

Il piano della Cina: Genova e Trieste per conquistare l'Europa

La [Nuova Via della Seta](#) scuote il governo, gli equilibri europei e quelli euro-atlantici. Difficile ancora oggi quantificare il valore degli investimenti e l'influsso che avrà sulle nostre politiche. Ma quello che è certo che la **Cina** ha deciso di inserire anche l'Italia nel suo sistema geopolitico. Vuole arrivare al cuore dell'Europa. E per farlo, [dopo la Grecia e i porti spagnoli](#), ha bisogno anche di quelli italiani. In particolare di due terminali: Genova e Trieste.

La motivazione è prettamente politica? No, perché dietro la decisione di Pechino di puntare sui due porti italiani c'è anche una questione economica, strategica e anche eminentemente geografica. I due porti delle antiche repubbliche marinare sono infatti molto più vicini al centro dell'Europa di altri terminali logistici non solo italiani ma anche europei.

Il colosso asiatico **Cosco** ha acquisito il Pireo trasformando Atene nella porta sudorientale dell'Europa per la Nuova Via della Seta. E la Cina ha poi messo gli occhi su Valencia e Bilbao in Spagna per crearsi una porta occidentale. Ma adesso, sempre a sud, serve uno sbocco centrale. E l'Italia, con Genova e Trieste, ne ha due da offrire. Ed è un segnale inequivocabile del fatto che Pechino non guardi all'Italia per sfondare nel mercato del nostro Paese. Ma punta dritto al nucleo dell'Unione europea.

[Lo ha spiegato anche l'ex ministro Giulio Tremonti](#) in un'intervista al *Corriere della Sera*: "La Cina non viene in Italia per il nostro mercato domestico, ma per quello europeo. E Genova e Trieste sono molto più vicine al cuore dell'Europa del **Pireo**, già conquistato da Pechino". Un progetto chiarissimo quindi. E che fa capire anche il motivo per cui sia l'Unione europea che gli Stati Uniti hanno lanciato l'allarme.

Si tratta di **una sfida enorme** dal punto di vista strategico ed economico. E l'Italia si trova al centro di uno scontro mondiale con cui bisognerà fare i conti nel prossimo futuro. C'è una nuova Guerra Fredda in corso: e questa non è più fra Mosca e Washington, ma precisamente fra Washington e Pechino. Con l'Europa che, ancora una volta, si trova divisa fra due schieramenti.

Dal punto di vista strategico, è chiaro che per l'Italia la scelta non sia affatto semplice. **Genova** e Trieste sono due porti fondamentali nel nostro sistema infrastrutturale, ma che necessitano di investimenti, espansioni, e soprattutto di soldi e tecnologie adeguate alle sfide del prossimo futuro. La Cina, in questo senso, offre prospettive allettanti. Ed è evidente che rispetto ad altri partner europei e anche a quello americano, Pechino abbia già fatto capire di avere pronto un piano concreto per soddisfare le esigenze del sistema portuale italiano. Cosa che invece l'Occidente, oltre ai "no" ha fino a questo momento evitato di garantire.

Per esempio, sul fronte ligure, non può passare in secondo piano il fatto che, come riporta [Il Corriere della Sera](#), il presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona, **Paolo Emilio Signorini**, dovrebbe firmare "un memorandum per la costituzione di una società con il più grosso gruppo di costruzioni cinese, quello delle 'quattro C', **Cccc** (Chinese

Communications Construction Company) per la realizzazione di alcune grandi opere necessarie al sistema logistico ligure, un progetto che vede al centro il rilancio del porto di Genova”. E tutto dovrebbe avvenire proprio il 23 marzo, in concomitanza con la visita del leader cinese **Xi Jinping** in Italia.

L'importanza di questi investimenti è chiara. Ed è anche per questo che da Palazzo Chigi hanno iniziato a chiedere garanzie a Stati Uniti e Unione europea. A Roma conoscono perfettamente i rischi politici, per la sicurezza interna e a livello internazionale, ma Pechino si presenta con soldi e tecnologie adeguate a rispondere ai bandi della Regione Liguria e del comune di Genova.

Ballano lo spostamento della diga foranea, l'ampliamento di tutta l'area **Fincantieri** di Sestri Ponente, la costruzione di una nuova banchina per realizzare navi da crociera. E Fincantieri ha già ottimi rapporti con il gigante asiatico Cssc (China State Shipbuilding Corporation). E non a caso da tempo Pechino, pur nel silenzio generale, preme per la realizzazione della **Tav Torino-Lione**. Con un allaccio a Genova, trasporterebbe su rotaia le merci in giro per l'Europa.

Stessa questione per **Trieste**, [dove gli Stati Uniti hanno da tempo posto il veto](#) a qualsiasi arrivo dei cinesi sul modello Pireo. Un incubo per il blocco atlantico. Il collegamento fisico, economico e politico di Trieste con tutta l'area balcanica e danubiana preoccupa molto la Nato e Washington, che temono che il porto giuliano diventi non solo un altro punto di arrivo di un enorme flusso di merci e capitali cinesi, ma che vada a rappresentare un vero e proprio cuneo di Pechino nell'Europa centrale.

Il capoluogo giuliano, con **Zeno D'Agostino** a capo dell'Autorità portuale, è stato sempre favorevole all'arrivo di capitali e investimenti cinesi. Ma con alcuni limiti fondamentali. D'Agostino ha tenuto a ribadire che “è falso dire che svendiamo l'Italia o il porto di Trieste ai cinesi”. E l'assessore regionale alla Sicurezza e Autonomie locali, **Pierpaolo Roberti**, in quota Lega, [ha affermato](#): “Diversamente da quanto succede in altri Stati, non possiamo vendere pezzi di porto, possiamo dare **concessioni**. Quindi quello che è successo alla Grecia con il Pireo non può accadere nel porto di Trieste. Dopodiché dobbiamo vigilare e stare attenti: accettiamo tutti gli investimenti, ma dobbiamo poterli gestire noi”. Il problema è capire quanto strategicamente la Cina sia disposta ad attendere e soprattutto quanto l'Italia abbia effettiva libertà di manovra una volta arrivato il gigante asiatico.

13 marzo 2019

<http://www.occhidellaguerra.it/piano-cina-genova-trieste/>