

Dir. Resp.: Maurizio Molinari

Così la Cina si è comprata il Montenegro

dal nostro inviato
Vincenzo Nigro

MATESEVO

Le pietre del Montenegro sono dure come l'acciaio, taglienti come il vetro. È proprio qui che i cinesi sono venuti.

● alle pagine 14 e 15

Nel piccolo Montenegro strangolato dai debiti per l'autostrada "cinese"

Da luglio il Paese dovrà restituire a Pechino un miliardo di dollari chiesto in prestito. I soldi non ci sono. L'Ue non aiuta. E così il Dragone "comprerà" un pezzo dei Balcani

L'ex ambasciatore jugoslavo in Italia: "Quest'opera è un cavallo di Troia. Nel contratto segreto ogni controversia verrà decisa in Cina"
dal nostro inviato
Vincenzo Nigro

MATESEVO (MONTENEGRO) – Le pietre del Montenegro sono dure come l'acciaio, taglienti come il vetro. Risalire la montagna su questo canale che accoglie l'autostrada cinese infligge mille tagli alle suole degli scarponcini. È proprio qui, nel cuore di roccia dei Balcani, che i cinesi sono venuti a costruire quella che in Europa tanti già chiamano l'autostrada nel nulla. Un'opera di ingegneria e di ingegno superbo. Che però è soprattutto una superlativa mossa di geopolitica, un bastone fra le ruote della Ue. Una zeppa che potrebbe mandare in tilt Bruxelles e

anche Paesi importanti come Francia e Germania.

Visti dalle rive del Moraca, il fiume che scende verso la capitale Podgorica, questi piloni del viadotto spuntano dalla vallata di roccia come missili pronti a decollare verso lo spazio. Altissimi, sproporzionati per un'autostrada europea, ma soprattutto per uno Stato piccolo come il Montenegro. Dovrebbe collegare il porto montenegrino di Bar al confine con la Serbia e poi a Belgrado, ma per molti questa strada è già un'incompiuta. Il Montenegro dal 1° luglio deve iniziare a ripagare un debito di quasi 1 miliardo di dollari con la Cina. Sarà una prima rata di 61 milioni. Non ha i soldi. E non li avrà per costruire gli altri 80 chilometri.

La "China Road and Bridges Corporation" cinese deve ancora terminare i primi 41 chilometri di strada; mancano altri due tratti per unire Bar al confine serbo, non finanziati. E poi servirà il tratto che dal confine serbo porterà fino a Belgrado. Ma soprattutto non ci saranno le automobili e i camion che dovrebbero pagare i pedaggi: ci vorrebbero 12 milioni

di auto all'anno, 32.800 al giorno. Ce ne saranno al massimo 3 o 4 mila.

Il Montenegro è un Paese di 620 mila abitanti, che vive solo di turismo (in questi mesi paralizzato dal Covid), di servizi vari e di aiuti internazionali. Un debito di quasi 1 miliardo di dollari, per solo un terzo di un'autostrada, è un quarto del debito di tutto il Paese. Per cui la Cina di fatto si è "comprata" il Montenegro: ci sono clausole segrete nel contratto, se il Paese non paga sarà costretto a cedere qualcosa a Pechino. Quando lo Sri Lanka non ha pagato il debito per costruire un mega-porto, Pechino se l'è preso per 99 anni. Piccolo particolare: il Montenegro è il primo candidato a entrare nell'U-



2994 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE

nione europea, un candidato che (formalmente) avrebbe tutte le carte in regola.

Chi ha provocato questa improvvisa attenzione per l'autostrada è il giovane Dritan Abazovic, vicepresidente nel governo sostenuto da un'alleanza di tre coalizioni di piccoli partiti. Abazovic è un personaggio nuovo nel panorama montenegrino: 35 anni, leader di un partitino riformista multietnico, Ura, che in Europa è affiliato ai Verdi. Lui è albanese, ma dice «siamo un partito montenegrino, siamo cittadini di tutte le etnie». Due settimane fa è andato a Bruxelles a dire che «la Ue ci deve aiutare a pagare, il Montenegro non riuscirà a ripagare quel debito». La richiesta ha provocato reazioni, i portavoce della Ue hanno risposto che «l'Europa non può pagare i debiti che un Paese ha contratto con un Paese terzo». Ovvero, la Ue non può pagare con i soldi dei suoi cittadini i debiti di Podgorica con la Cina. Nel suo ufficio nella sede del governo Abazovic cambia formula: «Non pagate voi, ma dobbiamo trovare una modalità. Non abbiamo nulla contro i cinesi, abbiamo tutto contro il go-

verno precedente: eravamo all'opposizione, abbiamo votato contro una legge che ha permesso questo contratto segreto».

«Per molti questa non è un'autostrada, è un cavallo di Troia». Miodrag Lekic era il bravissimo ambasciatore jugoslavo in Italia negli anni di Milosevic e della guerra del Kosovo. Diplomatico e accademico raffinato, è montenegrino di nascita: adesso è presidente della commissione esteri dell'Assemblea nazionale di 81 deputati. «I cinesi non sono ingenui, sapevano perfettamente che la nostra economia è debolissima, che avremmo avuto difficoltà a ripagarli: si sono tutelati. Nel contratto segreto col governo del partito di Milo Djukanovic hanno preteso che ogni contestazione legale verrà decisa dal tribunale di Pechino. Se ci sarà una causa, una lite, comunque la deciderà Pechino. La Cina gioca la sua partita anche così, anche attraverso il Montenegro, nei Balcani e per tutta l'Europa».

Ma chi ha voluto quel contratto? È Djukanovic: oggi è ancora presidente della Repubblica, col suo partito ha governato per 30 anni ma

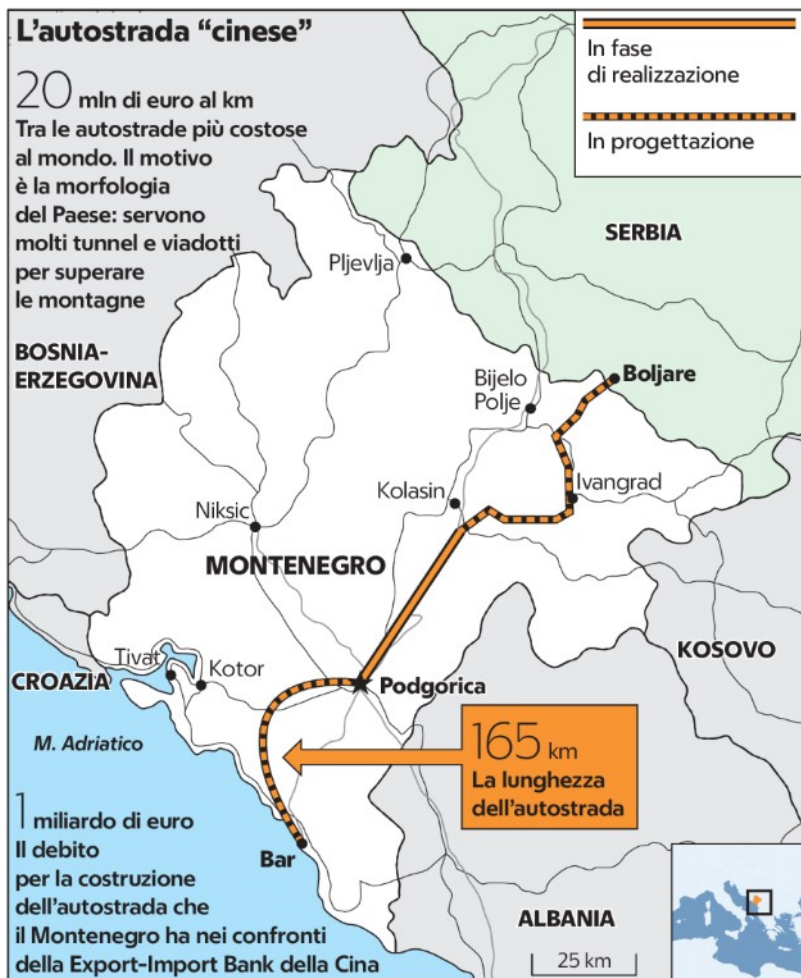
nell'agosto 2020 per la prima volta ha perso le elezioni. Lui e il suo partito sono ancora potenti. Dragan Kravovic, ex sindaco di Budva, la "Rimini" del Montenegro, vicepresidente del Fronte democratico (maggioranza) indica nei traffici degli uomini di Djukanovic il motivo di quel contratto. Lui non lo dice, lo diciamo noi: il più grande sub-appaltatore dei cinesi nell'autostrada è la "Bemax" montenegrina. Fa riferimento a un ex ministro di Djukanovic, ma il suo volto pubblico è Veselin Kovacevic. Un ex proprietario di bar: solo che era il bar dove si riunivano gli uomini di Djukanovic. La Bemax ha già avuto sub-appalti dalla Crbc cinese per 240 milioni di dollari. Pochi mesi prima che venisse firmato il contratto segreto con i cinesi, la Bemax ha iniziato a comprare tutte le macchine per il movimento terra in Montenegro. In sintesi: oggi la Bemax è straricca, il Montenegro è strapovero e la Cina ha messo in scacco l'Europa. Se la Ue non aiuterà a trovare i soldi per pagare quel debito, la Cina diventerà "proprietaria" di uno Stato candidato a entrare nell'Unione. Trappola cinese nei Balcani europei.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

La scheda

● Dall'indipendenza a oggi

Dopo la dissoluzione della Jugoslavia nei primi Anni '90, il Paese rimase unito alla Serbia fino al 2006. Il 21 maggio di quell'anno, con un referendum, il Montenegro divenne uno Stato indipendente. Dopo 30 anni di dominio incontrastato, lo scorso agosto il Partito democratico dei socialisti di Milo Djukanovic ha perso il controllo del Parlamento di Podgorica. Fu l'allora premier Djukanovic nel 2014 a siglare il contratto con Pechino per il prestito per l'autostrada





📷 I lavori
A sinistra e sotto
l'autostrada
in costruzione
tra Boljare
e Bar.
A destra,
il campo dei
lavoratori cinesi



2994 - ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE