

# La priorità Ue è che la Cina apra alla concorrenza gli appalti pubblici

**M**entre la Cina prosegue nei progetti legati alla Bri, sia in Asia (dove sta per inaugurare il ponte sul mare più lungo del mondo, circa 55 km che collegano Hong Kong Macau e Zhuhai), che in Europa dove procedono i lavori preparatori del tratto ungherese della ferrovia ad alta velocità Belgrado-Budapest, è notizia recente che 27 ambasciatori a Pechino di altrettanti Stati membri dell'Ue avrebbero inviato al governo cinese una lettera molto critica sulla Belt and Road Initiative (Bri). L'unico ambasciatore che non avrebbe sottoscritto il documento è quello ungherese. La notizia, riportata dal quotidiano economico tedesco *Handesblatt*, getta una nuova ombra sul mastodontico progetto commerciale cinese. La lettera è vista da molti come anticipazione dei temi che l'Ue vorrà discutere al summit bilaterale che si terrà a luglio a Pechino e che tutti sperano farà passi avanti maggiori rispetto a quello dell'anno scorso di Bruxelles. I rapporti tra Unione Europea e Cina sono complessi: i due attori hanno una partnership senza precedenti, in un volume di scambi reciproco, in entrata e uscita, di quasi 600 miliardi di euro. Tuttavia le numerose differenze di regolamentazione dei mercati sono un ostacolo non da poco alle loro relazioni. Nel 2016 la decisione del Parlamento europeo di rifiutare alla Cina lo status di economia di mercato (Mes) non è stata accolta bene da Pechino. Il Mes renderebbe più complessa l'imposizione di dazi antidumping sui prodotti cinesi; tuttavia per ottenere questo status bisogna essere in grado di dimostrare che nell'economia cinese i prezzi sono decisi interamente dall'incontro di domanda e offerta senza intervento dello Stato o altre distorsioni.

Gli imponenti interventi del governo cinese sono proprio una delle ragioni alla base dello scetticismo degli ambasciatori Ue

DI MARCO MARAZZI  
E STEFANO BASILICO\*

verso la Bri. La lettera degli ambasciatori, secondo *Handesblatt*, critica la Bri in quanto «contraddittoria con l'agenda europea di liberalizzazione del commercio» e poiché «favorisce le aziende sussidiate dal governo cinese». Tale critica non è esclusiva della diplomazia europea, ma arriva anche da altri Stati, anch'essi scettici sulla Bri. L'India, per esempio, è molto critica sul progetto cinese anche se per motivi più di natura geopolitica, nello specifico per l'importanza attribuita da Pechino al Pakistan, rivale storico di New Delhi, e per il coinvolgimento della Cina nei progetti infrastrutturali nello Sri Lanka. Il corridoio economico Cina-Pakistan e la possibilità di una presenza militare cinese vicina alle proprie coste preoccupa il premier indiano Narendra Modi. I timori degli europei sembrano diversi: l'89% dei progetti legati alla Bri è portato avanti da società cinesi. Il problema è che se, come accade spesso per i progetti Bri, un progetto è finanziato in tutto o per la maggior parte da una delle *policy banks* cinesi, specie se a tassi agevolati, Pechino richiede un contenuto minimo di origine cinese nei lavori finanziati. Ovvio che in questi casi saranno soprattutto le imprese cinesi ad assicurarsi la fetta più grande di lavori o forniture. Sta al Paese che riceve gli investimenti negoziare termini più favorevoli e questo è già accaduto in alcuni Stati

interessati dalla Bri. Quando il governo locale chiede che almeno parte dei lavori sia affidata a imprese nazionali, la torta può essere divisa tra il general contractor cinese e una serie di subappaltatori o fornitori locali. Lo spazio per le aziende Ue, se non già presenti nel Paese interessato (quindi rientrando nella categoria «locali») o fornitori di chi fa i lavori, finisce per essere molto limitato. Forse è questo che suscita malumori. Ma va anche osservato che dove esistono regole precise per gli appalti pubblici, queste sono state rispettate. Nel caso

della ferrovia ad alta velocità Belgrado-Budapest, di 350 km, che rientra in un piano cinese di valorizzazione del porto greco del Pireo, dopo una falsa partenza, la porzione ungherese dell'opera è stata messa a bando pubblico in quanto l'Ungheria è parte dell'Ue e ne segue quindi le regole. L'altro problema, in qualche modo collegato, riguarda invece l'accesso agli appalti pubblici cinesi, e quindi il rapporto tra Cina

e Wto. Quando vi fece il suo ingresso, la Cina scelse (e poteva farlo) di non firmare il Government Procurement Agreement che regola gli appalti pubblici. Quindi la Cina non è vincolata ad aprire gli appalti pubblici, il cui valore stimato dall'Eu-China Chamber of Commerce è circa 1.000 miliardi di dollari. L'ingresso della Cina nel Government Procurement Agreement dovrebbe essere tra le priorità dell'Europa e dell'Italia. (riproduzione riservata)

\*rispettivamente presidente e ricercatore, *Easternational*



Xi Jin  
Ping