

Trieste - La “Nuova via della Seta”

“È falso dire che svendiamo l’Italia o il porto di Trieste ai cinesi”. Così, l’8 marzo scorso, Zeno D’Agostino, Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. La risposta di D’Agostino si rivolge sia alle accuse di una parte delle forze politiche locali e nazionali che alle perplessità sollevate nei giorni scorsi nei confronti della gestione dei rapporti con la Cina, che la dichiarazione del Sindaco, Roberto Dipiazza, sembrano rafforzare: “Se gli USA non vogliono, la Cina non arriverà”. Trieste, quindi, sempre più al centro dello scacchiere internazionale. Può apparire come esagerazione; eppure, con il passare dei giorni, la questione sta acquistando via via sempre più rilevanza e coinvolge in maniera importante il futuro economico della città. Di che cosa si tratta? Cos’è la “Nuova Via della Seta”?

Nel 2013, il presidente cinese Xi Jinping ha annunciato il lancio sia della “Silk Road Economic Belt” che della “Maritime Silk Road”, una serie di iniziative di sviluppo infrastrutturale e d’investimenti che si estende dall’Asia Orientale all’Europa. Il progetto, denominato “BRI” (“Belt and Road Initiative”), è diventato noto come “Nuova Via della Seta”. In questi giorni se ne sta parlando molto, in particolare dopo l’irritazione espressa dagli Stati Uniti nei confronti del memorandum d’intesa che l’Italia, con il premier Conte, dovrebbe firmare a breve. La “Via della Seta” storica risale all’espansione della dinastia Han cinese, nel periodo compreso fra circa 200 anni prima di Cristo a circa 200 anni dopo Cristo, e stabilì vie di commercio attraverso tutta quella che è l’attuale Asia Centrale: gli stati come l’Afghanistan, il Pakistan, l’India più sud, attraverso migliaia di chilometri, fino all’Europa. L’opera di allora fece dell’Asia Centrale il collegamento fra i mercati orientali e occidentali, trasformandola nell’epicentro di una delle prime ondate di globalizzazione: spezie, giada, seta dalla Cina all’Europa – e oro, avorio e prodotti di vetro in pagamento dall’Europa alla Cina. Un traffico che prosperò sotto i primi imperatori di Roma e poi di Bisanzio, fino a quando i commerci furono interrotti dalle Crociate e dai Mongoli. Oggi, le nazioni dell’Asia Centrale sono molto isolate l’una dall’altra, e il loro commercio con l’estero è quasi irrilevante. Questa situazione di difficoltà di scambio si estende via via fino alle nazioni europee orientali e ai Balcani.

La visione della Cina, con la “Nuova Via della Seta”, è quella di creare una vasta rete di ferrovie, elettrodotti, gasdotti, autostrade, reti dati, e di facilitare gli attraversamenti alle frontiere, sia nella parte considerata il loro occidente – quindi le difficili aree dominate dalle montagne delle ex Repubbliche Sovietiche – che a sud, di nuovo nel Pakistan e India. Questa nuova rete di infrastrutture permetterebbe l’espansione della moneta cinese, e risolverebbe le strozzature e i rallentamenti per quanto riguarda i trasporti delle merci. Le ambizioni che la Cina ha relativamente al progetto “Belt and Road Initiative” sono enormi: ad oggi, più di sessanta nazioni, per un totale di quasi due terzi della popolazione mondiale, hanno firmato progetti d’unione alla “Nuova Via della Seta” o manifestato interesse nei suoi confronti: fra questi paesi, l’Italia.

La Cina ha forti interessi sia politici che economici che la spingono a muoversi in questa direzione. Xi promuove l’immagine di una Cina più forte, e l’espansione economica della Cina, per quanto tuttora grande, rallenta, ponendo così pressioni al suo governo e indicando la necessità di aprire nuovi mercati per i suoi beni di largo consumo e la sua capacità industriale in eccesso. La “Nuova Via della Seta” sembra una risposta diretta al rinnovato interesse degli Stati Uniti sull’Asia, iniziato con l’amministrazione Obama, nel 2011, e visto proprio come una mossa per contenere la crescita della Cina; inoltre, è importante per Xi assicurare approvvigionamenti di energia dall’Asia Centrale, dalla Russia e dal Medio Oriente, ed espandersi in zone sulle quali gli Stati Uniti hanno

moderata o nessuna influenza, come l’Africa, nella quale la Cina sta facendo forti investimenti in alta tecnologia e aprendo nodi di comunicazione adottando tecnologia in banda ultra larga. Nei confronti dell’Europa, quindi, la Cina mostra un doppio interesse: acquisire comunque partnership nella ricerca avanzata e tecnologia, e facilitare i collegamenti commerciali e i trasporti proprio per ampliare ancora di più le sue capacità d’esportazione, entrando in quella che, di fatto, è un’area d’interesse statunitense.

Le nazioni europee con l’economia più forte confinanti a oriente si ritrovano quindi lacerate fra due interessi contrapposti: il rispetto dei legami che, tradizionalmente, dopo la Seconda Guerra Mondiale le uniscono agli Stati Uniti (se non più economicamente – la guerra commerciale di Donald Trump non risparmia certo l’Europa, piuttosto la vede come bersaglio – perlomeno militarmente, nell’Alleanza Atlantica), e le importantissime opportunità economiche che gli investimenti cinesi e la “Nuova Via della Seta” portano. Il presidente francese Emmanuel Macron ha raccomandato prudenza, sottolineando che la politica cinese di investimenti, concentrata proprio sulle infrastrutture strategiche, potrebbe legare a doppio filo i paesi europei alla Cina rendendoli di fatto “stati vassalli”. Per quanto riguarda la Russia, essa è diventata ora uno dei più entusiasti sostenitori del progetto cinese, pur avendolo accolto all’inizio con reticenza, nel timore che la grandezza del piano cinese possa surclassare quella dei progetti russi comprendenti la visione di una grande Unione Economica Eurasiatica capace di confrontarsi alla pari con gli Stati Uniti o superarli. Man mano che le relazioni di Putin con l’Occidente si sono deteriorate, però, la Russia ha intrapreso un’azione che potrebbe portare al collegamento proprio della sua visione eurasiatica con la “Nuova Via della Seta”; questo nonostante le opinioni di alcuni analisti economici, che considerano come asimmetrica la portata di una eventuale alleanza, con la Russia che ha una dimensione economica pari solo a 1/8 di quella cinese e che negli anni, proprio a seguito degli effetti della “BRI”, sarebbe destinata ad aumentare.

Trieste, in questo momento, con il Sistema Portuale dell’Alto Adriatico, il Punto Franco e i progetti per il Porto Vecchio, risulta estremamente interessante per la Cina ma viene a trovarsi al centro proprio di quegli enormi interessi economici e politici opposti fra l’Oriente di Xi Jinping e l’Occidente di Donald Trump, con Vladimir Putin intendo a facilitare le mosse di alcuni pezzi su un certo scacchiere strategico, e un’Europa che manca ancora una volta d’unità e fa da Cenerentola fra i giganti. Un momento storico che potrebbe veder concretizzarsi una rinascita della città tale da superare in portata quella della Trieste Ottocentesca porto dell’Impero Austro-Ungarico; oppure, allontanarsi forse per sempre.

Fonte: Trieste all news