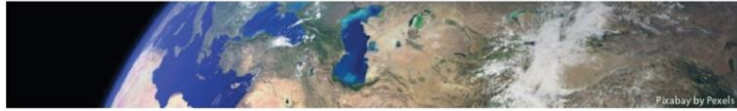




COMMENTO
CESMAR



Ports of power – La Cina e il potere marittimo

REDAZIONE

COMMENTO CESMAR NR. 65 – febbraio 2026

I contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali. Le foto presenti in questo commento sono state di massima prese dal web, citandone sempre la fonte. Se qualcuno dovesse ritenere necessario rimuoverle o modificarne gli autori, può contattarci sul sito cesmar.it e sarà prontamente accontentato. La riproduzione, totale o parziale, è autorizzata a condizione di citare la fonte.



Credit: CESMAR

La Statecraft Marittima della Cina: Porti, Basi e Ambizioni Globali

Analisi critica e implicazioni geopolitiche, strategiche, marittime e per l'Italia

Riferimento bibliografico

Kathryn Thome e Conor M. Kennedy, *Ports of Power: China's Maritime Statecraft Abroad*, Center for Strategic and International Studies (CSIS), 2026, <https://csis.org> (pubblicazione CSIS, 2026).

La presente sintesi è un'elaborazione critica e scientifica in italiano del rapporto originale in lingua inglese. Gli autori della sintesi non rivendicano alcuna paternità del materiale informativo di base, interamente attribuito al lavoro di ricerca di Thome e Kennedy per il Center for Strategic and International Studies. Il documento originale si basa su fonti governative americane (ODNI, DOD, USTR), dati satellitari, database di investimenti portuali e letteratura accademica specializzata in Strategic Studies e Maritime Security.

Introduzione

Nel 2020 la Marina militare cinese (PLAN) ha superato per numero di unità la U.S. Navy, diventando la più grande flotta del mondo. Questo primato non è un accidente della storia: è il risultato di una strategia deliberata, sistematica e multidimensionale che Pechino persegue da almeno tre decenni. Al centro di questa strategia vi è un principio apparentemente semplice — chi controlla i porti controlla le rotte commerciali, e chi controlla le rotte commerciali esercita un potere che, in tempo di guerra come di pace, equivale a una forma di dominio geopolitico. Il rapporto *Ports of Power*, prodotto dal Center for Strategic and International Studies nel 2026, ricostruisce con rigore analitico come la Repubblica Popolare Cinese abbia costruito un arsenale di strumenti — commerciali, diplomatici, tecnologici e militari — per proiettare il proprio potere marittimo in ogni angolo del globo. Questa sintesi ne analizza i fatti fondamentali, le conseguenze geopolitiche, strategiche, marittime e le implicazioni specifiche per l'Italia.

L'ascesa della Cina come potenza marittima globale

La Cina non è mai stata, nella sua storia moderna, una potenza marittima nel senso anglosassone del termine. Ma sotto la guida di Xi Jinping questo paradigma è stato rovesciato con una velocità e una determinazione senza precedenti. La nomina nel 2023 dell'ex capo della Marina Dong Jun a ministro della Difesa — dopo la rimozione del predecessore — non è un dettaglio burocratico: è il segnale di quanto il dominio marittimo sia diventato centrale nella visione strategica di Pechino.

Il punto di partenza della strategia cinese sono i porti. Secondo le stime più aggiornate, aziende cinesi o di Hong Kong detengono partecipazioni in oltre cento porti nel mondo, con almeno 129 progetti portuali attivi attraverso la *Belt and Road Initiative* (BRI). Di questi, 17 sono già sotto controllo operativo cinese con quota di maggioranza. Le tre principali compagnie coinvolte — COSCO, China Merchants Ports e Hutchison — figurano tra i dieci maggiori operatori portuali del pianeta e sono responsabili di oltre l'80% dei progetti portuali cinesi all'estero.

Questa espansione non è casuale né puramente commerciale. Il rapporto dimostra come quasi tutti i porti cinesi all'estero si trovino in prossimità di *chokepoint* marittimi cruciali per il commercio globale: lo Stretto di Malacca, quello di Hormuz, il Canale di Suez, lo Stretto di Bab el-Mandeb, il Canale di Panama.

Pechino ha già la sua unica base militare ufficiale all'estero a Gibuti, proprio a controllo del Bab el-Mandeb, preceduta da missioni antipirateria nel Golfo di Aden a partire dal 2008. Tra il 2023 e il 2024, secondo valutazioni dell'ODNI americano, le potenziali installazioni militari cinesi all'estero sono cresciute da tre a nove. Ventuno paesi figurano nei radar delle agenzie di intelligence americane come possibili sedi di basi o accordi di accesso militare per il PLAN: dalla Birmania alla Tanzania, dall'Angola all'Arabia Saudita, dalle Isole Solomon alla Papua Nuova Guinea.

Ma il vero cuore del rapporto è la descrizione di un *toolkit* sofisticato e multistrato che la Cina impiega per avanzare la sua *abilità politica in campo* marittimo (*Maritime Statecraft*). Questo *toolkit* include otto categorie di azione: investimenti portuali, scali navali (port calls), missioni di ricerca e esplorazione oceanica, diplomazia medica via nave ospedale, donazione e prestito di equipaggiamenti militari, esercitazioni navali congiunte, costruzione di basi e installazioni militari all'estero, e cantieristica navale e trasporto marittimo. Tre casi di studio concreti esemplificano questa strategia in azione.

Il porto di Chancay, in Perù, inaugurato nel novembre 2024 con la presenza personale di Xi Jinping, rappresenta la testa di ponte della Cina in America del Sud: gestito in esclusiva da COSCO, è già il più grande porto peruviano e potenzialmente il hub di trasbordo (*transshipment*) per l'intero Pacifico sudamericano. La base navale di Ream, in Cambogia, mostra invece come infrastrutture militari vengano costruite e utilizzate accanto ai porti commerciali: la base è stata ammodernata da imprese statali cinesi tra il 2020 e il 2025, e già nel 2024 ospitava navi militari cinesi in presenza semi-permanente rotazionale. Il porto Khalifa negli Emirati Arabi Uniti rivela infine che anche paesi

alleati degli Stati Uniti possono diventare luoghi di costruzione di infrastrutture militari cinesi: una struttura militare segreta fu scoperta in costruzione nel 2021 e riprese i lavori nel 2023 nonostante le pressioni americane.

La cantieristica navale cinese completa questo quadro: il PLAN ha già 370 navi operative e ne avrà circa 495 entro il 2035, contro le 290 previste per la U.S. Navy entro il 2030. La terza portaerei cinese è stata varata nel novembre 2025. E la Cina è già diventata il principale produttore mondiale di navi da carico, con sussidi statali che le garantiscono un vantaggio competitivo.

Conseguenze geopolitiche

Le implicazioni geopolitiche dell'espansione marittima cinese sono profonde e strutturali, e investono tanto l'ordine internazionale quanto le dinamiche di potere nelle singole regioni. Il rapporto *Ports of Power* consente di leggere questa espansione non come una serie di iniziative isolate ma come la manifestazione coerente di una visione strategica unitaria, quella che Pechino chiama «*civil-military fusion*»: la fusione sistemica tra interessi commerciali e obiettivi militari.

Il primo e più rilevante effetto geopolitico è il ridisegno silenzioso delle sfere di influenza globali. La teoria della «stringa di perle» — formulata dagli analisti americani nel 2004 — descriveva un ipotetico cordone di basi e infrastrutture cinesi lungo le rotte dell'Oceano Indiano. Quello scenario, all'epoca ipotetico, è oggi in gran parte una realtà documentata e in costante evoluzione. La Cina non si è limitata all'Indo-Pacifico: ha investito in porti europei, sudamericani, africani e mediorientali con una capillarità che nessun'altra potenza, inclusi gli Stati Uniti, può vantare in questo settore specifico.

Il secondo effetto è la trasformazione del concetto stesso di «base militare». Pechino ha compreso — prima e meglio degli avversari — che nel XXI secolo il controllo di infrastrutture commerciali strategiche vale quanto, se non più, di un presidio militare convenzionale. Un porto gestito da una compagnia di Stato cinese non è solo un terminale container: è un punto di raccolta di dati sul flusso delle merci, un potenziale scalo per la Marina militare, uno strumento di coercizione economica nei confronti del paese ospitante. Il caso di Gdynia, dove la compagnia Hutchison ha impedito lo scarico di equipaggiamenti militari americani in un porto NATO polacco, illustra con rara chiarezza questa vulnerabilità.

Il terzo effetto geopolitico riguarda le strutture multilaterali occidentali. La risposta americana e alleata all'espansione cinese è stata sistematicamente più lenta, meno coordinata e meno capitalizzata rispetto all'avanzata cinese. Il Parlamento Europeo ha approvato nel gennaio 2024 una risoluzione per una strategia portuale europea: a gennaio 2026 tale strategia non è ancora stata resa pubblica. Le iniziative americane — DFC, Blue Dot Network, Build Back Better World, Global Gateway dell'UE — hanno prodotto risultati insufficienti o discontinui. Nel caso emblematico del porto di Colombo, lo Sri Lanka, il finanziamento DFC da 553 milioni di dollari per un terminal competitivo è stato di fatto abbandonato dopo che il partner Adani Group è andato avanti autonomamente. Questo vuoto lasciato dall'Occidente è stato sistematicamente e rapidamente riempito da Pechino.

Il quarto effetto geopolitico riguarda i paesi terzi, quelli che il rapporto chiama «*host governments*»: governi che cercano di bilanciare le pressioni di Pechino con quelle di Washington, estraendo benefici da entrambe le parti senza schierarsi definitivamente. Pakistan, Sri Lanka, Maldive, Cambogia: questi paesi non sono vassalli della Cina, ma nemmeno alleati affidabili degli Stati Uniti. Sono attori razionali che negoziano con entrambe le superpotenze la propria indipendenza e i propri vantaggi. Comprenderlo e rispondervi con strumenti adeguati — non solo con pressioni diplomatiche ma con offerte concrete e credibili — è una delle sfide strategiche più urgenti per l'Occidente.

Infine, il rapporto evidenzia che la competizione marittima cinese non è separabile dall'escalation nelle aree di tensione attiva: il Mar Cinese Meridionale, lo Stretto di Taiwan, il Mar Cinese Orientale. I porti e le basi all'estero non servono solo al commercio: nel medio-lungo periodo, potranno servire a proiettare potere militare in scenari di conflitto che oggi sembrano remoti ma che la stessa Cina — con le esercitazioni «Mission Justice 2025» attorno a Taiwan — sta rendendo sempre meno ipotetici.

Conseguenze strategiche

Sul piano strategico, il rapporto *Ports of Power* offre una mappa delle vulnerabilità del sistema occidentale di sicurezza marittima e, implicitamente, una guida per affrontarle. La sfida che la Cina pone non è di natura esclusivamente militare: è anzitutto una sfida al concetto stesso di «sicurezza strategica» nell'era della globalizzazione interconnessa.

La prima conseguenza strategica riguarda la dottrina della deterrenza. Il modello americano e NATO di deterrenza è costruito attorno a forze militari convenzionali, alleanze formali e basi presidiate. La Cina ha sviluppato un modello alternativo: la deterrenza commerciale, ovvero la capacità di generare dipendenze economiche così profonde da rendere politicamente e finanziariamente insostenibile per un paese ospitante allinearsi agli avversari di Pechino in caso di crisi. Il porto di Chancay in Perù, con la sua clausola di esclusività operativa a favore di COSCO, è il prototipo di questo modello: la Cina non ha bisogno di una base militare in Perù se gestisce in esclusiva il principale porto del paese.

La seconda conseguenza strategica è la vulnerabilità delle supply chain globali. L'80% del commercio mondiale viaggia via mare, e circa il 90% del commercio cinese è marittimo. La pandemia di Covid-19 e gli attacchi Houthi nel Mar Rosso hanno dimostrato quanto rapidamente un'interruzione delle rotte marittime si traduca in crisi di approvvigionamento su scala globale. La Cina, con la sua posizione dominante nella cantieristica navale — stimata in vantaggio strutturale grazie a sussidi statali da almeno 10,25 miliardi di dollari in prestiti e donazioni per costruire navi in 16 paesi a basso reddito — ha la capacità di influenzare non solo il flusso ma anche l'infrastruttura del commercio mondiale.

La terza conseguenza strategica riguarda la cybersecurity portuale. Le gru STS (*ship-to-shore*) prodotte dall'impresa statale cinese ZPMC dominano il mercato globale. Un'indagine del Congresso americano ha trovato dispositivi di comunicazione nascosti sulle gru cinesi installate nei porti statunitensi. Allo stesso modo, gli scanner doganali prodotti da Nuctech — altra impresa sotto controllo statale cinese — sono stati donati o venduti a condizioni agevolate a porti di tutto il mondo, con accesso potenziale a dati biometrici, merci, movimenti di persone e metadati geolocalizzati. La dipendenza tecnologica dai fornitori cinesi di attrezzature portuali costituisce un vettore di vulnerabilità strategica spesso sottovalutato.

La quarta conseguenza è quella che il rapporto chiama il «problema Djibouti-Beam-Khalifa»: la Cina segue un pattern ricorrente in cui una presenza commerciale iniziale in un porto strategico viene gradualmente trasformata in presenza militare o dual-use. Questa progressione è documentata nei tre casi di studio e implica una revisione profonda dei criteri con cui gli alleati occidentali valutano le proposte di investimento cinese in infrastrutture critiche. Non è sufficiente bloccare una transazione quando il cantiere è già avviato: occorre intercettarla nella fase di negoziazione, e per farlo servono sistemi di allerta precoce che oggi sono inadeguati.

La quinta e ultima conseguenza strategica è la sfida alla libertà di navigazione. La PLAN è in grado di condurre operazioni globali crescenti, e il suo accesso a porti commerciali amici in ogni oceano le garantisce — anche in assenza di basi militari formali — una capacità logistica di proiezione che prima non aveva. In un eventuale scenario di conflitto circoscritto — una crisi nello Stretto di Taiwan, un'escalation nel Mar Cinese Meridionale — la possibilità per la Cina di negare l'accesso ad alcuni porti o rotte commerciali potrebbe tradursi in uno strumento di coercizione geopolitica di primaria importanza.

Conseguenze marittime

L'espansione marittima cinese ha conseguenze immediate e strutturali sulla governance degli oceani, sulle rotte commerciali internazionali e sulle dottrine di sicurezza marittima che i paesi occidentali hanno sviluppato nell'ultimo mezzo secolo. Il rapporto *Ports of Power* lo dimostra con dovizia di dati e casi concreti, e i segnali che emergono

sono inequivocabili.

La prima conseguenza marittima riguarda i *chokepoint*. I sette principali colli di bottiglia del commercio marittimo mondiale — Malacca, Hormuz, Bab el-Mandeb, Suez, Gibilterra, Capo di Buona Speranza, Panama — sono tutti oggetto di attenzione strategica cinese, e in almeno cinque di essi Pechino ha già una presenza commerciale o militare significativa. Gibuti controlla il Bab el-Mandeb e ospita l'unica base ufficiale del PLAN. Pakistan e Sri Lanka (Gwadar, Hambantota, Colombo) coprono le rotte verso lo Stretto di Hormuz e l'Oceano Indiano. Il Canale di Panama, fino a febbraio 2026, era operato da Hutchison alle due estremità. Questa geografia non è casuale: è il risultato di una pianificazione decennale che ha trasformato la BRI da iniziativa commerciale a strumento di posizionamento strategico marittimo.

La seconda conseguenza riguarda la sicurezza delle rotte energetiche. La Cina è il maggiore importatore mondiale di petrolio, e lo Stretto di Hormuz è la sua principale arteria di approvvigionamento. Pechino sa che in caso di conflitto questa rotta potrebbe essere compromessa dagli avversari: per questo investe in porti e infrastrutture in Pakistan, Oman e negli Emirati, cercando alternative e ridondanze logistiche. Ma la stessa logica vale in senso inverso: le marine occidentali sanno che in caso di conflitto la capacità di bloccare le rotte petrolifere della Cina costituisce una leva di pressione formidabile, e Pechino si sta dotando degli strumenti per neutralizzarla.

La terza conseguenza marittima è quella della diplomazia medica. La nave ospedale *Peace Ark* e la nuova *Silk Road Ark* — operativa dal 2024 e impegnata nella missione più lunga di sempre (220 giorni) nel 2025 — portano assistenza sanitaria in paesi che figurano contestualmente nelle liste ODNI (*Office of the Director of National Intelligence*) come siti di potenziale *basing* militare cinese. Non è una coincidenza: la diplomazia medica è parte integrante dei mezzi di seduzione geopolitica che prepara il terreno ad accordi militari futuri. Il precedente della prima esercitazione congiunta PLAN-Marina gabonese, svoltasi subito dopo una visita della *Peace Ark* a Libreville, è emblematico.

La quarta conseguenza riguarda le navi da ricerca e sorveglianza oceanica. La Cina dispone di 64 vascelli da ricerca attivi, di cui oltre l'80% presenta comportamenti sospetti o legami organizzativi con l'agenda geopolitica di Pechino. Queste unità operano nelle zone economiche esclusive di Giappone, Australia e Sri Lanka senza autorizzazione, raccogliendo dati batimetrici, idrologici e di sorveglianza sottomarini che hanno un valore militare diretto. La presenza di questi vascelli nelle acque del Pacifico e dell'Oceano Indiano rientra nella categoria delle «missioni non belliche» previste dalla dottrina militare cinese, ma è di fatto un'attività di intelligence marittima sistematica.

La quinta e più immediata conseguenza marittima è quella della cantieristica. La Cina costruisce non solo navi militari per il PLAN, ma anche le navi commerciali che trasportano le merci mondiali — incluse quelle americane ed europee. Con COSCO tra i primi dieci operatori di shipping globali e con le sue filiere finanziarie che costruiscono navi per paesi a basso reddito, la Cina ha acquisito una posizione di dominio strutturale nell'industria marittima che portano gli Stati Uniti — i cui cantieri navali civili sono quasi inesistenti — a non poter competere né a breve né a medio termine senza interventi legislativi e finanziari massicci.

Conseguenze per l'Italia

L'Italia è un paese manifatturiero dell'Unione Europea, il principale Stato membro che si affaccia sul Mediterraneo, un membro fondatore della NATO e una delle maggiori economie mondiali dipendenti dal commercio marittimo internazionale. Le implicazioni del rapporto *Ports of Power* non sono per l'Italia astratte o lontane: sono immediate, concrete e in larga parte già in corso.

La prima dimensione è quella dei porti mediterranei. Il Mediterraneo è il mare di casa dell'Italia, e i principali porti della sponda meridionale e orientale sono da anni oggetto di attenzione cinese. Il porto del Pireo, in Grecia, è controllato da COSCO dal 2016 ed è oggi il primo porto container del Mediterraneo orientale. Venezia, Trieste e Genova sono state oggetto di interesse da parte di investitori cinesi. Taranto e Augusta hanno capacità strategiche militari. L'Italia non ha ancora una posizione chiara e strutturata su quali porti possano essere oggetto di investimenti

esteri e con quali condizioni di sicurezza: una lacuna che deve essere colmata con urgenza, anche alla luce della revisione dello screening degli investimenti esteri (*golden power*) introdotta dal governo italiano negli ultimi anni ma ancora da consolidare sul piano operativo.

La seconda dimensione riguarda le catene di approvvigionamento energetico e industriale. L'Italia importa materie prime, componenti e prodotti finiti dall'Asia — soprattutto dalla Cina — attraverso rotte marittime che transitano per lo Stretto di Malacca, il Canale di Suez e il Bab el-Mandeb. Gli attacchi Houthi nel Mar Rosso nel 2023-2024 hanno già dimostrato quanto rapidamente un'interruzione in questi *chokepoint* si traduca in ritardi di consegna, impennate dei noli marittimi e interruzioni delle linee produttive italiane. Se la Cina acquisisse — direttamente o indirettamente — la capacità di influenzare il transito in questi colli di bottiglia, le conseguenze per l'industria manifatturiera italiana sarebbero di primaria gravità.

La terza dimensione è quella della cantieristica navale e della competizione commerciale. L'Italia ha una tradizione storica nella costruzione di navi da crociera e navi militari — Fincantieri è un'Istituzione che gestisce cantieri di fama mondiale e capacità assolute nel mondo — ma non compete nel segmento delle grandi portacontainer, dove la Cina domina. Il rapporto segnala come la posizione dominante della Cina nella cantieristica sia il risultato di sussidi statali che — secondo gli autori — distorcono la concorrenza internazionale. L'Italia, come membro dell'UE e della NATO, dovrebbe sostenere con forza le iniziative internazionali per regolamentare questi sussidi e per investire in capacità navale europea — anche per garantirsi autonomia strategica nel settore del trasporto marittimo.

La quarta dimensione riguarda gli impegni NATO e la Marina Militare. L'Italia partecipa alle operazioni navali dell'Alleanza nel Mediterraneo e nel Mar Rosso, e la Marina Militare ha una lunga tradizione di operazioni internazionali di sicurezza marittima. Il rapporto sottolinea come la crescita della PLAN — dalla deterrenza nelle acque vicine alla proiezione in alto mare — richieda un riadattamento delle dottrine e delle capacità alleate. L'Italia, con la sua posizione nel Mediterraneo, ha un ruolo naturale di leadership nella sicurezza marittima dell'area: questo ruolo va esercitato con investimenti adeguati in capacità navale, sistemi di sorveglianza sottomarini e partecipazione attiva alle missioni di pattugliamento degli accessi al Canale di Suez e del Bab el-Mandeb.

La quinta dimensione è politica e diplomatica. L'Italia è stata il primo e unico paese del G7 ad aderire formalmente alla *Belt and Road Initiative* nel 2019, salvo poi recedere dall'accordo nel dicembre 2023. Questa vicenda ha lasciato una certa ambiguità nella percezione internazionale del posizionamento italiano rispetto all'espansione cinese. Il rapporto *Ports of Power* chiarisce che non è possibile separare la dimensione commerciale degli investimenti cinesi in infrastrutture portuali da quella strategica e militare: il *toolkit* cinese è per definizione multi-dimensionale e integrato. L'Italia deve definire con chiarezza la propria posizione — in sede NATO, UE e bilaterale — su quali investimenti cinesi nelle infrastrutture critiche siano accettabili e a quali condizioni, contribuendo alla costruzione di una strategia portuale europea che ad oggi non esiste ancora.

Conclusioni

Il rapporto *Ports of Power* restituisce un quadro inequivocabile: la Cina ha costruito nel corso di tre decenni un sistema integrato di potere marittimo che combina investimenti commerciali, presenza diplomatica e ambizioni militari in una strategia coerente e di lungo respiro. Questa strategia non richiede che ogni porto cinese all'estero diventi una base militare: richiede solo che un numero sufficiente di essi sia posizionato nei punti giusti, con una presenza abbastanza profonda da garantire influenza economica, accesso logistico e capacità di coercizione geopolitica quando necessario.

La sfida che ne deriva per l'Occidente non è militare in senso stretto, ma istituzionale e di visione. Gli Stati Uniti e i loro alleati — inclusa l'Italia — hanno gli strumenti finanziari, diplomatici e militari per rispondere a questa sfida, ma li hanno usati in modo frammentato, tardivo e spesso incoerente. Il caso della base di Ream, quello del porto Khalifa e quello della costruzione al Panama Canal dimostrano che le risposte sono venute sempre dopo il fatto, non prima.

Le raccomandazioni che emergono dall'analisi sono quattro. La prima è l'adozione di una strategia marittima nazionale integrata — dall'Italia come dagli Stati Uniti — che unifichi politica portuale, sicurezza delle infrastrutture critiche, controllo degli investimenti esteri e capacità navale in un quadro coerente coordinato al livello più alto.

La seconda è la partecipazione attiva alla costruzione di una strategia portuale europea, che il Parlamento europeo ha richiesto ma i governi non hanno ancora prodotto. L'Italia, con la sua posizione mediterranea, deve essere protagonista di questo processo e non spettatore.

La terza è l'investimento in capacità di *early warning* per rilevare le intenzioni cinesi nelle infrastrutture critiche prima che si concretizzino in accordi vincolanti — non dopo.

La quarta, rivolta specificamente all'Italia, è la necessità di consolidare e rendere operativo il meccanismo del *golden power* sugli investimenti esteri nelle infrastrutture portuali, energetiche e di trasporto, coordinandolo con i partner europei e atlantici in modo da produrre valutazioni condivise anziché decisioni nazionali isolate.

Chi controlla i porti non controlla solo il commercio. Controlla — scrivono Thome e Kennedy — «*la libertà degli altri di navigare*». È una lezione che l'Italia, Paese marittimo per vocazione e per geografia, non può permettersi di ignorare.