

# Shandong: la prima portaerei interamente “made in China”

*Analisi Difesa*

*Giovanni Martinelli*



Quanto accaduto il 26 aprile scorso ricade nella fattispecie degli avvenimenti che possono essere definiti storici. Quel giorno, infatti, è stata varata la prima portaerei della PLAN (People's Liberation Army Navy, cioè la Marina Cinese) di costruzione interamente nazionale: la Type 001A Shandong.

Nonostante la tradizionale riservatezza di Pechino, è opinione condivisa che l'interesse da parte cinese per un simile tipo di piattaforma possa essere fatto risalire almeno ai primi anni 70; se non prima. Il processo di potenziamento della PLAN stessa non era ancora “esploso” in tutta la sua importanza ma, ciò nonostante, si riuscivano già a intravedere i primi segnali della ferma volontà di accrescere le proprie capacità.

E solo a metà degli anni 80, quando viene varata la dottrina «Offshore Active Defense» che la Marina Cinese abbandona la sua dimensione fino ad allora pressoché costiera per entrare in una più alturiera. Il passaggio verso una vera e propria “Blue water navy” è appena iniziato, laddove come primo risultato si completa l'inclusione di entrambe le cosiddette «Island chain» che ancora oggi costituiscono un fondamentale riferimento geografico per le operazioni della PLAN. Che si tratti di una coincidenza o meno, visto che le reali intenzioni da parte cinese non sono mai state chiarite, proprio nel 1985 giunge nel Paese asiatico anche la portaerei Melbourne; destinata alla demolizione dopo essere stata radiata dalla Marina Australiana. In realtà, prima di essere davvero demolita, essa rimarrà praticamente intatta per anni, consentendo alla PLAN di studiarla attentamente; sebbene infatti tutti i sistemi più sensibili

fossero stati rimossi, catapulta di lancio a vapore e sistema di arresto rimasero a bordo e successivamente replicati a terra per condurre alcune attività sperimentali.

Ma anche questa dimensione sta oramai stretta alla Cina e alla sua Marina. Tanto che agli inizi del nuovo millennio, la dottrina di Pechino si evolve ancora; con la «Distant sea defense» dunque, non solo si materializza l'ampliamento dei propri spazi vitali più prossimi e il rafforzamento del proprio ruolo di grande potenza regionale nell'area del Pacifico ma anche, se non soprattutto, si palesa la già evidenziata volontà di acquisire un ruolo su scala più globale.

Un processo che svilupperà nel corso dei successivi decenni, che (di fatto) è in corso ancora oggi e che, c'è da esserne sicuri, durerà ancora a lungo; un processo al cui interno poi non poteva certo mancare la dovuta attenzione verso quella che è considerata ancora oggi (magari in termini anche discutibili) la «capital ship» per eccellenza di ogni flotta che si rispetti: la portaerei.

Dopo la "particolare" vicenda della Melbourne, a metà anni 90 si segnalano ancora tentativi di acquisire dei progetti all'estero; in particolare, l'interesse si concentra su quelli elaborati dagli allora cantieri Bazan (oggi Navantia), noti come SAC-200 e SAC-220. Anch'essi proposti in configurazione CATOBAR (Catapult Assisted Take Off But Arrested Recovery) come l'unità australiana, di essa conservavano poi anche aspetti dimensionali simili; alla fine però, il tutto non andò oltre una qualche attività di consulenza.

Più o meno nello stesso periodo, finì con lo assumere una certa consistenza l'ipotesi che la Cina acquisisse quella Clemenceau da poco radiata dalla Marina Francese; anch'essa nella medesima configurazione CATOBAR e con dimensioni solo leggermente superiori alle precedenti. Al di là della reale consistenza di simili voci, resta il fatto che anche in questo caso non si concretizzò mai nulla in tal senso.

E questo perché, in realtà, la Cina stava già lavorando da tempo su un'ipotesi diversa: quella di acquisire la Varyag, cioè una portaerei della classe Kuznetsov varata nel dicembre del 1988 in quelli che oggi sono i Black Sea Shipyard in Ucraina. Sennonché, anche questa nave (così come molto altro ancora) finì con il rimanere coinvolta negli sconvolgimenti politici che, di lì a poco, portarono alla scomparsa dell'Unione Sovietica. Dopo il varo, l'unità ancora non completata fu così posta in vendita, finendo con il suscitare l'interesse di diversi Paesi tra i quali non poteva mancare certo la Cina.



Tuttavia erano ancora gli anni del “grande gelo” seguito ai tragici fatti Piazza Tienanmen e quindi, almeno in un primo momento, l’acquisto non poté essere concluso. Ma a Pechino non si scoraggiarono di certo, tanto che per mezzo di uno stratagemma (erano gli anni in cui avvenivano operazioni simili con gli incrociatori porta-aeromobili Minsk e Kiev, sempre ex-Sovietici) la nave fu acquistata da una misteriosa società di Macao per essere trasformata in hotel e casinò galleggiante.

Una vicenda dunque “contorta”, contrassegnata da diverse difficoltà e dai numerosi contrattempi che hanno coinvolto le lunghe operazioni di rimorchio dall’Ucraina alla Cina; qui, la nave giunge nel marzo del 2002, peraltro in condizioni ormai pessime e priva persino dell’apparato propulsivo, per restare bloccata presso i cantieri Dalian Shipbuilding Industry Company (DSIC) per diversi anni ancora; e senza che, all’apparenza, fosse oggetto di lavori. Si dovrà così attendere il 2005 per assistere al suo ingresso nel bacino del sito produttivo della DISC a Dalian, dove sarà oggetto di una ricostruzione pressoché completa che potrà dirsi conclusa solo nel 2011 quando, una volta abbandonato il bacino per essere rimessa in normali condizioni di galleggiamento, di lì a poco inizia le sue prime prove in mare. Ovviamente, con la Marina Cinese e non certo quale “attrazione” galleggiante...!



Il resto è storia recente, se non attualità; quella che nel frattempo è diventata la Liaoning (indicata anche come Type 001 e distintivo ottico di fiancata CV-16) è ormai in servizio nella PLAN dal 2012. Anche se, a oggi, tutte le valutazioni più attendibili concordano sul fatto che in realtà e sotto diversi aspetti l'unità potrebbe non aver ancora raggiunto la piena operatività.

Anche perché, una piattaforma già così complessa deve essere poi inserita in un dispositivo ancor più ampio e articolato; passaggi che devono essere inoltre accompagnati dallo sviluppo di concetti operativi adeguati. Un processo che potrebbe dunque essere ancora lungo, vista anche la totale inesperienza cinese; e questo nonostante il lungo lavoro svolto anche su installazioni a terra (nel dettaglio, a Wuhan dove è stata anche eretta una struttura che simula un ponte di volo).

L'aspetto comunque più importante è rappresentato dalla graduale integrazione del reparto di volo imbarcato e dal crescente numero di esercitazioni complesse, svolte con altre unità allo scopo di acquisire le necessarie conoscenze delle operazioni di un gruppo di battaglia incentrato su di una simile piattaforma.

### **La portaerei CV-17 Shandong, Type 001A**

Ciò che è apparso chiaro fin dalle prime informazioni trapelate sui lavori di ricostruzione della Liaoning era che tale particolarità (quella per l'appunto di essere allestita a partire da uno scafo già realizzato e di un progetto definito, ancorché in parte modificabile) era destinata a rimanere un caso isolato.

Nonostante il classico alone di segretezza sulle reali intenzioni della PLAN e nonostante qualche informazione di carattere ufficiale i cui toni enfatico/propagandistici non consentivano di trarre delle conclusioni univoche, non sfuggiva a nessuno che la soluzione più logica sarebbe stata comunque rappresentata dalla prosecuzione di un programma volto a consentire la realizzazione di nuove piattaforme, questa volta di costruzione interamente nazionale.

Una conclusione logica che risponde a esigenze ancora più logiche; da un punto di vista operativo, non era infatti certo più possibile nascondere le velleità sempre più su scala globali della Marina Cinese e, quindi, la creazione di nuovi gruppi imperniati su portaerei sarebbe diventata una risposta a tali velleità.

Dall'altro, sempre in ossequio a una precisa strategia di Pechino, l'obiettivo rimane anche quello di acquisire gradualmente capacità tecnologico-industriali sempre più importanti.



Dato finale, la crescita sotto ogni punti di vista; anche di prestigio del Paese, sia nella regione del Pacifico sia in uno scenario internazionale più ampio.

E visto che si è parlato di logica, non si può fare a meno di considerare perfettamente rispondente a essa anche un'altra scelta; la nuova portaerei, la prima di costruzione interamente nazionale, sarebbe stata direttamente derivata dalla Liaoning.

Da un lato, dunque, si può fare affidamento sull'esperienza accumulata in fase di costruzione della stessa Type 001 (da considerare perciò un progetto fondamentalmente maturo) e, dall'altra, l'intenso ciclo di prove della Type 001 svoltesi tra il 2011 e il 2012 fornisce indicazioni preziose per l'avvio dei lavori sulla nuova piattaforma; avvio che, nella solita assenza d'informazioni ufficiali, viene fatto comunque risalire al 2013. Aspetto poi confermato ufficialmente da un portavoce dallo stesso Ministero della Difesa Cinese alla fine di dicembre dello stesso anno.

Sempre in tema di continuità, anche la scelta dei cantieri (e cioè gli stessi Dalian Shipbuilding Industry Company protagonisti del profondo intervento operato sulla Liaoning) risponde perfettamente allo scopo.

Provare a indicare le date essenziali di processo costruttivo comunque costantemente seguito attraverso immagini varie (satellitari e di qualche "spotter") sarebbe un'attività inutile perché i riferimenti sono praticamente nulli; l'unico altro momento importante a oggi è stato proprio quello del 26 aprile scorso quando, dopo l'allagamento del bacino nel quale si trovava, la nuova portaerei è stata portata in condizioni di galleggiamento.



In quel momento, la CV-17 Shandong Type 001A (con la «A» ovviamente aggiunta per rimarcare le differenze), ha svelato un altro dettaglio importante, peraltro già ampiamente anticipato; l'avanzato stato dei lavori. Un dettaglio che fa propendere per un rapido inizio delle prove in mare, in vista di una consegna alla PLAN che potrebbe giungere intorno al 2019. Particolarmente difficile si presenta poi l'analisi tecnica della piattaforma e dei suoi sistemi; al netto di quanto direttamente visibile e delle scarse indiscrezioni, molti sono i particolari non noti.

Ciò detto, un quadro di massima ma al tempo stesso sufficiente per definire alcuni aspetti essenziali pare possibile comunque "dipingerlo".

Da un punto di vista dimensionale, la Shandong si presenta con una lunghezza (stimata, così come del resto accade per diversi altri elementi) di circa 315 metri e una larghezza massima di almeno 75 metri. Qualora confermati, questi dati confermerebbero la crescita (ancorché modesta) in termini di dimensioni rispetto alla Liaoning; elemento che troverebbe conferma anche dal confronto dei valori relativi al dislocamento a pieno carico: 65.000 tonnellate (secondo alcune fonti, 70.000) per la Type 001A, contro le 59.000 circa della Type 001.

Almeno nella sua configurazione, non si registrano novità sul fronte dell'apparato propulsivo: 8 caldaie destinate a produrre il vapore impiegato da 4 gruppi turbo-riduttori (su altrettanti assi) per la propulsione della nave e, almeno in parte, per la produzione di energia elettrica (comunque affiancati da alcuni diesel alternatori). La potenza totale installata dovrebbe dunque essere rimasta intorno ai 200.000 HP che, a fronte dell'aumento del dislocamento dovrebbe restituire valori in leggera diminuzione in quanto a velocità massima, indicata intorno ai 31 nodi.

È poi opinione diffusa che anche i valori dell'autonomia presentino delle differenze tra la Liaoning e la Shandong; questa volta a favore della seconda; per effetto di una serie di modifiche interne, infatti, sarebbe stato ottenuto un aumento del combustibile imbarcato, consentendo di superare le 4.400 miglia di autonomia che si stimano per la Liaoning stessa (ottenuti ad andature non meglio precisate, da alcuni indicate come prossime a quella massima).

Molto più di sostanza le altre modifiche apportate; la prima, e più visibile delle quali è l'aumento della superficie del ponte di volo, un aumento a cui contribuisce non tanto e non solo l'incremento delle dimensioni della piattaforma quanto, piuttosto, una serie di interventi mirati. In primo luogo, si registra un'evidente diminuzione in lunghezza per circa 5 metri dell'isola; accompagnata a sua volta da un più modesto intervento sulla larghezza.

In secondo, l'eliminazione degli impianti CIWS (Close-In Weapon System) Type 1130 sistemati a poppa ha consentito di guadagnare ulteriore spazio; e infine, quale ultimo contributo in questo senso, anche una più efficiente sistemazione di altri sistemi/apparati. Le varie stime indicano in 14,700 m<sup>2</sup> la superficie del ponte di volo della Type 001; dunque, la 001A presentando valori maggiori, sarà in grado di gestire un maggior numero (e con più efficienza) di velivoli su di esso parcheggiati.

Un aspetto importante perché, combinato con le maggiori dimensioni anche dell'hangar (influenzate da alcuni interventi già visti come la rimozione dei Type 1130 e da altre modifiche interne), consente alla Shandong di imbarcare un gruppo di volo più consistente rispetto alla Liaoning.



Su quest'ultima infatti, il reparto di volo teoricamente presente a bordo sarebbe di 24 velivoli multiruolo Shenyang J-15 Flying Shark (versione locale del Sukhoi SU-33) e una decina di elicotteri di vario tipo, aventi a disposizione altrettanti "landing spot". In particolare, si può trattare di Changhe Z-18, nelle versioni -J con funzioni AEW (Airborne Early Warning), e -F in configurazione ASW (Anti-Submarine Warfare); a questi si possono aggiungere alcuni Harbin Z-9 con compiti "utility" e SAR (Search And Rescue). In alternativa agli Z-18, infine, dei Kamov KA-31 AEW e Ka-29 con compiti ASW.

Ora, al netto delle difficoltà tecnico-costruttive che l'industria Cinese sta incontrando nella realizzazione del J-15 (e dei suoi motori) e che ne stanno limitando l'ingresso in servizio, dalle prime sommarie indiscrezioni pare che la gestione di un tale numero di velivoli non sia così agevole per la Liaoning.

Invece, il combinato disposto delle modifiche poco sopra evidenziate, fa sì che sulla Shandong si dovrebbe poter imbarcare un gruppo di volo composto da 26/28 bireattori J-15; e, al tempo stesso, anche il numero dei velivoli ad ala rotante dispiegabili dovrebbe salire a 12 (almeno 4 dei quali con funzioni AEW).

Ma l'analisi degli aspetti più propriamente aeronautici non termina qui; anzi, prosegue facendo nuovamente riferimento alle caratteristiche complessive del ponte di volo. Per quanto non accennato in precedenza perché considerato quasi scontato, è comunque giusto ricordare la particolare configurazione di entrambe queste portaerei; configurazione nota come STOBAR (Short Take-Off But Arrested Recovery).

In pratica, i velivoli (ad ala fissa) effettuano un decollo corto sfruttando lo ski-jump posto a prua (con 2 corse di decollo di lunghezza ridotta e un'altra più lunga, tutte corredate di deflettori del flusso dei motori), mentre gli atterraggi avvengono su di un ponte di volo angolato dotato di cavi di arresto. Anche in questo caso, a fronte di una configurazione generale per l'appunto simile (come, ad esempio, la disposizione dei 2 elevatori posti sul lato di dritta delle navi), una differenza rilevante si riscontra sull'inclinazione dello ski-jump; sulla Shandong infatti, essa scende a 12° contro i 14° della Liaoning.

Appare infine perfino superfluo ricordare come su tutte e 2 le unità cinesi siano scomparsi le 2 file di 6 lanciatori verticali, posizionati in prossimità dello ski-jump stesso, per altrettanti (mastodontici) missili antinave P-700 Granit; laddove, ovviamente, tale modifica ha consentito di guadagnare diverso spazio utile.

E' infine da rilevare inoltre che diverse fonti danno per certo che, oltre all'hangar, anche i depositi carburante/munizioni nonché diversi spazi tecnici e abitativi siano stati oggetto di una complessiva rivisitazione al fine di ottenere maggiori capacità ma anche migliori condizioni di vita a bordo. A tal proposito, e a fronte della solita assenza di dati certi, viene come spontaneo ipotizzare una consistenza dell'equipaggio e dei gruppi di volo paragonabile fra le 2 Type 001; per la prima si prospettano infatti circa 1.960 uomini per le esigenze della nave, circa 630 uomini per quelle dei velivoli e, infine, una quarantina per lo staff di comando. Un totale dunque di poco più di 2.600 uomini per la Liaoning che però, in virtù di una dotazione di velivoli più consistente per la Shandong, potrebbe farne salire il numero degli uomini di equipaggio e, soprattutto, per quelli dei reparti di volo.

Novità sostanziali anche sul fronte dei sensori. Sulla Type 001A trova infatti posto sull'isola ridisegnata il potente e avanzato apparato radar Type 346, noto come "Star of the sea" secondo la denominazione cinese o "Dragon Eye" nella classificazione NATO e già installato sui cacciatorpediniere Type 052C e D. Si tratta di un sensore del tipo Active Electronically Scanned Array (AESA) a 4 facce fisse, multi-banda e multifunzione ma con un ruolo prevalente nella scoperta aerea. Ad affiancarlo, un radar per la scoperta aerea/di superficie Type 382 (versione cinese dello MR-710 Fregat di origine russa); a questi si aggiungeranno, non ancora meglio definiti, anche radar per la navigazione e altri ancora per la gestione del traffico aereo.



Si ricorda infine che le originali unità della classe Kuznetsov (in teoria dunque, anche quella ex-Varyag che poi diventerà Liaoning) disponevano nella propria dotazione di sensori anche di un sonar a scafo; operante a bassa e media frequenza e impiegato per le funzioni di ricerca/attacco. A tal proposito, si deve notare come non vi siano indicazioni certe circa il fatto che un qualche apparato del genere sia installato sulle unità cinesi e, eventualmente, di che tipo; anche se (per ovvie ed evidenti ragioni), una sua presenza può anche essere data per certa.



Anche sul fronte dei sistemi di difesa imbarcati non mancano certo elementi di incertezza; l'unico dato da considerarsi come acquisito definitivamente è rappresentato dalla presenza di 4 lanciatori a 18 celle (qui, forse, nella versione a 24 celle?) del sistema di difesa di punto HQ-10, altrimenti noto come FL-3000N. Come detto poi, i 3 Type 1130 presenti sono stati sbarcati; una scelta per certi versi singolare visto che questo CIWS dotato di un cannone a 11 canne rotanti da 30 mm sta diventando dotazione standard sulle maggiori unità combattenti della PLAN. Da verificare poi in una fase successiva anche l'eventuale conferma sia dei 2 lanciarazzi Type 75 in funzione ASW, sia dei 4 lanciatori per esche/inganni Type 726/4; tutti presenti sulla Liaoning e rispetto ai quali sarà necessario verificare, nel corso delle fasi di completamento della Shandong, una loro eventuale installazione.

Un'ultima questione da affrontare è rappresentata da quale sarà la base finale di destinazione e, dato ben più pregnante, la flotta di destinazione una volta raggiunta la piena operatività; la risposta non è semplice, anche se le ipotesi più probabili è che la CV-17 possa essere assegnata alla South Sea Fleet (presso la quale già opera peraltro la Liaoning) o alla East Sea Fleet. Più difficile invece che possa raggiungere la North Sea Fleet.

## **Il futuro**

E se fino a questo punto dell'analisi non sono mancati i punti interrogativi e le questioni non chiarite, ancora più complesso si rivela il tentativo di sviluppare un ragionamento sulle possibili linee di evoluzione futura della PLAN in fatto di portaerei.

L'unico dato certo è che la stessa Marina Cinese punta, con decisione, alla costruzione e allo sviluppo di nuove piattaforme. Quando però si parla di numeri, e tempistiche e caratteristiche le cose si complicano.

Ufficiosamente, è stato fatto trapelare che l'obiettivo più prossimo è schierare 3 portaerei, con un limite temporale fissato intorno al 2025; tuttavia, appare molto più probabile che tale numero possa salire a 4, con lo scopo di allestire altrettanti gruppi di battaglia formati dai futuri cacciatorpediniere Type 055 nonché dagli attuali Type 052 D o C, fregate della classe Type 054B e SSN Type 093 (o Type 095 quando entreranno in servizio).



Il punto però veramente complicato è rappresentato dalla comprensione di quali saranno le loro reali caratteristiche. Su questo aspetto, potendosi basare solo su indiscrezioni e ipotesi, alla fine a scontrarsi sono "linee di pensiero" diverse.

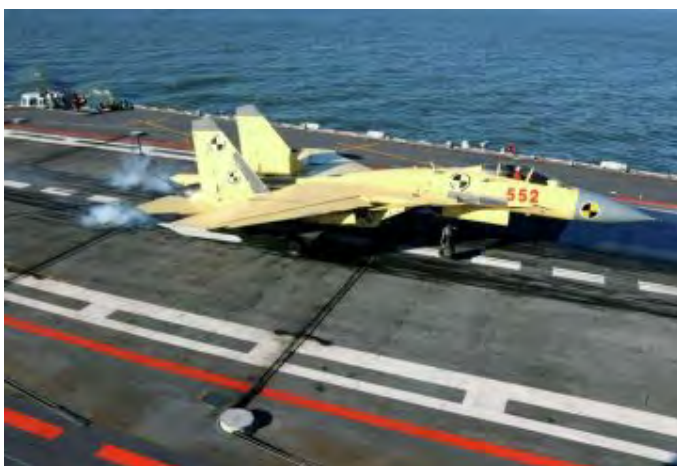
Alcuni ritengono infatti che sarebbe prossima (sugli stessi scali della Dalian Shipbuilding Industry Company che hanno ospitato la Type 001A) l'impostazione di una unità quasi gemella; cioè con minime modifiche. Considerando che presso i cantieri Jiangnan Shipyard a Shanghai è ormai dato per certo l'avvio della costruzione fin dal febbraio/marzo 2016 della prima delle 2 nuove portaerei Type 002, il quadro potrebbe dirsi ricostruito per intero. Con 2 coppie di unità omogenee in servizio (Type 001A e 002, per l'appunto) e con la Type 001 Liaoning successivamente relegata a compiti di seconda linea, più incentrati sull'addestramento.

In realtà, questo schema non appare così sicuro; non solo perché mancano ancora conferme certe sull'impostazione di una seconda Type 001A, quanto (piuttosto) perché sarebbe un percorso poco razionale. Sul piatto della metaforica bilancia va infatti messa la questione della configurazione, ovvero la modalità con la quale operano i velivoli ad ala fissa imbarcati. Per essere ancora più chiari, il problema è rappresentato dai limiti insiti nel concetto STOBAR. L'assenza di una catapulta che assiste il decollo degli aerei condanna questi ultimi a una scelta; carico bellico elevato ma carico di carburante ridotto (quindi, scarsa autonomia) oppure maggiore quantità di carburante ma minor carico bellico (e quindi, scarsa efficacia). In tutto

questo, l'impossibilità poi di far decollare comunque determinati velivoli; in particolare quelli a elica, con un'ancora più specifico riferimento a eventuali aerei destinati alle missioni di AEW.

L'unica risposta a tutte queste esigenze operative diventa perciò quella di installare delle catapulte, per passare dunque a piattaforme configurate come CATOBAR. Tema che ci consente di tornare alla questione delle Type 002, per le quali viene già data per certa una scelta in questo senso; ecco dunque che si farebbe fatica a capire l'eventuale insistenza su un'altra Type 001A invece di destinare tutte le risorse e le attenzioni (fin da subito) su navi complessivamente più capaci. Perché per quanto ci si debba affidare ancora a una certa dose di fantasia, le Type 002 sembrano proprio avere tutti i crismi del grande "balzo in avanti": 75.000/80.000 tonnellate di dislocamento, questo è infatti l'unico dato a oggi più ricorrente.

Sarà anche l'unico elemento disponibile ma è evidente che, anche così solitario, esso ci restituisce comunque un dato di notevole importanza, rappresentato dal fatto che una piattaforma del genere si avvicina (o si avvicinerebbe...) alle dimensioni delle grandi portaerei nucleari americane. Al punto che, c'è anche chi ipotizza che sulle stesse Type 002 potrebbe già trovare posto un impianto di propulsione nucleare; le prime CVN cinesi, con Pechino che entrerebbe così a far parte di questo "club" molto ristretto!



In realtà, una simile scelta appare a oggi piuttosto discutibile, al pari di un altro elemento qualificante; quello delle più volte ricordate catapulte. Questo perché, probabilmente anche in maniera interessata, alcune fonti cinesi hanno fatto trapelare l'indiscrezione secondo la quale ne sarebbero installate 3 e, questione ancora più importante, di tipo elettromagnetico.

Anche in questo caso, difficile dare credito a una simile ipotesi; nonostante vi siano indiscrezioni di intense prove presso installazioni a terra. Di conseguenza, e in conclusione, la soluzione più logica (anche nel solco di una sorta di sviluppo a spirale) sembrerebbe rappresentato da un'evoluzione più graduale; quindi Type 002 con sistema di propulsione convenzionale e catapulte a vapore. Fermo restando che, non facendo difetto le capacità e la determinazione, chissà che tali previsioni non siano destinate a essere rapidamente smentite.

Laddove si deve anche ricordare, più per dovere di cronaca che non altro, che già si “fantastica” di una futura Type 003; una piattaforma da 110.000 tonnellate di dislocamento che (a quel punto) incorporerebbe tutte le caratteristiche tipiche di una moderna “super carrier” e, di fatto, si porrebbe al livello delle unità americane; cioè quello che è a tutti gli effetti, un vero e proprio punto di riferimento per la PLAN.

Dunque, il secondo schema possibile potrebbe prevedere le 2 Type 001 (Liaoning e Shandong) mantenute entrambe in servizio, in modo da essere affiancate quanto prima dalla coppia di Type 002. Banalmente parlando però, solo l’arrivo di immagini “rubate” prima e di unità in mare dopo saranno in grado di chiarire (o meno) dubbi o perplessità sulle nuove unità in costruzione.

Considerazione ugualmente valida anche quando si vanno ad analizzare le indiscrezioni circolanti circa la possibilità che, in un futuro prossimo, gli stessi velivoli J-15 (oggi “spina dorsale” della componente aerea imbarcata della PLAN) possano essere sostituiti dal nuovo Shenyang J-31 “stealth”, sviluppato in un’apposita versione.

Nel frattempo, e in attesa degli sviluppi futuri, ogni residuo dubbio su quale sia il protagonista assoluto nella regione è fugato; l’unico “competitor” dell’area con una qualche velleità (e con rapporti non proprio idilliaci con Pechino), cioè l’India, vede gradualmente ma costantemente aumentare il proprio divario con la Marina Cinese. Fermo restando che, anche al netto di normali relazioni tra Cina e Russia, anche quest’ultima in ultima istanza vede comunque ridimensionarsi il proprio ruolo nell’area.

Di conseguenza, una volta esaurita la “pratica” a livello regionale, il passo successivo non può che essere rappresentato da un ingresso “in grande stile” sulla scena globale. E quale miglior biglietto da visita in questo senso se non esibire un buon numero di portaerei?

**Foto:** PLAN e Xinhua