

Connettività, l'Ue alla prova della Bri

Alla EU-Asia Connectivity Strategy mancano ancora i finanziamenti e una roadmap precisa

Claudio Cristopher Passalacqua



Il 19 settembre 2018 - un mese prima del forum Asia-Europe meeting (ASEM) - l'Alto Rappresentante degli Affari Esteri europeo, congiuntamente con la Commissione europea, ha presentato la EU-Asia connectivity strategy, il progetto dell'Unione europea per migliorare la connettività infrastrutturale, digitale, energetica e culturale fra i due continenti. Questa nuova strategia ha aperto un dibattito sui suoi possibili riflessi politici, economici e sociali in Asia e sul suo rapporto con la Belt and Road Initiative (BRI), l'ambizioso piano di connettività cinese, inserito nello Statuto del Partito comunista cinese (Pcc) a conclusione del suo 19° Congresso (18-24 ottobre 2017).

Il continente asiatico, dove vive circa il 60% della popolazione mondiale, rappresenta per l'Ue il 35% delle esportazioni (618 miliardi di euro) e il 45% delle importazioni (774 miliardi di euro). Il 90% di questi scambi commerciali è di prodotti industriali.

Complementare o alternativa alla Belt and Road?

La EU-Asia connectivity strategy mira a riaffermare l'importanza di avere una strategia europea univoca sull'integrazione euroasiatica, attraverso un approccio "sostenibile, comprensivo e nel rispetto delle norme internazionali". La realizzazione di infrastrutture per il trasporto (via mare, terra, area), la creazione di reti digitali ed energetiche, le connessioni umane, le istituzioni di nuovi partenariati con i singoli paesi asiatici e le organizzazioni regionali, sia a livello bilaterale che multilaterale, nonché la promozione di meccanismi finanziari sostenibili costituiscono i cardini di questa strategia.

Nell'ambito dei trasporti, la strategia attribuisce grande importanza alla necessità di ampliare ulteriormente la rete dei collegamenti europei, il Trans-European Network for Transport (TEN-T), con le reti asiatiche, promuovendo trasporti transfrontalieri, interoperabili e multimodali, attraverso finanziamenti mirati e assistenza tecnica specia-

lizzata. Tutto inserito in un quadro normativo al cui centro viene posta la sostenibilità, come dimostra, per esempio, l'inserimento di misure volte a incentivare l'uso di energie rinnovabili nei trasporti. A tal fine, la strategia prevede la promozione di accordi sulla decarbonizzazione dei trasporti presso le principali sedi internazionali. Grande attenzione viene rivolta anche alla connettività digitale, sottolineando l'importanza di stanziare ulteriori investimenti per la diffusione della banda larga. La strategia riconosce nella creazione di una estesa area digitale uno strumento fondamentale per lo sviluppo economico, soprattutto nelle regioni più remote. A ciò segue l'importanza di mantenere un ambiente digitale aperto e sicuro, arginando le minacce di cybersicurezza e proteggendo i dati personali. In primo piano viene anche posta la connettività fra le persone in termini di mobilità e scambio per studenti, accademici e ricercatori, per promuovere la conoscenza reciproca e la crescita economica fra le regioni.

Non è ancora chiaro quanti fondi del Multiannual Financial Framework for 2021-2027 verranno effettivamente stanziati per promuovere la strategia, la quale, al momento, non è accompagnata da un piano d'investimento definito, e tantomeno quanti di questi fondi saranno in grado di attrarre successivamente fondi privati. Si stima che il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici (EFIS) abbia previsto un investimento di 500 miliardi di euro in progetti di connettività entro il 2020, mentre il Servizio Europeo per l'Azione Esterna (EEAS) dovrebbe garantire 60 miliardi di euro per gli investimenti relativi alla connettività, con la

Il documento dell'Ue sulla strategia di connettività con l'Asia arriva cinque anni dopo l'ufficializzazione della Belt and Road Initiative cinese. Pechino ha accolto con favore il progetto di Bruxell, che "manda un segnale positivo di cooperazione tra tutti i paesi sui due Continenti e per la costruzione di una economia aperta".

speranza che questi muovano altri fondi in banche di sviluppo e istituzioni finanziarie private. Per il momento, l'UE sta gestendo in Asia un fondo di circa 8 miliardi di euro destinato principalmente a iniziative di connettività come l'ASEAN's Master Plan on Connectivity e il programma di scambio ERASMUS+. Indipendentemente da quale sarà la somma stanziata per la strategia, è evidente che i fondi risulteranno comunque lontani da quella stima di 1.300 miliardi, necessari secondo la Banca dello Sviluppo Asiatico per colmare le lacune infrastrutturali nella regione. E ciò dovrebbe far riflettere sull'importanza di creare iniziative globali complementari per incidere positivamente sull'assetto globale, a vantaggio di tutti, senza produrre vinti. Sebbene ci siano opinioni divergenti su quanto sia in contrasto con la BRI, la nuova strategia europea è percepita unanimemente come una risposta - complementare o meno che sia - alla BRI.

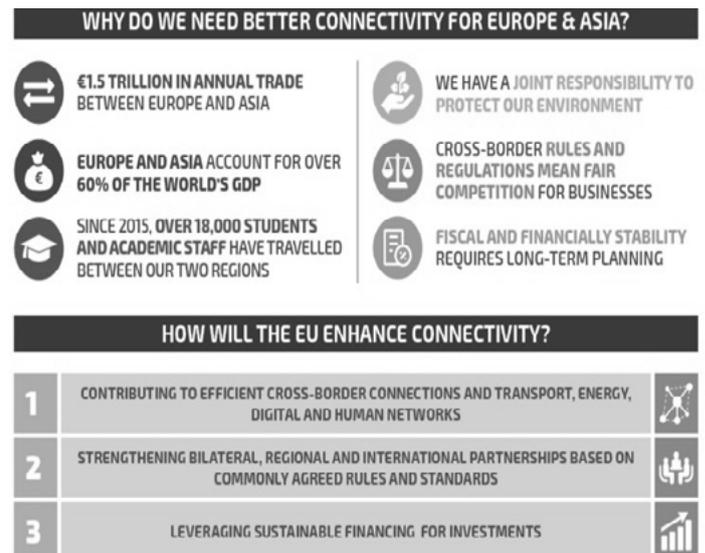
Diplomazia cinese e “trappola del debito”

Alcuni osservatori, attraverso una lente puramente realista, vedono nella risposta dell'Ue una chiara contromisura al ruolo assertivo della Cina e della BRI, iniziativa attraverso la quale Pechino riesce ad espandere la propria influenza politica ed economica in Asia. Altri, di posizione più liberale, ritengono invece che la nuova strategia sia complementare alla BRI, nel tentativo di portare la Cina sotto un quadro normativo basato su valori di sostenibilità, trasparenza ed inclusione economica.

La posizione dell'Ue si inserisce nel ramo più liberale. In questo senso possiamo leggere la rassicurazione dell'Alto Rappresentante, Federica Mogherini, secondo la quale la strategia europea non è “una reazione ad un'altra iniziativa...”. Inoltre, l'inserimento della EU-Cina Connectivity Platform nella strategia europea conferma, seppure retoricamente per il momento, la volontà delle due potenze economiche di promuovere una maggiore connettività e una parità di condizioni negli investimenti.

Nonostante le continue promesse da parte della Cina di promuovere un'economia aperta, inclusiva e sostenibile, la BRI, solleva ancora molte preoccupazioni fra gli stati membri dell'Ue per la poca trasparenza nella aggiudicazione degli appalti e per le stringenti condizioni dei prestiti concessi a paesi terzi. Le critiche recentemente espresse sulla Belt and Road Initiative in un report firmato da 27 ambasciatori degli stati membri dell'EU in carica a Pechino sono una chiara dimostrazione di come la BRI sia ancora lontana dalle politiche e gli standard europei.

Le differenze fra la connettività di matrice europea e quella cinese risiedono principalmente in due ambiti. Il primo è di natura normativa: la strategia europea dà la priorità alla creazione di un quadro di regole (rulebook) che pone al



centro politiche sostenibili e in conformità con le norme del sistema internazionale, sottolineando l'importanza di tutelare i diritti umani nella implementazione di ciascuna politica. La seconda differenza con la BRI riguarda invece la modalità di finanziamento. La Cina è spesso accusata di portare avanti una ‘debt-trap diplomacy’, attraverso la concessione di prestiti con condizioni di pagamento stringenti, come nel caso della Malaysia e del Pakistan, paesi su cui i finanziamenti cinesi hanno inciso negativamente, in particolar modo sul debito pubblico. Diversamente, l'Ue mira a promuovere accordi multilaterali sulla base di misure sostenibili, ricorrendo a meccanismi finanziari pubblici e privati.

Conclusioni

Sarebbe un errore definire la nuova strategia europea una misura pensata esclusivamente contro la BRI. La linea di pensiero che prevale attualmente la definisce una risposta per allineare il più possibile i valori e gli interessi europei con quelli cinesi, mantenendo standard elevati e un'economia globale inclusiva. Per avere successo, l'Ue dovrà proporre sotto l'ombrello della EU-Asia strategy delle iniziative mirate a livello regionale, tenendo conto delle differenze politiche, economiche e culturali fra i paesi asiatici. Inoltre, dovrà dimostrarsi capace di stanziare sufficienti investimenti pubblici per incentivare il settore privato a investire in settori chiave - quali il digitale e il circolare - nei quali le aziende europee possono dare un valore aggiunto significativo attraverso la disseminazione del sapere tecnico-scientifico.

Claudio Christopher Passalacqua è laureato in Relazioni Internazionali presso la LUISS Guido Carli e la China Foreign Affairs University