

» » Dossier/L'asse Islamabad-Pechino

Pakistan, la tentazione cinese

I contrasti con Washington spingono l'unico Stato islamico con l'atomica a un'alleanza con la Cina

DILIP HIRO

Washington spesso agisce come se il Pakistan fosse semplicemente un suo Stato cliente, con nessun altro possibile partner se non gli Stati Uniti. La leadership americana dà per scontato che i dirigenti pakistani, dopo aver fatto le solite dichiarazioni sulla «sovranità» del Paese, finiranno per soddisfare le periodiche richieste americane, incluse le mani libere negli attacchi con i droni nelle aree tribali che confinano con l'Afghanistan.

Ma Washington dimentica che il Pakistan ha una stretta alleanza con un'altra grande potenza, potenzialmente un realistico sostituto degli Stati Uniti, se le relazioni con l'amministrazione Obama dovessero continuare a deteriorarsi. La partnership Washington-Islamabad è già oscillata da rapporto strettissimo all'inizio degli Anni Ottanta, durante la jihad anti-sovietica in Afghanistan, alla totale alienazione nei primi Anni Novanta, quando il Pakistan era sulla lista nera degli Usa, tra gli Stati che appoggiavano il terrorismo. Invece i rapporti tra Islamabad e Pechino sono sempre stati sostanzialmente cordiali, almeno negli ultimi tre decenni.

Un altro fattore che Washington deve soppesare riguarda la guerra in corso in Afghanistan. Mentre negli Anni Ottanta il Pakistan è stato il canale strategico per gli aiuti e le armi da consegnare ai jihadisti in Afghanistan, oggi potrebbe essere un ostacolo per i rifornimenti all'esercito americano. L'amministrazione Obama sembra aver perso di vista la forza delle carte in mano a Islamabad. Per rifornire gli oltre 100 mila soldati americani, i 50 mila alleati e i 100 mila contractor in Afghanistan, il Pentagono deve aver libero accesso al Paese attraverso i suoi vicini. Ora, dei sei Paesi confinanti, solo tre hanno porti sul mare. Uno, la Cina, è troppo distante. Il secondo, l'Iran, è il nemico numero uno di Washington nella re-

gione. Resta soltanto il Pakistan.

Tre quarti dei rifornimenti per le oltre 400 basi della Nato - da quella gigantesca di Bagram ai piccoli avamposti - passano attraverso il Pakistan, compresa la quasi totalità delle armi e munizioni. Da Karachi, l'unico grande porto sul mare pakistano, possono prendere due strade per i principali posti di confine con l'Afghanistan: Torkham e Chaman. Torkham, che si raggiunge attraverso il famigerato Khyber Pass, porta direttamente a Kabul e alla base di Bagram. Chaman, nella provincia meridionale del Belucistan, porta invece a Kandahar.

Circa trecento camion pakistani passano ogni giorno da Torkham, altri duecento da Chaman. L'aumento degli attacchi da parte dei taleban a partire dal 2007 ha messo alle strette il Pentagono, che cerca alternative. Con l'aiuto di un alleato della Nato, la Lettonia, come della Russia, gli strateghi del Pentagono sono riusciti a organizzare il Northern Distribution Network. E' una ferrovia lunga 5000 chilometri che dal porto lettone di Riga arriva a Termez, al confine tra Uzbekistan e Afghanistan, sul fiume Oxus, e di lì alla città afghana di Hairatan. Ma la ferrovia Termez-Hairatan può portare solo 130 tonnellate di merci al giorno. E le spese di viaggio per una via così lunga incidono troppo sul bilancio di 120 miliardi di dollari all'anno destinato alla guerra afghana.

Il Pakistan resta così indispensabile. Lo scorso settembre, dopo che un elicottero Usa uccise per sbaglio tre soldati pakistani, Islamabad chiuse il Khyber Pass, bloccando i camion con i rifornimenti. Un'opportunità unica per i guerriglieri islamisti di incendiarli e distruggerli. Come infatti fecero. Il capo di Stato maggiore, ammiraglio Mike Mullen scrisse al suo omologo Ashaq Parvez Kayani, porgendogli «le più sincere condoglianze». Il Pakistan tenne chiuso il passo per una settimana.

Su quel terreno difficile i passi montagna giocano un ruolo cruciale. Quando Cina e Pakistan, nel 1962, cominciarono i negoziati per la demarcazione della frontiera dopo

la guerra sino-indiana, Pechino insistette per ottenere il Khunjeran Pass, nel Kashmir. E lo ottenne. Questo accordo portò alla costruzione dell'autostrada del Karakoram, lunga 1200 chilometri, dalla città cinese di Kashgar ad Abbottabad, città ora diventata famigliare a ogni americano. Ma quella strada ha anche suggellato un'importate partnership strategica.

Pechino e Islamabad condividono lo stesso scopo: impedire all'India di diventare la superpotenza dell'Asia meridionale. Dal 1962 la Cina cerca anche di rafforzare militarmente l'alleato. Oggi, circa quattro quinti dei carri armati, tre quinti degli aerei militari, tre quarti delle corvette e dei lanciamissili pakistani sono made in China. Di conseguenza, negli scorsi decenni, si è sviluppata una potente lobby pro-Pechino nelle forze armate pakistane. E quindi non sorprende, sull'onda degli attriti con gli Usa dopo il raid di Abbottabad, che gli ufficiali pakistani abbiano permesso ai cinesi di esaminare il rotore dell'elicottero «invisibile» americano andato in avaria durante il blitz e lasciato sul terreno dai Navy Seals.

Tra i numerosi progetti sino-pakistani c'è ora una ferrovia tra Havelian, in Pakistan, e Kashgar, piano già approvato nel luglio 2010, che sarà però solo il primo passo di una infrastruttura molto più ambiziosa che collegherà Kashgar al porto di Gwadar. Il piccolo villaggio di pescatori, sulla costa del Belucistan, è stato trasformato in un porto moderno dalla China Harbour Engineering Group. Il porto è a soli 500 chilometri dallo Stretto di Hormuz, all'imboccatura del Golfo Persico, attraverso il quale passa la maggior parte del petrolio diretto in Cina dal Medio Oriente. Nell'ultima visita del premier pakistano Gilani a Pechino i cinesi hanno raggiunto l'accordo per gestire in futuro il porto.

Lo scopo finale, per la Cina, è disporre di una via alternativa per le importazioni di petrolio, per evitare la rotta delle petroliere attraverso lo Stretto delle Molucche, vicino a Singapore, sorvegliato dalla Marina statunitense, da dove passa il 60 per cento del greggio che importa. Il piano strategico spiega anche la sollecita solidarietà di Pechino con Islamabad che si lamentava delle «perdite» dovute alla guerra al terrorismo e l'appoggio al tentativo «di restaurare la stabilità nazionale e lo sviluppo dell'economia», subito dopo l'uccisione di Bin Laden.

La reazione cinese al raid di Abbottabad e agli strascichi in Pakistan dovrebbe essere un avvertimento all'amministrazione Obama: nelle sue trattative con il Pakistan per raggiungere gli obiettivi in Afghanistan è molto più debole di quanto immagini. Un giorno Islamabad potrebbe bloccare le linee di rifornimento e giocare la carta cinese per tentare di dar scacco a Washington.

Copyright «Tomdispatch.com»

Lo scrittore indiano

Dilip Hiro ha studiato in India, Gran Bretagna e Stati Uniti. È autore di 32 volumi sulla storia, la politica e l'economia dell'Asia

La strana unione

È l'alleanza tra un gigante e un nano: la seconda economia del pianeta, con riserve valutarie immense e una popolazione di un miliardo e mezzo di persone, e un Paese sull'orlo della bancarotta, con 170 milioni di abitanti e una situazione politica incandescente. La Cina e il Pakistan hanno un accordo di commercio libero e Pechino investe pesantemente nel settore militare, nell'energia e nelle infrastrutture pachistane, tra cui diverse dighe, centrali elettriche, autostrade e reattori nucleari. I cinesi hanno anche fornito a Islamabad tecnologie belliche avanzate, oltre ad aprire diverse linee di credito.

In crescita

Un'immagine del porto di Gwadar, costruito interamente dagli ingegneri cinesi. In futuro lo scalo potrebbe diventare una base navale cinese

PETROLIO

Il porto pachistano di Gwadar diventerà lo snodo strategico della politica energetica cinese

8,7
miliardi di dollari

L'interscambio tra i due Paesi nel 2010 è triplicato rispetto al 2005

18
miliardi di dollari

È il volume dell'interscambio da raggiungere in due anni

1,36
miliardi di dollari

È il volume complessivo degli investimenti diretti cinesi in Pakistan