

Qualche settimana fa al ministero serbo dell'energia si è presentato l'ambasciatore di

Cina, Li Machang, che aveva bisogno di conferire urgentemente con Aleksandar Antić, capo del dicastero, il quale però il quel momento era impegnato in un colloquio. Una funzionaria ha chiesto con cortesia di aspettare qualche minuto, ma per tutta risposta il cosiddetto diplomatico ha aperto con un calcio la porta della sala riunioni e si è presentato con l'aria del padrone. Ora, non sarà certo questo episodio a compromettere la grande e promettente collaborazione economica fra Pechino e Belgrado, però l'episodio ha fatto il giro della capitale, e certo non attenua il clima di scarsa simpatia che ormai circonda i miliardari venuti dal lontano Oriente.

Non è questo il solo problema: se certamente la Cina sta collaborando molto attivamente alla ripresa economica di Serbia (solo negli ultimi anni i prestiti a tassi agevolati ammontano a cinque miliardi e mezzi di euro), da qualche parte nel Paese che è al centro dei Balcani cominciano a levarsi voci che si chiedono: ma dove stiamo andando? Poiché se è vero che i cinesi sono sbarcati con una montagna di danaro, grande attivismo, progetti esecutivi è anche ormai evidente che sono molto prossimi a comperarsi tutto uno Stato, per giunta fornendo una tecnologia zoppa.

Sulla vicenda interviene anche il *New York Times*, che naturalmente osserva ai fatti con un punto di vista americano, ed è molto preoccupato per il fatto che Pechino intende fare della Serbia lo snodo balcanico per la "Via della Seta", che in questa parte del mondo dovrebbe unire con ferrovie ad alta velocità il porto del Pireo all'Europa centrale.

Il grande giornale americano dimentica di ricordare l'origine di tanta vicinanza: la notte del 7 maggio 1999, durante la campagna di bombardamento della Nato, missili americani colpirono l'ambasciata cinese di Belgrado provocando tre morti ed una ventina di feriti. L'allora presidente Clinton si scusò parlando di un "deprecabile errore", ma presto si comprese che i generali volevano far sapere di sapere che nei sotterranei della sede diplomatica agiva una centrale d'ascolto serba, e che loro delle convenzioni se ne fregavano.



Dalla condizione comune di vittime alla nascita di una solidarietà operativa il passo poi è stato breve. Finora i cinesi hanno trovato a Belgrado un territorio semilibero, con poche leggi limitative e grandi capacità di espansione, così nel giro di pochi anni hanno finanziato e costruito un bellissimo ponte sul Danubio, ci sono aggiudicati il contratto per l'alta velocità fra Belgrado e Budapest (Unione Europea permettendo), hanno rilevato per 46 milioni di euro le acciaierie di Smederevo che danno lavoro a più di cinquemila persone e adesso si candidano a costruire rapidamente tutta una serie di autostrade e impianti energetici. Una marcia trionfale, insomma, anche se molte perplessità cominciano ad affiorare sia dall' acciaieria che dal discorso delle centrali elettriche.

Partiamo da Smederevo: dopo i bombardamenti della Nato gli impianti erano stati ceduti

agli americani della US Steel, molto interessata al brevetto di una lega speciale per usi militari, poi dopo lo sperpero di un bel po' di soldi la fabbrica era tornata al governo serbo al prezzo simbolico di un dollaro, continuando per anni ad assommare perdite. Poi l'anno scorso sono arrivati i cinesi della BHIS che si sono accollati il vetusto fabbricone e le maestranze, e da allora pagano i magri stipendi ma non hanno fatto alcun lavoro di ammodernamento. Sarà per via della dura opposizione europea e della crisi del mercato dell'acciaio, o i motivi sono altri?

Se si parla di centrali elettriche, di cui la Serbia ha un bisogno enorme, le cose si fanno ancora più complesse, giacché se è vero che Pechino offre progetti già pronti e prestati al due per cento, gli impianti che propone si basano su una tecnologia che secondo gli esperti era quella adoperata in Europa nel 1938, con qualche superficiale rinfrescata.

Anche a Pechino qualcuno deve essersi accorto delle perplessità dell'amico balcanico, tanto che adesso la Cina sembra aver deciso di puntare sull'automobile: complice l'indecifrabile futuro della FAS - alleanza nata dall'alleanza con la Fiat, che ultimamente non sembra navigare in acque tranquille - l'ambasciatore Li Machang annuncia l'arrivo di tre aziende del Paese che hanno in programma di estrarre rame dalle miniere di Bor, produrre gomme per auto e mettere su una grande fabbrica per la produzione di auto elettriche da destinare all'esportazione. Finora il panorama mondiale dell'"automotive" non ha registrato grandi progressi cinesi nel settore, ma si può sempre migliorare.

Su tutto questo, grava inoltre un nuvolone che prima o poi potrebbe sciogliersi in tempesta: i contratti firmati fra governo e aziende cinesi restano coperti dal vincolo di segretezza, come peraltro era già avvenuto per la Fiat, e questo fatto non può che alimentare ancora dubbi e timori. Ma se questo è lo stato dei rapporti con Pechino, la vera questione è: quale alternativa può avere oggi la Serbia? La risposta più ovvia dovrebbe arrivare dall'Unione Europea e, fra l'altro, proprio in questi giorni un sondaggio rivela che il 55 per cento dei serbi sarebbe favorevole ad un ingresso nella UE, mentre una stragrande maggioranza respinge l'idea di adesione alla Nato. Ma cosa risponde Bruxelles?

Gli ultimi segnali di interesse da parte della cosiddetta Europa avanzata sono arrivati dal vertice che si è tenuto in luglio a Trieste e dal recentissimo discorso di Jean-Claude Juncker sullo stato dell'Unione. Dalla Venezia Giulia il solo progetto concreto che sia stato partorito riguarda la nascita di un'unione doganale balcanica che apra allo scambio di merci fra Paesi della ex Jugoslavia e Albania. Juncker invece ha detto chiaramente che prima del 2019 non si potrà neppure parlare di apertura a nuovi Stati, e comunque le adesioni saranno condizionate al rispetto

di rigidi criteri. E su quest'ultimo punto è meglio non farsi illusioni, oggi fra i Paesi balcanici candidati all'ingresso non ce n'è neppure uno che sia in grado di rispettare certi standard, né di raggiungerli in tempi brevi

Ecco dunque spiegato come la "via cinese" per Belgrado rimanga la più battuta, anche a rischio di scoprirsi un domani incatenati mani e piedi ai prestiti arrivati da lontano, e quanto all'Occidente il solo messaggio che possa partire dai Balcani dice: "Europa, se ci sei batti un colpo". In conclusione, come ha detto la ministra alle infrastrutture Zorana Mihajlović, "oggi non sarebbe sbagliato affermare che la Serbia è principale partner della Cina in Europa". Quel che resta da capire è se ne esistano altri .