

Via della Seta, nell'Ue il percorso è a ostacoli

Competizione con Pechino nei paesi CEEC
E l'asse franco-tedesco invoca reciprocità

Michelangelo Cocco



La Belt and Road Initiative (Bri), che mira, tra l'altro, a espandere l'influenza cinese nel vecchio continente, era destinata prima o poi a misurarsi con una Unione europea che punta a rafforzarsi, attraverso le riforme in cantiere e affidandosi al redivivo asse franco-tedesco. Nelle ultime settimane, si sono susseguite prese di distanza, dubbi e critiche da parte di leader dei 28 paesi membri sul progetto di investimenti infrastrutturali e nuove rotte commerciali lanciato nel 2013 dal presidente cinese, Xi Jinping, e inserito dal XIX Congresso nello statuto del Partito comunista, a testimonianza del valore strategico che la Bri riveste per il Pcc.

Il 17 febbraio scorso, nel [discorso](#) tenuto alla Conferenza sulla sicurezza di Monaco, il ministro degli esteri tedesco uscente, ha riaffermato la fedeltà del suo paese all'asse transatlantico, ha definito la nuova via della Seta "un tentativo di creare un sistema per forgiare il mondo in base agli interessi cinesi". "Da tempo - ha aggiunto Sigmar Gabriel - non si tratta più di una questione puramente economica. La Cina sta sviluppando un'alternativa sistemica complessiva al modello occidentale che, in contrasto con il nostro, non si fonda su libertà, democrazia e diritti umani individuali".

L'influenza cinese, la Brexit e Macron

Qualche giorno prima, il Mercator Institute for China Studies (il maggiore centro studi europeo sulla Cina) e il Global Public Policy Institute, entrambi con sede a Berlino, avevano pubblicato un report congiunto ("[Authoritarian advance: Responding to China's growing political influence in Europe](#)") che lancia l'allarme sull'influenza cinese in Europa, giudicata profonda e perniciosa in ogni ambito: élite politiche ed economiche; media e opinione pubblica; società civile e mondo accademico. La Cina è il principale partner commerciale della Germania (186,6 miliardi di euro di interscambio nel 2017), eppure tra i due paesi manifatturieri negli ultimi tempi si è

rotto l'idillio, perché Pechino ha osato mettere le mani su alcune delle tecnologie tedesche più preziose, ad esempio acquisendo nel 2016 Kuka (robotica industriale), e muovere passi da gigante in una sfera d'influenza tedesca, con l'iniziativa "16+1" che incentiva commercio e investimenti tra i paesi dell'Europa centro-orientale (CEEC, undici dei quali sono membri dell'Ue) e la Cina.

In visita ufficiale in Cina dal 31 gennaio al 2 febbraio scorso, la premier britannica Theresa May non ha firmato il memorandum of understanding col quale Pechino sperava di ottenere l'appoggio ufficiale del Regno Unito alla Bri. E, secondo il *Financial Times*, David Cameron sta incontrando non poche difficoltà a convincere il mondo della finanza (anche cinese) a rimpinguare lo UK-China fund, il fondo per le opere infrastrutturali in ambito Bri affidato da Londra all'ex premier britannico (il principale artefice del disastro politico che ha permesso la vittoria referendaria del "leave"!). Le procedure ormai avviate per la Brexit (che toglierà alla City la sua centralità nell'Ue), preoccupazioni geopolitiche (la rivalità India-Cina), le tensioni a Hong Kong, e pressioni statunitensi stanno facendo tramontare la cosiddetta "golden age" tra Londra e Pechino, che aveva toccato lo zenit nel 2015, quando la Gran Bretagna era stata il primo paese occidentale a entrare, come membro fondatore, nella Asian Infrastructure Investment Bank.

A partire dal 2013, la Cina punta a mobilitare circa 1.000 miliardi di dollari in investimenti infrastrutturali lungo la Belt and Road Initiative. Il gruppo cosiddetto "16+1" include la Cina e i seguenti paesi europei: Albania, Bosnia Erzegovina, Bulgaria, Croazia, Repubblica ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Macedonia, Montenegro, Polonia, Romania, Serbia, Slovacchia, Slovenia.

Per Emmanuel Macron, la Belt and Road Initiative “non può essere a senso unico”. In viaggio di Stato in Cina dall'8 al 10 gennaio scorso, il presidente francese ha puntualizzato che quelle della Bri “non possono diventare le strade di una nuova egemonia, che trasformerebbero in vassalli coloro che le attraversano”. La Francia si dichiara favorevole alla nuova via della Seta, ma il quarantenne inquilino dell'Eliseo, annunciando che si recherà in Cina “almeno una volta all'anno”, ha avvertito la leadership di Pechino che “l'Europa è tornata e che le relazioni sino-europee dovranno avere un nuovo inizio basato su regole equilibrate”. I primi dubbi dell'Ue nei confronti della Bri si erano manifestati nel maggio 2017 quando, a conclusione del Belt and Road Summit di Pechino, si era rifiutata di sottoscrivere una dichiarazione a sostegno del libero commercio preparata dal governo cinese. Erano seguiti gli incidenti del vertice Cina-Ue di giugno a Bruxelles, conclusosi senza comunicato congiunto, e dell'annullamento, a fine 2017, dell'annuale China-EU High-Level Economic Dialogue.

Il fattore Trump

Con l'America di Trump che ha imboccato la strada dell'isolazionismo, il peso specifico di un'Unione europea che ritrovi unità politica può aumentare, soprattutto vis à vis la Cina (per la quale l'Ue rappresenta il primo partner commerciale), nel mirino delle bordate protezionistiche del presidente Usa e alla ricerca di un contrappeso al (finora incerto e contraddittorio) containment Usa nei confronti di Pechino.

Di conseguenza, il nucleo (Germania e Francia) di questa Ue che mira a costituirsi come blocco politico-economico-militare, anche emancipandosi da Washington, non può accettare sic et simpliciter una Bri calata dall'alto e tagliata sulle esigenze di Pechino. Tra Bruxelles e Pechino le questioni aperte sono tante, in particolare: la competizione nei mercati dell'Europa centro orientale; l'acquisizione di tecnologia europea da parte delle aziende cinesi; l'importazione di prodotti cinesi in regime di dumping e le restrizioni agli investimenti Ue in Cina.

Durante il 6° summit del 16+1 tenutosi nel novembre scorso a Budapest, il premier cinese Li Keqiang ha annunciato la creazione della China-CEEC Inter-Bank Association, attraverso la quale verranno concessi prestiti allo sviluppo per 2 miliardi di dollari, erogati dalla China Development Bank. Nel 2017, gli investimenti cinesi nell'area CEEC sono stati pari a 9 miliardi di dollari, soprattutto nei settori dell'auto (dove quelle elettriche cinesi sfidano il dominio delle tedesche), delle infrastrutture e della logistica. I governi dell'Ue pretendono da Pechino “reciprocità”: più spazio per le proprie aziende nei mercati cinesi in espansione.

Ma la Cina - che è entrata in una nuova fase del suo sviluppo, nella quale non ha più bisogno come in passato di capitali



stranieri - fa orecchie da mercante, proteggendo i suoi settori “strategici” e sostenendo le sue imprese all'estero con l'aiuto dello Stato. Nel 2017, gli investimenti dei paesi Ue in Cina (8,8 miliardi di dollari) sono calati del 9,1%, secondo i dati del ministero del Commercio di Pechino.

Budapest periferia di Pechino?

Al contrario, l'anno scorso gli investimenti cinesi nell'Ue sono aumentati del 76%, toccando quota 81 miliardi di dollari (dati Baker McKenzie). Ma ora Bruxelles - su impulso in particolare di Germania, Francia e Italia - sta mettendo a punto una [legislazione](#) che permetterebbe di bloccare “per motivi di sicurezza o ordine pubblico” investimenti stranieri nella Ue e anche di condividere, tra i 28 e con la Commissione, informazioni su questi investimenti.

Inoltre, dal dicembre scorso è in vigore il [nuovo metodo](#) di determinazione delle importazioni nell'Ue in regime di dumping, accompagnato dal primo report-paese pubblicato dalla Commissione, sulla Cina. Il rafforzamento dei meccanismi di difesa in mano alla Commissione potrebbe far sì che provvedimenti studiati per fronteggiare l'avanzata cinese, su paesi per i quali gli investimenti di Pechino lungo la Bri sono vitali - come, ad esempio, Ungheria, Repubblica ceca, Grecia (che sta valutando di aggiungersi al “16+1”)... -, abbiano l'effetto di accelerare di fatto la corsa verso un'Europa “a due velocità”, e il rancore nei confronti di Bruxelles di una “periferia” sempre più povera. Al di là della retorica ufficiale che sottolinea le possibilità di cooperazione “win-win”, il confronto tra Bruxelles e Pechino lungo la Belt and Road Initiative nel vecchio continente ha già assunto i caratteri di una competizione (per i mercati e per l'influenza politica) tra la Cina e i paesi forti dell'Ue che contribuirà a determinare il futuro dell'Europa.

Michelangelo Cocco è direttore esecutivo del Centro Studi sulla Cina Contemporanea (CSCC). Giornalista, scrive per il quotidiano “Il Messaggero”.