si estrinseca nel controllo della maggior parte dei passaggi strategici delle grandi rotte commerciali marittime, l'impero di Mezzo sembra volerle modificare per spostarle verso zone che esso può modellare secondo le proprie esigenze.

NOTA

(1) Collana di Perle o String of Pearls. Termine coniato dal Pentagono americano per designare gli insediamenti della marina cinese nell'Oceano Indiano. Esso inizia ad est dalla base cinese di sommergibili di Sanya e le isole che la Cina sta fortificando nel Mare della Cina meridionale, come Fiery Cross e Mischief, poi una serie di porti di cui ha spesso finanziato la costruzione o la modernizzazione o dove ha ottenuto facilitazioni navali: Sianukville in Cambogia, Kyaukpyu e Sittwe in Birmania, Chittagong nel Bangladesh, Hambarota nello Sri Lanka e Gwadar nel Pakistan. Ai quali si aggiungono la stazione di ascolto e radar delle isole Coco in Birmania e sulla costa africana, Porto Sudan nel Sudan. Sono inoltre previste, in corso o di prossima attivazione, installazioni a Marao nelle Isole Maldive, nelle Seicelle ed a Lamu nel Kenya;

BIBLIOGRAFIA

Cina-USA. La sfida, “Limes”, 1/2017.

Sumida Jon Tetsuro, *Inventing grand strategy and teaching command: the classic works of Mahan Alfred Thayer reconsidered*, John Hopkins University Press, 1999.

Politi Alessandro, *Nicaragua contro Panamá: la guerra dei Canali*, in “Osservatorio strategico”, Centro Militare di Studi Strategici, luglio 2013.

Sea navigation, challenges and potentials in South East Asia: an assessment of suitable sites for a shipping canal in the South Thai Isthmus, October 2007, Volume 70.