

## Bessent: la Cina faccia passo indietro. Traffico merci a picco

*La guerra dei dazi. Il segretario al Tesoro invita Pechino alla de-escalation anche se riconosce qualche primo segnale. Ma intanto le prenotazioni per container dalla Cina crollano del 45% annuo*

Marco Valsania



Dal nostro corrispondente

NEW YORK

È tuttora alta tensione e incertezza nel duello sul commercio tra Stati Uniti e Cina. Il Segretario al Tesoro americano Scott Bessent ha detto che spetta alla Cina fare un passo indietro. Anche se la fotografia dell'interscambio bilaterale mostra potenziali gravi danni per entrambi i Paesi: i dati portano alla luce tracolli degli arrivi di made in China sulle sponde dell'America.

Bessent, che nel fine settimana aveva difeso l'intera strategia della girandola di tariffe di Donald Trump come una efficace «incertezza strategica», ha suggerito che «tutti gli aspetti» del governo Usa sarebbero in contatto con la potenza asiatica. Ma ha aggiunto: «Credo spetti alla Cina una de-escalation, dato che vendono a noi cinque volte più di quanto noi non vendiamo a loro». Ha poi ribadito quanto già indicato nei giorni scorsi, che dazi del 145% e del 125% sono «insostenibili», riferendosi alle tariffe imposte dagli Usa e alla rappresaglia cinese.

Quel che Bessent non ha potuto fare è asserire che ci siano stati davvero iniziali colloqui a livello di presidenti tra i due Paesi. Ha piuttosto evocato al momento intese con altri partner: numerose nazioni, ha detto, avrebbero sottoposto «proposte molto buone» per venire incontro a Washington. Ha citato progetti presentati e in discussione con 15 e forse 18 Paesi, in particolare asiatici. «Ritengo che uno dei primi accordi che firmeremo dovrebbe essere con l'India», ha anticipato

menzionando anche progressi con Corea del Sud e Giappone. Ha ipotizzato un primo accordo, senza svelare con chi, forse in settimana.

Il Wall Street Journal, in un sintomo quantomeno di diplomazia globale al lavoro, ha riferito che diverse nazioni dalla Francia al Sudafrica e all'Arabia Saudita si sono da settimane rivolte ad una delle banche tradizionalmente più connesse con il governo americano, Goldman Sachs, in cerca di consulenze per una gestione della crisi dei dazi. Mentre a Rio de Janeiro un incontro di due giorni dei ministri degli Esteri dei Brics aspira a costruire un fronte comune sui dazi.

Il dossier cinese è però rimasto il più spinoso. Portavoce di Pechino hanno negato esplicitamente che Xi Jinping abbia avuto chiamate telefoniche con Donald Trump, smentendo pubblicamente il presidente Usa che aveva invece sostenuto come Xi lo avesse ripetutamente chiamato. «Non sappiamo di alcun colloquio», ha fatto sapere un portavoce cinese. Finora la Cina ha inoltre chiesto che sia la Casa Bianca a fare per prima marcia indietro sui dazi che ha imposto, condannati come arbitrari e unilaterali.

Nell'attuale impasse gli scambi bilaterali appaiono ormai congelati o quasi: il porto di Los Angeles, il principale del Paese con forte esposizione al traffico del Pacifico, stima cadute complessive del 35% nei container in transito a partire dalla prossima settimana, a causa proprio della paralisi con Pechino. I cargo dalla Cina verso gli Usa sono nell'insieme crollati del 60%, ha riportato Bloomberg.

Le statistiche fioccano. Già a metà aprile le prenotazioni per tradizionali container da venti piedi erano scese del 45% rispetto all'anno scorso, stando alla società specializzata Vizion citata dal Financial Times. E si moltiplicano i rischi di ripercussioni protratte di simili stop. Un sondaggio condotto dall'associazione international Chamber of Commerce tra aziende di oltre 60 Paesi nelle scorse settimane ha pronosticato un impatto permanente sull'interscambio.

Con la guerra tariffaria contro Pechino in alto mare, negli Stati Uniti minacciano di svuotarsi scaffali di grandi retailer e magazzini di imprese manifatturiere statunitensi. E la Corporate America si dedica più a tagli di spesa che a investimenti: da Dow Chemical che ha ritardato la costruzione di un nuovo stabilimento a Boston Scientifica che ha ridotto i viaggi, dalle ferrovie Norfolk Southern che sforbiciano le consulenze a Procter & Gamble che annuncia di «tirare tutte le leve nella struttura dei costi aziendali». Fino a Ibm e PepsiCo che promettono «focus» su tutto ciò che possono controllare.

Il crollo oggi nei volumi dei container dalla Cina può diventare la spia di nuove e diffuse forme di supply shock, simili a quelle conosciute durante la pandemia e con effetti di difficile calcolo. Anche in caso di compromessi, far ripartire rotte transatlantiche potrebbe richiedere tempo e continuare a creare traumi, da rincari a significativi licenziamenti.

Possibili indicazioni di distensione ci sono. La Casa Bianca ha esentato da gran parte dei nuovi dazi alla Cina l'elettronica; Pechino ha risparmiato dalle sue tariffe una

serie di microchip, un atto rilevato da Bessent come potenzialmente incoraggiante.  
Sono però iniziative da mettere alla prova.

© RIPRODUZIONE RISERVATA