

Record Nel principale scalo della potenza industriale 582 milioni di tonnellate movimentate

Navi Sono state 61.900 quelle che hanno attraccato in un anno alle banchine commerciali

La nuova Cina: in viaggio alla conquista degli oceani

Shanghai primo porto al mondo per i cargo

TIANJIN — Il 26 dicembre 2008 è probabilmente destinato a finire sui calendari della nuova Cina. Dall'isola di Hainan, quel giorno sono salpate due unità da guerra — la Haikou e la Wuhan — con la nave appoggio Weishanhu dirette verso l'Oceano Indiano, al largo delle coste somale. Era il contributo di Pechino alla missione internazionale contro la pirateria ma, soprattutto, costituiva la prima spedizione navale militare cinese dal XV secolo. All'inizio di aprile, da Zhanjiang nel Guangdong, sono partiti i rimpiazzi, l'ammiraglia Shenzhen e la Huangshan, nuova nuova, un anno di onorata carriera alle spalle, mentre la nave appoggio resta nel teatro delle operazioni. Se mai servisse un segno ulteriore che la mobilitazione di Pechino nel Golfo di Aden non si riduce a una fiammata estemporanea, eccolo. Un impegno strategico di lungo periodo.

La Cina, dunque, non ha paura del mare. Non più. La sua affermazione come potenza regionale e il suo proporsi come attore internazionale, vedi il G20, passa anche attraverso gli oceani. Le direttrici dell'espansione economica e commerciale hanno bisogno di rotte, l'orizzonte della Repubblica popolare si estende dall'Africa agli Stati Uniti, dal Medio Oriente all'America Latina e all'Australia. Viaggi nei due sensi, anche se l'export dalla Cina risulta pesantemente eroso dalla crisi. E dal mare convergono verso la Cina le materie prime. In linea con lo sforzo di potenziare il mercato domestico, si aggiunge il rilancio delle tratte marittime interne, dai porti del Nord verso il Sud e viceversa.

Le rotte intercontinentali, poi, vanno rese sicure, ben oltre i limiti regionali. I pericoli non sono solo nel trafficatissimo Stretto di Malacca (tra l'isola indonesiana di Sumatra e la penisola malese), per esempio, ma anche più lontano. Così, pure le acque della Somalia diventano fondamentali, considerando gli interessi in Africa, e oltre.

Prima ancora che una questione di navigazione civile o di marina militare, ciò che la Cina sta affrontando è una mutazione culturale. Un impero continentale che guardava con diffidenza al mare impara a considerare le proprie coste un punto di partenza, non un limite. «I barbari in Cina sono sempre venuti via terra».

E' dopo il 1840, con le guerre dell'oppio, che le potenze industriali occidentali trasformarono il mare in una minaccia», spiega Wang Xiansui, professore e direttore dell'Istituto di studi

strategici alla Beijing University of Aeronautics & Astronautics. Benché alla fine della dinastia

La flotta

Anche in campo militare è in corso un salto di qualità: una generazione di navi da guerra e la prima portaerei

Qing, l'ultima, fu costituita una flotta militare, ancora dopo la nascita della Repubblica popolare nel 1949 i libri scolastici parlavano delle coste come di una «linea di difesa» davanti ad acque ancora una volta gonfie di pericoli.

«Negli anni di Mao Zedong — dice ancora Wang al *Corriere* — la capacità marittima era gravemente condizionata dal basso livello tecnologico, non si era in grado di costruire navi importanti, dunque anche le attività militari erano limitate alle acque territoriali». Non soltanto a causa dei diversi scenari geopolitici, dunque, una missione stile Somalia sarebbe stata «impensabile e impossibile». Sono le riforme di Deng Xiaoping, dicembre 1978, a costituire il punto di svolta: «Si capì che il mare era l'imprescindibile canale degli scambi, la via attraverso cui far propri i metodi di produzione avanzati».

Oggi a Shanghai — per fare un esempio — c'è il porto commerciale con il maggior traffico cargo al mondo, un record raggiunto nel 2008 per il quarto anno di fila, 582 milioni di tonnellate movimentate con un incremento del 3,6%, nonostante la crisi (ed è secondo al mondo per traffico di container, più 7,1%), sempre lo scorso anno hanno vi hanno fatto scalo 61.900 navi cinesi e straniere. Tra piccoli e grandi, la Repubblica popolare conta 1.400 porti. Cattiva programmazione, localismi, opposti «guanxi» (le reti di comunanza e di interesse su cui si regge la società cinese) hanno prodotto però situazioni irragionevoli e antieconomiche. L'autorevole rivista *Caijing* avverte che il pessimo sistema fiscale e legale impedisce il decollo di Shanghai come vero polo mondiale della navigazione commerciale. Ancora: Tianjin, storicamente il porto della capitale, è stato a lungo indebolito dalla concorrenza fra due strutture portuali, finché una di queste, la Tpd, ha avanzato un'offerta da un miliardo di euro per il controllo della rivale Tianjin Port (quotata alla Borsa di Shanghai). La crisi picchia e impone di mettere ordine. Nei primi due mesi del 2009, il traffico complessivo delle merci in tutti i porti cinesi è cala-



to del 5% sull'anno scorso. In questo contesto occorre razionalizzare e risolvere le competizioni che penalizzano i contendenti: una per tutte, nel delta dello Yangtze, i porti vicini di Yangshan (Shanghai) e di Ningbo-Zhoushan. E per la Cina contano anche i porti stranieri, con le società di Stato che investono nelle strutture straniere, Europa inclusa. Lo scorso novembre il presidente Hu Jintao ha fatto tappa in Grecia per assistere alla sigla del contratto con cui la cinese Cosco (China Ocean Shipping Company) ha ottenuto per 4,4 miliardi di euro la gestione del porto container del Pireo.

La sicurezza delle rotte e l'affermazione del proprio status impongono a Pechino non solo di potenziare la flotta militare, ma anche di farlo tenendo conto dei simboli. «Costruire portaerei è un attributo delle nazioni importanti, è davvero necessario», ha proclamato ai primi di marzo l'ammiraglio Hu Yanlin. A fine mese, ancora, in un incontro con l'omologo giapponese, il ministro della Difesa, Liang Guanglie, è stato ancora più categorico: «Tra le grandi nazioni, solo la Cina non ha portaerei. Non possiamo rimanere senza per sempre. La nostra marina è piuttosto debole, la portaerei ci serve». E il 15 aprile l'ammiraglio Wu Shengli, dal 2006 capo della marina militare, ha rivelato i piani per sviluppare una nuova generazione di navi da guerra, sottomarini silenziosi e aerei da combattimento, per potenziare il sistema di difesa marittimo: serviranno anche «a proteggere lo sviluppo economico della nazione», ha dichiarato alla *Xinhua*. A sessant'anni dalla nascita dell'armata di mare (giovedì 23 l'anniversario), è quanto manca per coronare una grandeur che trova nei mari il suo nuovo orizzonte. L'incidente a Sud dell'isola di Hainan all'inizio di marzo, quando una nave americana è stata avvicinata e minacciata da unità cinesi, è servito a ricordare che Pechino esibisce un pieno controllo sulle acque che reputa di sua pertinenza. La tutela degli interessi economici e strategici passa attraverso rotte sorvegliate. Ne sanno qualcosa i Paesi che reclamano anche solo in parte la sovranità sugli arcipelaghi Spratly e Paracel, nel Mar Cinese Meridionale, o il Giappone, con cui la questione del controllo delle isole Diaoyutai (Senkaku per i giapponesi) suscita periodici picchi di tensione. Come ha scandito Liu Chengjun, capo dell'Accademia di Scienze militari dell'Esercito popolare, «la crisi finanziaria globale può aggravare le dispute territoriali marittime in Asia Orientale». Le ambizioni si misurano con i tempi che corrono. E se il mare è misura delle ambizioni di una nazione, la Cina ha preso il largo.

Marco Del Corona

La marina commerciale
861,09
milioni di tonnellate
Il traffico totale dei porti cinesi nei primi due mesi del 2009, al top del mercato mondiale anche se ha registrato un calo del 5% sul 2008

17%
containeer
il calo del traffico nel febbraio 2009 rispetto all'anno precedente

15 685.200
tonnellate
La produzione di navi nei cantieri cinesi durante i primi tre trimestri del 2008 con un incremento del 58% sul 2007

Le isole contese
Isola Senkaku
Le isole Diaoyutai (o Senkaku) contese fra Cina e Giappone
Isola Paracel
Circa 130 isole. Ammesse dalla Francia all'indocina nel 1932, occupate poi dal Vietnam del Sud e nel 1974 dalla Cina. Rivendicate da Vietnam e Taiwan
Isola Spratly
Hanno una superficie di quasi 5 chilometri quadrati distribuiti su un centinaio di isole. Sono rivendicate da Cina, Vietnam e Taiwan; anche Filippine e Malaysia avanzano diritti su alcuni territori. Il Giappone ha rinunciato a ogni rivendicazione su Paracel e Spratly nel 1952

La marina militare
Creata il 23 aprile 1949 (prima della nascita della Repubblica popolare)
225 mila uomini
La Cina possiede la flotta sottomarina più cospicua dell'Asia, con circa 10 unità nucleari e 60 mezzi diesel
80 fra incrociatori e cacciatorpediniere, una dozzina dei quali sono entrati in servizio dopo gli anni Novanta. Centinaia di unità minori e navi appoggio
La marina possiede circa 400 aerei da guerra; una ventina circa sono i modernissimi SU-30MKK
Il budget militare complessivo della Cina nel 2008, con un aumento del 14,9% sul 2007

Il primo navigatore cinese
L'eunuco musulmano Zheng He (1371-1433) è considerato il più importante navigatore della Cina e il suo maggiore esploratore.
Su ordine dell'imperatore Yongle (dinastia Ming), l'ammiraglio Zheng tra il 1405 e la propria morte coordinò le operazioni di sette grandi flotte.
Superò lo Stretto di Malacca e raggiunse India, Africa e Golfo Persico. Le sue ricerche sono alla base della cartografia cinese

FOCUS: Ap, Beijing Review, China Daily, Mission Agei Coast China, National Bureau of Statistics (NBS), Ca, Facebook, FOTO: Corbis

» | **Il caso** Sta per arrivare all'Onu la controversia che dura da decenni sulle Spratly e le Paracel

La guerra delle mappe per le isole contese

Vietnam, Filippine, Malaysia sfidano la Repubblica popolare sugli atolli strategici

PECHINO — Nei momenti migliori è una tranquilla sfida di mappe. La Cina mostra le sue: quelle isole sono nostre. Il Vietnam fa altrettanto: no, sono nostre. Cozzano anche i nomi. Nansha, le chiama Pechino. Truong Sa, per Hanoi. Nei momenti più agitati, si muovono le navi da guerra e ci si spara. Gli atlanti le indicano come Spratly e sono uno dei rebus più complicati di un'area travagliata. I cinesi non sono i soli a reclamare il controllo su un'arcipelago di un centinaio di banchi di sabbia, atolli, scogli, che insieme non arrivano a 5 chilometri quadrati di superficie: sono però i più decisi. Basta osservare le carte appese in qualunque edificio pubblico per notare una lingua tratteggiata protendersi nel Mar Cinese Meridionale e abbracciare i puntini delle Spratly a ridosso delle coste vietnamite e malesi, fin quasi a Singapore.

Ci sono altri attori in una contesa che periodiche messe a punto diplomatiche non riescono a placare. «A maggior ragione ora, visto che entro il 13 maggio va sottoposta all'Onu una mappatura delle acque territoriali», ha dichiarato il giurista Zhou Zhonghai, università di Scienze politiche e Diritto. Il Vietnam è uno dei rivali più attrezzati, può contare anche sul suo passato coloniale, con la Francia che nel 1933 occupò alcuni degli isolotti finché non caddero in mano ai giapponesi nel 1939. Malaysia e Filippine ci provano, il minuscolo sultanato di Brunei si limita a sfruttare le acque delle Spratly per la pesca, Taiwan infine costituisce un elemento di disturbo. Nelle ultime settimane, le Filippine hanno compiuto passi formali in parlamento reclamando diritti su parte dell'arcipelago ma Pechino ha reagito inviando unità a sorvegliare la zona. Tanta prontezza non sarebbe giustificata se non fosse per i giacimenti di gas e idrocarburi celati dai fondali, la cui esplorazione è già in corso da anni.

Nel giugno del 2000, il ministero degli Esteri cinese aveva diffuso un documento in cui rivendicava «l'indiscutibile sovranità sulle isole Nansha e sulle acque adiacenti». La Cina «è stata la prima a scoprire e dare un nome alle isole Nansha e la prima a esercitare la propria sovrana giurisdizione su di esse». Per attribuire sostanza alla propria tesi, il governo citava una serie di fonti storiche, a cominciare dai resoconti di Yang Fu, circa 2

mila anni fa (dinastia Han). Le pretese dei Paesi circostanti irritano Pechino: «Questa tattica di ottenere via via piccole concessioni, come se si affettasse un salame, presenta rischi seri», secondo Ye Hailin, ricercatore all'Istituto di studi sull'Asia e il Pacifico all'accademia cinese di Scienze sociali, perché, «se le nazioni intorno non colgono le vere intenzioni di Pechino e vanno troppo oltre con la loro aggressione, le possibilità di conflitto militare possono superare quelle di litigi col Giappone nel Mar Cinese Orientale». Nell'88, ad esempio, è succes-

ogni rivendicazione delle isole Paracel e Spratly. Restano aperti i contrasti con Vietnam, Malaysia e Filippine. Anche Taiwan è considerato «elemento di disturbo»

Il Mar Meridionale

È diventato terreno di scontro politico per pochi chilometri quadrati distribuiti su un centinaio di isolette: Pechino e Hanoi si sono affrontate presso il Johnson Reef e i vietnamiti hanno perso una settantina di uomini e alcune unità.

Ora i due Paesi comunisti adiacenti fanno sfoggio di legami cordiali. Quest'anno è stata celebrata la fine degli eterni lavori di demarcazione della frontiera di terra. Poi è stato passato sotto silenzio il trentennale della breve, cruenta guerra di confine che Deng Xiaoping volle per «dare una lezione» ai vietnamiti (colpevoli di aver invaso la Cambogia e rovesciato il genocida Pol Pot) e che invece umiliò Pechino. Ma il tema del mare è sensibile: nel 2007 Hanoi e Ho Chi Minh furono teatro di manifestazioni anticinesi proprio per le Spratly, mentre il regime vietnamita ha appena chiuso per tre mesi la rivista *Du Lich* (Turismo) che aveva contestato le rivendicazioni cinesi sull'arcipelago. Le Spratly galleggiano in un'indeterminatezza che non rassicura Pechino, nonostante le esibizioni di forza. È più facile disegnare una carta geografica che tenere a bada gli umori dei propri vicini.

M.D.C.

Lo scontro

Nell'area del Mar cinese che Pechino considera geograficamente di sua giurisdizione, l'unico accordo è stato chiuso con il Giappone che ha rinunciato a