

La nuova via della Seta? È la prova regina che l'Europa divisa è un'Europa morta

Di Francesco Cancellato

Prendete un investimento infrastrutturale poderoso, da 900 miliardi di dollari, che collega Asia, Africa ed Europa attraverso tre differenti direttrici, costruendo porti, autostrade, interporti, ferrovie nuove di zecca. Metteteci i soldi cinesi, concessi a prestito per finanziare tali costruzioni qui e ora, in Paesi che di soldi, infrastrutture e mercati aperti ne hanno bisogno come l'aria. Infilateci pure il soft power suadente di una grande potenza in ascesa, che approfitta dei dazi e del neoprotezionismo americano per costruirsi alleanze in giro per il mondo, in grado di difenderne gli interessi. Mischiate tutto, ed ecco la Belt and Road Initiative, o se preferite, la Nuova Via della Seta, cui noi italiani abbiamo scoperto di aver aderito qualche giorno fa, primo Paese del G7 a farlo, provocando le ire di Washington e di Bruxelles.

Non ci addentriamo nelle polemiche sul caso italiano: ci limitiamo a osservare che la Cina sceglie con cura i Paesi isolati, deboli politicamente, con economie abbastanza asfittiche da farsi tentare dal richiamo degli investimenti infrastrutturali e di un trattamento di favore per i propri beni e servizi nello sterminato mercato interno cinese. Dopo la Grecia e i Paesi dell'est Europa, insomma, ora tocca a noi, più isolati, deboli e stagnanti che mai. Peraltro,

se non è una fregatura, poco ci manca: generalmente, l'80% dei lavori infrastrutturali sono eseguiti da imprese cinesi, mentre i debiti rimangono a carico del malcapitato Paese che ha firmato l'accordo con Pechino. Non solo: diverse evidenze suggeriscono che i container cinesi arrivano pieni in Europa e ripartono vuoti per l'oriente. Non esattamente libero scambio, par di capire. E noi, ovviamente, ci siamo cascati con tutte e due le scarpe, finendo risucchiati

in un caso di diplomazia internazionale

da cui difficilmente usciremo vivi: se rimaniamo nella via della Seta, ci siamo fatti un nemico a Washington. Se ne usciamo dopo aver accettato, ciao ciao mercato cinese per il made in Italy, almeno per un po'.

Bel pasticcio, gialloverde. Anche se poi uno mette il naso fuori dalle Alpi e scopre che, come minimo siamo tutti un bel po' confusi. Perché è vero, noi abbiamo chiesto ufficialmente di aderire, nonostante il nostro ambasciatore - così come gli altri 26 ambasciatori dell'Unione, Ungheria esclusa - avessero firmato nello scorso aprile un documento di aspra critica al progetto, definito alla stregua di un cavallo di Troia cinese per comprarsi i mercati europei, senza dare alcuna garanzia sull'apertura del proprio. Però è vero anche che il nodo ferroviario europeo della nuova via della seta sta a Duisburg,

in Germania. Che oltre al Pireo in Grecia, anche i porti di Valencia e Bilbao in Spagna, così come quello di Zeebrugge in Belgio sono di proprietà della Cosco, acronimo di China Ocean Shipping Company. Che lo stesso Macron, il più strenuo sostenitore della linea dura contro la via della seta, ha appena firmato un accordo da 10 miliardi di dollari per vendere gli Airbus francesi alle compagnie aeree cinesi.

Chi più alto, chi meno, tutti hanno un prezzo, insomma, presi singolarmente. E se mai fosse servita una prova che l'Europa, in questo nuovo scenario fatto

da imperi come Cina e Stati Uniti, di giganti economici dai portafogli senza fondo come Cosco, ha bisogno come il pane di restare unita, di avere un'unica voce, per evitare di essere invasa e impoverita attraverso il suo ventre molle, beh, eccovela servita. E se ne volevate un'altra, per capire che il sovranismo in salsa europea equivale ad essersi a suo tempo venduti a nuovi padroni dalla bandiera rossa o a stelle e strisce - o a entrambi, come abbiamo fatto noi italiani che ne sappiamo una più del diavolo - eccovi servita pure questa. Divisi, nel ventunesimo secolo, si finisce così: con un padrone che ci compra e l'altro che ci minaccia. Basta saperlo, in fondo.

(da www.linchiesta.it – 12 marzo 2019)