INDO PACIFIC
BUSINESS N. 7, NOVEMBRE 2026
twai TORINO WORLD AFFAIRS INSTITUTE
The Indo-Pacific Business series is edited by Emanuele Ballestracci

La "centralità" economica e strategica dell'ASEAN

PERCHÉ L'EUROPA NON PUÒ IGNORARE IL SUD-EST ASIATICO

Emanuele Ballestracci

Southeast Asia has emerged as one of the most consequential regions for the world economy. It is among the fastest-growing regions globally and receives more investment than any other developing region, while benefiting from a rising middle class and a rapidly expanding digital economy. Moreover, through the application of the principle of ASEAN centrality, Southeast Asian countries have been able to place themselves at the core of the regional order, with significant implications for their position within regional trade agreements such as the Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP). The region is now also pivotal to the development of global value chains (GVCs), connectivity infrastructure, renewable energy and critical raw materials supply chains, and it hosts key maritime chokepoints. Beyond setting out the factors behind its economic centrality, this article argues that European private and public stakeholders should engage with the region deliberately and proactively, in order to seize the economic and strategic opportunities.

Nel 1960 l'economista olandese Albert Winsemius giunse a Singapore alla guida di una missione delle Nazioni Unite incaricata di valutare le prospettive di industrializzazione del territorio. Le impressioni che ne ricavò non lasciavano molto spazio all'ottimismo:

"Era sconcertante. Si scioperava per un nulla. Rivolte di ispirazione comunista scoppiavano quasi ogni giorno e ovunque. All'inizio occorre essere molto cauti nel formulare qualsiasi giudizio: non si conosce il Paese, non si conosce la gente, non si conoscono gli uomini e le donne che stanno cercando di governare questa nave senza timone. Ma dopo un paio di mesi il pessimismo all'interno della nostra commissione raggiunse livelli allarmanti.

in collaborazione con
UNIVERSITÀ DI TORINO
CPS Dipartimento di Culture, Politica e Società
con il contributo di
Camera di commercio Torino
Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale
This project is realized with the support of the Unit for Analysis, Policy Planning and Historical Documentation - Directorate General for Political Affairs and International Security of the Italian Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation, in accordance with Article 23-bis of the Decree of the President of the Italian Republic 18/1967. The views expressed in this report are solely those of the authors and do not necessarily reflect the views of the Ministry of Foreign Affairs and International Cooperation

Vedemmo come un Paese possa essere demolito da antitesi irreali. L'opinione generale era che Singapore stesse andando a fondo: un piccolo mercato povero in un angolo buio dell'Asia."[1]

Cinque anni più tardi, all'indomani della separazione dalla Malaysia e dell'indipendenza, le prospettive economiche della città-Stato apparivano ancora tutt'altro che promettenti. Più in generale, anche il Sud-Est asiatico si presentava allora come una regione periferica, reduce dalla decolonizzazione e attraversata da instabilità politica, conflitti e profonde fragilità economiche. Pochi avrebbero immaginato che proprio questa parte del mondo sarebbe diventata uno dei principali motori della crescita globale nel giro di pochi decenni.

Il Sud-Est asiatico ospita oggi oltre 700 milioni di abitanti, è uno dei principali poli manifatturieri e commerciali del pianeta ed è al centro delle catene globali del valore (GVC), della competizione politica ed economica tra le grandi potenze e delle strategie di diversificazione economica di queste ultime. Al centro di questa trasformazione vi è la capacità dei Paesi della regione di cooperare attraverso l'Associazione delle Nazioni del Sud-Est asiatico (ASEAN)[2] e di muoversi nel contesto internazionale con flessibilità e pragmatismo, oltre alla priorità accordata allo sviluppo economico e alla capacità di porsi nella condizione di trarre vantaggio dai grandi mutamenti degli ultimi decenni, a partire dalla globalizzazione. L'ASEAN ha trovato così la propria "centralità" nell'economia regionale e mondiale.

L'ASEAN *Centrality* (centralità dell'ASEAN)[3] fa in realtà riferimento ad uno dei principi guida dell'azione esterna dell'ASEAN, attraverso cui porsi come guida e principale hub nello sviluppo dell'architettura istituzionale dell'Indo-Pacifico. Nella pratica ciò si traduce in un approccio coordinato dei suoi membri, permettendo così alle medie e piccole potenze del Sud-Est asiatico di esercitare un'influenza ben superiore alle proprie capacità nazionali.

L'importanza di forum diplomatici quali ASEAN+ e l'*East Asia Summit* (EAS), entrambi al cuore dell'architettura regionale e promossi dall'ASEAN, dimostra come l'applicazione di tale principio non sia semplice retorica, ma un elemento capace di plasmare l'ordine regionale. Oltre ai dieci Stati membri dell'ASEAN, fanno parte dell'ASEAN+3 Cina, Giappone e Corea del Sud, a cui si aggiungono India, Australia e Nuova Zelanda nella formazione ASEAN+6. Dal 2005, infine, l'*East Asia Summit* – che include anche Stati Uniti e Russia – è emerso come uno dei principali forum regionali per la cooperazione in materia politica, economica e di sicurezza. Gli ASEAN+ e l'EAS si tengono annualmente a margine di uno dei due vertici annuali dell'ASEAN – di prassi quello autunnale –, a cui si aggiungono i vertici bilaterali con i principali partner: Australia, Canada, Cina, Unione europea, India, Giappone, Corea del Sud, Nuova Zelanda, Russia, Regno Unito, Stati Uniti, Nazioni Unite, Consiglio di Cooperazione del Golfo e Forum delle Isole del Pacifico.

A questi raggruppamenti si aggiunge l'ASEAN Regional Forum (ARF), ulteriore piattaforma di cooperazione per la sicurezza regionale sempre a trazione ASEAN, istituito nel 1994 e composto da 27 membri dell'Indo-Pacifico. Del resto, la centralità dell'ASEAN è oggi largamente condivisa. Perfino nelle strategie per l'Indo-Pacifico del Giappone – il *New Plan for a "Free and Open Indo-Pacific"* – e dell'Unione europea – la *EU Strategy for Cooperation in the Indo-Pacific* – tale principio è infatti enunciato e riconosciuto.

La sua applicazione ha permesso ai membri dell'Associazione di affermarsi come principale hub regionale non solo sul piano politico, ma anche su quello economico. Proprio dal vertice ASEAN+3 tenutosi a Bali nel 2011 cominciarono i lavori per la creazione del più grande accordo di libero

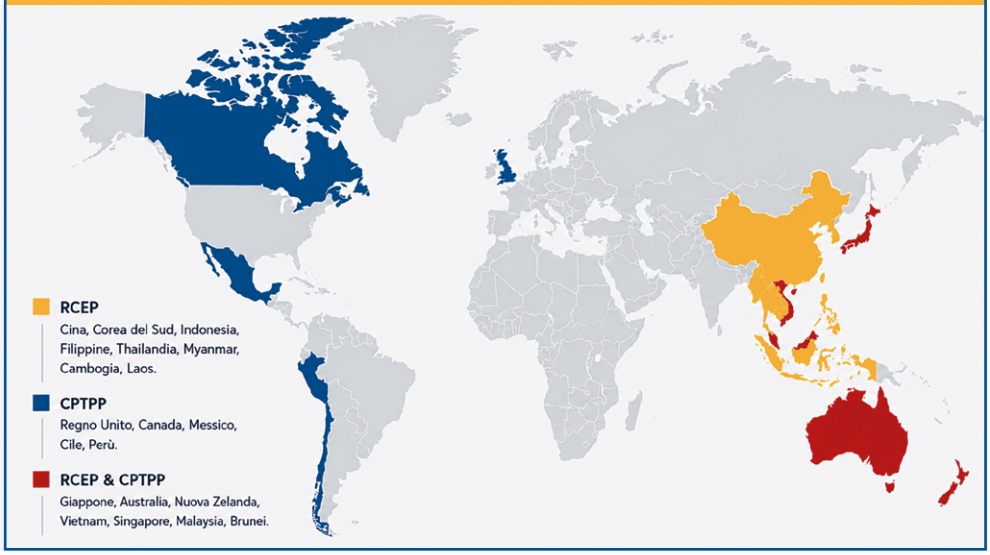
[1] Quah, E., Iuldashov, L. N., & Lee, Z. (2022). *Albert Winsemius and Singapore: Here It Is Going to Happen.* World Scientific Publishing. https://doi.org/10.1142/12081

[2] Istituita nel 1967 dai cinque membri fondatori (Singapore, Malaysia, Indonesia, Filippine e Thailandia) a cui si sono poi aggiunti Brunei (1984), Vietnam (1995), Laos e Myanmar (1997), Cambogia (1999) e Timor Est (2025).

[3] Si veda anche: Buensuceso, E. (2023). *ASEAN Centrality: An Autoethnographic Account by a Philippine Diplomat.* ISEAS–Yusof Ishak Institute; Caffarena, A., & Gabusi, G. (2025). *Two Regions, One Order: Framing Strategic Collaboration for a Rules-Based International System.* In G. Gabusi (Ed.), *Indo-Pacific Outlooks: Implications for the EU-ASEAN Relationship and Italy's Role in Southeast Asia.* T.wai – Torino World Affairs Institute.

scambio (FTA) al mondo: il *Regional Comprehensive Economic Partnership* (RCEP). Entrato in vigore nel 2022, ne fanno parte i membri dell'ASEAN+6 – ad esclusione dell'India che, seppur tra i negoziatori iniziali, si è poi ritirata – e copre circa il 30% del PIL e della popolazione mondiale, nonché il 31% dei flussi globali di investimenti diretti esteri (FDI) e un quarto del commercio mondiale di beni e servizi [4]. Fu proprio l'ASEAN il principale promotore dei complessi negoziati che portarono alla firma dell'accordo al quarto vertice RCEP del 2020, tenutosi a margine del trentasettesimo vertice ASEAN. Inoltre, Brunei, Malaysia, Singapore e Vietnam fanno parte anche del tanto discusso *Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership* (CPTPP)[5].

Paesi membri di RCEP e CPTPP



Fonte: elaborazione dell'autore su dati ufficiali RCEP e CPTPP.

Oltre a essere parte di questi mega-accordi di libero scambio, i Paesi del Sud-Est asiatico hanno anche sottoscritto una lunga serie di FTA bilaterali, negoziati in quanto ASEAN o come singoli Stati. In quest'ultima categoria rientrano gli FTA con l'Unione europea[6], che negli ultimi anni hanno visto una significativa proliferazione: in vigore dal 2019 con Singapore e dal 2020 con il Vietnam, dal 2027 lo sarà anche quello con l'Indonesia, mentre entro il medesimo anno si prevede la conclusione dei negoziati con Malaysia, Thailandia e Filippine[7]. A ciò si aggiungono gli accordi di partenariato tra i Paesi membri dell'UE e quelli dell'ASEAN, volti ad approfondire la cooperazione strategica e, soprattutto, quella in campo economico. Ne è un chiaro esempio il recente avvicinamento tra Italia e Malaysia, culminato con la storica visita del Primo Ministro malaysiano Anwar Ibrahim a Roma nel luglio 2025, incentrata proprio sul rafforzamento della cooperazione economica[8].

I Paesi del Sud-Est asiatico si collocano quindi sempre più al centro dell'ordine economico – e politico – regionale, oltre a emergere come uno dei principali motori della crescita economica mondiale. Ciò rappresenta un'importante opportunità di business per le aziende italiane ed europee che, investendo nella regione, possono beneficiare dell'ampia gamma di accordi di libero scambio di cui i Paesi ASEAN fanno parte. Il Sud-Est asiatico è infatti divenuto il principale destinatario di investimenti diretti esteri (IDE) tra le economie in via di sviluppo, con 208 miliardi di dollari nel 2023 e 226 miliardi nel 2024[9].

[4] OECD. (2025). *Supply chains in Southeast Asia* (Background note, OECD Emerging Markets Forum). https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/events/2025/04/oecd-emerging-markets-forum/Panel%203_OECD%20EMF%20Background%20Note%20-%20Supply%20Chains%20in%20Southeast%20Asia.pdf.

[5] Inizialmente promosso dagli Stati Uniti sotto la presidenza Obama in chiave anticinese, sotto il nome di Trans-Pacific Partnership (TPP), ha visto poi il ritiro statunitense nel 2017 durante la prima presidenza di Donald Trump.

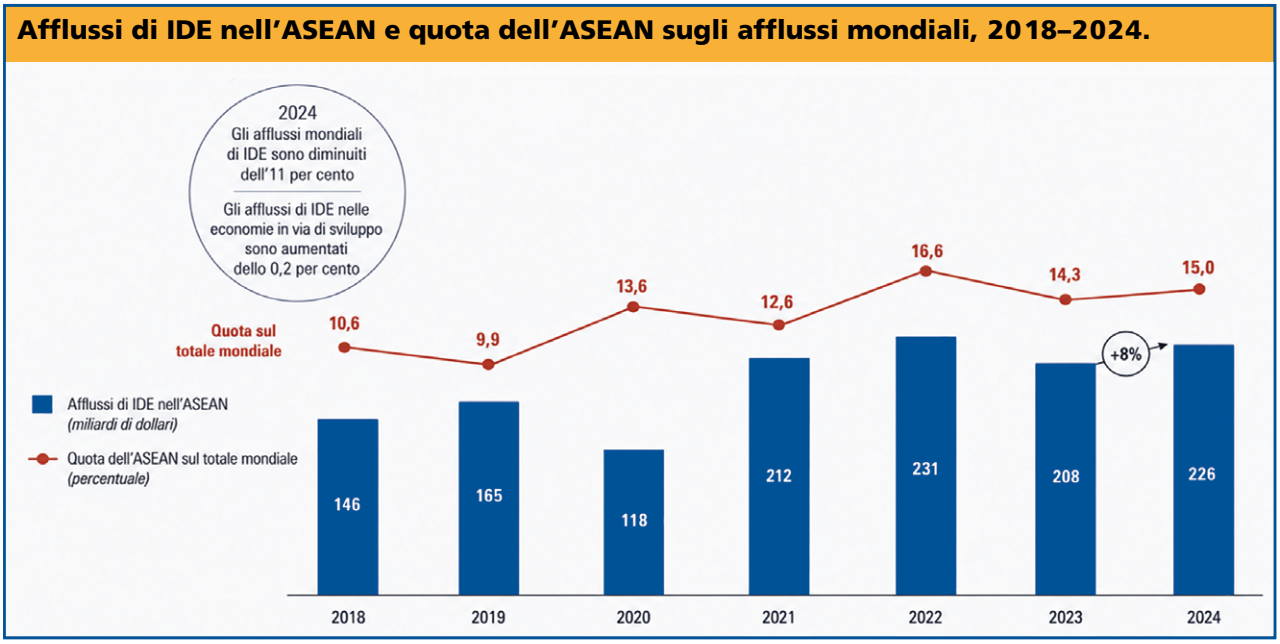
[6] Successivamente allo stallo dei negoziati per un FTA biregionale tra UE e ASEAN nel 2009, l'UE ha lanciato negoziati bilaterali con i paesi membri dell'ASEAN.

[7] Ballestracci, E. (2026). Is the European engagement in the Indo-Pacific already coming to an end? *RSIS Commentary*. S. Rajaratnam School of International Studies. https://rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/is-the-european-engagement-in-the-indo-pacific-already-coming-to-an-end/.

[8] Ballestracci, E. (2025, 10 settembre). Italy-Malaysia relations: A cornerstone of Rome's Indo-Pacific engagement. *9DashLine*. https://www.9dashline.com/article/italy-malaysia-relations-a-cornerstone-of-romes-indo-pacific-engagement.

[9] ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *ASEAN Investment Report 2025*. https://asean.org/wp-content/uploads/2025/10/AIR2025_rev17-Okt.pdf.

Afflussi di IDE nell'ASEAN e quota dell'ASEAN sugli afflussi mondiali, 2018–2024.



Fonte: Traduzione e adattamento da ASEAN Secretariat & United Nations Conference on Trade and Development (2025). *ASEAN Investment Report 2025*. ASEAN Secretariat, p. 6. https://asean.org/wp-content/uploads/2025/10/AIR2025_rev17-Okt.pdf

Nota: Gli afflussi mondiali di IDE escludono le *conduit economies*.

Questo massiccio afflusso di investimenti è dovuto non solo alla "centralità" della regione per via degli accordi di libero scambio, ma anche alla sua crescente collocazione al cuore delle GVC. Oltre il 60% delle esportazioni della regione risulta infatti integrato nelle GVC, con un tasso di partecipazione medio del 27%. A confronto, le economie dell'America Latina vi partecipano per un valore compreso tra il 4% e l'11%, a seconda del Paese[10]. Il Sud-Est asiatico esporta inoltre il 23% della produzione globale di semiconduttori – principalmente da Malaysia, Filippine, Singapore, Thailandia e Vietnam –, il 17% dei prodotti di elettronica di consumo, il 7% dei prodotti automobilistici – con la Thailandia storicamente principale hub del settore – e il 26% delle materie prime critiche[11].

L'elevata integrazione con le GVC riflette inoltre il passaggio della regione dall'essere un fornitore di materie prime e componenti a basso valore aggiunto a piattaforma per la produzione di beni complessi. La partecipazione a monte (*backward participation*) è infatti aumentata da circa il 27% nel 2015 a circa il 34% nel 2022, mentre quella a valle (*forward participation*) è rimasta sostanzialmente stabile intorno al 17%[12]. Ciò indica che l'ASEAN fa un uso crescente di componenti e materiali importati per realizzare le proprie esportazioni, consolidando il proprio ruolo nelle fasi finali del processo produttivo più che nella fornitura di input alle filiere altrui.

L'integrazione della regione con le GVC è inoltre sintomo della crescente competizione politica ed economica tra Stati Uniti e Cina, rispetto alla quale l'ASEAN è emersa come zona cuscinetto, protetta dai rischi economici che ne derivano. Il multiallineamento strategico del Sud-Est asiatico – malgrado esistano notevoli differenze a seconda del Paese – l'ha infatti posizionato come area neutrale per la localizzazione della produzione industriale, soprattutto per quanto riguarda tecnologie critiche come i semiconduttori. Se gli investimenti in Cina diventano sempre più indesiderati per ragioni strategiche, per l'aumento del costo del lavoro e per le lacune del quadro normativo, l'ASEAN continua a offrire manodopera a basso costo, un ecosistema tecnologico e di competenze relativamente avanzato, economie aperte e integrate e uno stato di diritto relativamente solido – con le dovute differenze tra i paesi della regione. Tale dinamica è comunemente nota come strate-

[10] OECD. (2025). *Supply chains in Southeast Asia* (Background note, OECD Emerging Markets Forum).

[11] ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *ASEAN Investment Report 2025*.

[12] ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *ASEAN Investment Report 2025*.

gia *China Plus One* ed è stata adottata da numerose imprese multinazionali per diversificare le proprie catene di approvvigionamento, trasferendo parte delle attività produttive dalla Cina verso Paesi come Malaysia e Vietnam, pur mantenendo una presenza nel mercato cinese[13].

L'ASEAN sta inoltre emergendo come uno dei principali hub di diversificazione per l'approvvigionamento delle materie prime critiche, un tema strettamente legato alla sicurezza economica e alla resilienza delle capacità industriali. La regione concentra quote rilevanti delle riserve globali di nichel, bauxite, terre rare, cobalto e stagno, assumendo un ruolo sempre più centrale nelle catene di approvvigionamento di batterie, semiconduttori, veicoli elettrici e infrastrutture per le energie rinnovabili. L'ASEAN detiene circa il 46% delle riserve mondiali di nichel, con Indonesia (42%) e Filippine che rappresentano insieme circa il 68% della produzione globale, rendendo la regione essenziale per le filiere delle batterie e degli elettrolizzatori. Nel settore della bauxite, il Sud-Est asiatico possiede circa il 23-24% delle riserve globali, concentrate principalmente in Vietnam (20%) e Indonesia. La regione riveste inoltre un ruolo crescente nella filiera delle terre rare: il Vietnam ospita circa il 4% delle riserve mondiali, il Myanmar è un importante esportatore di terre rare pesanti, mentre la Malaysia produce circa il 4% delle terre rare raffinate a livello globale, affermandosi come uno dei principali poli di raffinazione al di fuori della Cina[14].

La diversificazione dell'approvvigionamento di materie prime critiche è un tema particolarmente importante per l'Unione europea, che nel 2023 importava dalla Cina il 98% delle terre rare e il 62% delle materie prime critiche. In risposta a tale dipendenza strategica, nel 2024 è stato promulgato il *Critical Raw Materials Act* (CRMA) che, tra le altre misure, prevede la promozione di partenariati volti a diversificare le forniture e l'introduzione di quella che è stata definita la *China Clause*, la quale limita al 65% delle importazioni la dipendenza da un singolo produttore esterno[15]. Sebbene gli investimenti europei in ASEAN in questo settore siano quindi utili e auspicabili per entrambe le parti – soprattutto considerando i limitati benefici locali e il basso livello di condivisione tecnologica che caratterizza invece quelli cinesi nella regione[16] –, per le terre rare la situazione è ben più complicata. Oltre a disporre di ingenti giacimenti, la Cina detiene infatti le tecnologie chiave per la raffinazione di questi materiali, rendendo particolarmente difficile emanciparsi dalle catene del valore cinesi per il loro approvvigionamento.

Ma se gli investimenti europei nella regione diventano sempre più fondamentali per attingere ai network commerciali e alle risorse del Sud-Est asiatico, lo sono anche per via della sua sostenuta crescita demografica e della nascita di una delle più ampie classi medie di consumatori al mondo. Con tassi di crescita del PIL di circa il 5%, la regione è proiettata a diventare la quarta economia mondiale entro il 2030. La sua classe media si sta inoltre espandendo rapidamente – si prevede che entro il 2035 oltre 112 milioni di persone si aggiungeranno a questa categoria[17] – mentre la crescita della sua economia digitale sta esplodendo, passando da 195 miliardi di dollari nel 2022 a mille miliardi previsti entro il 2030[18]. Stanno cambiando anche le tendenze di acquisto: i consumatori sono sempre più attenti ai marchi e sempre più disposti a pagare un prezzo premium per prodotti ecologici e sostenibili.

A questa evoluzione della domanda si affiancano ingenti investimenti pubblici e privati nella transizione energetica. Per sfruttare a pieno il proprio potenziale *green*, stimato in oltre 17.000 GW di capacità da fonti rinnovabili, l'ASEAN dovrà infatti mobilitare circa 54 miliardi di dollari di investimenti all'anno fino al 2050[19]. Parallelamente, il progetto *ASEAN Power Grid* (APG) mira a creare una rete elettrica regionale interconnessa, favo-

[13] Tan, A. (2025). *Driving factors of China Plus One.* Institute of Strategic and International Studies (ISIS) Malaysia https://www.isis.org.my/wp-content/uploads/2025/05/Driving-factors-of-China-Plus-One.pdf.

[14] OECD. (2026). *Critical minerals in Southeast Asia and India* (Regional note). https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/events/2026/04/critical-minerals-forum/oecd-critical-minerals-regional-note-southeast-asia-india.pdf.

[15] Ragonnaud, G. (2024). *Implementing the EU's Critical Raw Materials Act.* European Parliamentary Research Service, European Parliament. https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2024/766253/EPRS_BRI(2024)766253_EN.pdf.

[16] Lim, G., & Kam, A. J. Y. (2024). Chinese investment in Malaysia: (De)industrialization amidst greater financial and trade connectivity. *The European Journal of Development Research*, 36, 571-600. https://doi.org/10.1057/s41287-024-00645-w.

[17] Business Sweden. (2017). *Elements for success in Southeast Asia.* https://www.business-sweden.com/globalassets/insights/reports/trade/elements-for-success-in-southeast-asia.pdf.

[18] ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *ASEAN Investment Report 2025.*

rendo il commercio transfrontaliero di elettricità e l'integrazione delle energie rinnovabili, mentre prosegue lo sviluppo delle infrastrutture necessarie alla mobilità elettrica, nonostante la rete di ricarica rimanga ancora insufficiente rispetto alla domanda prevista.

Sebbene la fornitura di tecnologie per la produzione di energia rinnovabile sia oggi largamente dominata dalla Cina, leader mondiale nella ricerca e nella manifattura del settore, la crescente diffusione di tali tecnologie nell'ASEAN consente una maggiore produzione locale di energia pulita, riducendo i costi energetici e favorendo la realizzazione di prodotti più sostenibili.

Proprio per sostenere lo sviluppo economico della regione, la crescente integrazione con le GVC e il processo di rapida urbanizzazione – dal 47% nel 2015 al 66% previsto nel 2050[20] – l'ASEAN necessita sempre più anche di investimenti infrastrutturali. La Banca asiatica di sviluppo (ADB) stima che siano necessari circa 60 miliardi di dollari annui per soddisfare le sole esigenze infrastrutturali di base[21]. Tale domanda non può essere soddisfatta dai soli investimenti interni alla regione, nonostante gli sforzi compiuti anche in seno all'ASEAN, per esempio attraverso il *Master Plan on ASEAN Connectivity* 2025, che pone l'accento sul rafforzamento della connettività fisica, digitale e tra le persone (*people-to-people*).

La realizzazione di infrastrutture nel Sud-Est asiatico è quindi diventata anch'essa campo di contesa fra le varie potenze, prime fra tutte Cina e Giappone. Tramite l'ormai famosa *Belt and Road Initiative*, Pechino ha infatti massicciamente investito e fornito risorse finanziarie nella regione – con stime che vanno dai 100 ai 400 miliardi di dollari dal 2013 al 2025[22] –, concentrandosi inizialmente su progetti di larga scala funzionali alla creazione di un ordine economico regionale sinocentrico. Il Giappone, dal canto suo, ha continuato a svolgere un ruolo rilevante nella costruzione di infrastrutture attraverso la propria *Partnership for Quality Infrastructure*. Pur muovendosi su una scala inferiore a quella cinese, i suoi progetti sono tuttavia considerati più performanti e sostenibili, anche sul piano fiscale.

Anche l'Unione europea cerca di ritagliarsi un ruolo in questo campo tramite il *Global Gateway*, la distintiva iniziativa europea per la cooperazione allo sviluppo in ambito di infrastrutture, connettività, energia, sanità ed educazione. Nel Sud-est Asiatico sono in via di realizzazione 17 *flagship projects*[23] – tramite l'adozione dell'approccio *Team Europe*[24] –, oltre ad essere stati stanziati 10 miliardi di euro in sovvenzioni[25]. La competizione per rispondere alle necessità infrastrutturali dell'ASEAN non ha del resto solo ragioni economiche e di business, ma anche strategiche: parteciparvi consente infatti di coltivare la propria influenza nella regione, investire in settori critici per la sicurezza economica europea e promuovere un modello di sviluppo sostenibile in linea con i valori europei.

Il Sud-Est asiatico è infine sempre più al centro delle rotte commerciali mondiali, e la resilienza dei colli di bottiglia marittimi presenti nella regione assume un valore strategico cruciale, dato il loro impatto diretto sul commercio globale, come ha insegnato la crisi dello Stretto di Hormuz. La regione ospita infatti otto stretti che fungono da fondamentali crocevia marittimi: Balabac, Makassar, Malacca, Mindoro, Lombok, Luzon, Sunda e Taiwan. Di questi, soprattutto lo Stretto di Malacca e quello di Taiwan sono di insostituibile importanza.

Lo Stretto di Malacca rappresenta la porta occidentale che collega l'Oceano Indiano al Mar Cinese Meridionale e, nel suo punto più stretto, vicino a Singapore, il canale si riduce a soli 2,8 chilometri di larghezza. Nel 2024 vi sono transitate merci per oltre 2.400 miliardi di dollari, pari al 21% del commercio marittimo globale, mentre nel 2025 vi è passato circa il 29% del commercio mondiale di petrolio via mare, superando persino lo Stretto di

19 ASEAN Secretariat, & United Nations Conference on Trade and Development. (2025). *ASEAN Investment Report 2025.*

20 Business Sweden. (2017). *Elements for success in Southeast Asia.*

21 Asian Development Bank. (2017). *Meeting Asia's infrastructure needs.* https://www.adb.org/publications/asia-infrastructure-needs.

22 Nedopil, C. (2026). *China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2025.* Griffith Asia Institute & Green Finance and Development Center. https://doi.org/10.25904/1912/5798.

23 Council of the European Union (2025). *List of Global Gateway flagship projects – updates and consolidation.* https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-16415-2025-INIT/en/pdf.

24 Modello di azione coordinata di istituzioni e agenzie UE, Stati membri, *European Investment Bank (EIB) ed European Bank for Reconstruction and Development* (EBRD) per la congiunta di risorse e competenze.

25 European Commission (2022). *Global Gateway: EU and its Member States to mobilise 10 billion Euros for South-East Asia* [Press Release]. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_7678.

Colli di bottiglia nel Mar Cinese Meridionale



Stretto	Valore del commercio (miliardi di dollari)	Percentuale del commercio marittimo globale
Stretto di Malacca	2.459 miliardi	21%
Stretto di Taiwan	2.449 miliardi	21%
Stretto della Sonda	396 miliardi	3,4%
Stretto di Luzon	290 miliardi	2,5%
Stretto di Mindoro	283 miliardi	2,4%
Stretto di Makassar	182 miliardi	1,6%
Stretto di Balabac	174 miliardi	1,5%
Stretto di Lombok	97 miliardi	0,8%

Fonte: Traduzione e rielaborazione grafica da Hart, B., Funaiole, M. P., Peng, D., Verschuur, J., Lin, B., & Li, L. (2026). *Troubled Straits: Analyzing trade chokepoints in the South China Sea*. Center for Strategic and International Studies, p. 3. https://www.csis.org/analysis/south-china-sea-trade-chokepoints

Hormuz in termini di traffico energetico. Lo Stretto di Taiwan collega invece il Mar Cinese Meridionale al Mar Cinese Orientale e gestisce anch'esso circa il 21% del commercio marittimo mondiale (2.400 miliardi di dollari), con un ruolo sproporzionato nelle catene di approvvigionamento tecnologico: nel 2024 vi sono transitati 986 miliardi di dollari in macchinari e beni elettrici, semiconduttori inclusi, circa 100 miliardi in più rispetto a Malacca[26].

Mentre il rischio geopolitico di una chiusura dello Stretto di Malacca rimane molto basso – anche grazie a meccanismi di cooperazione come il *Malacca Straits Patrol* (MSP) tra Indonesia, Malaysia, Thailandia e Singapore –, le tensioni nel Mar Cinese Meridionale tra la Cina e i Paesi marittimi del Sud-Est asiatico risultano ben più preoccupanti per la resilienza del commercio globale. Le simulazioni quantitative mostrano che una chiusura completa delle vie navigabili del Sud-Est asiatico, che costringerebbe le navi a circumnavigare l'Australia, comporterebbe una contrazione del PIL reale della regione tra il 6,2% e il 12,4%. Ne uscirebbero gravemente colpiti anche Paesi come l'Eritrea, che convoglia via Malacca il 90% delle proprie esportazioni, o gli stati

[26] Hart, B., Funaiole, M. P., Peng, D., Verschuur, J., Lin, B., & Li, L. (2026). *Troubled Straits: Analyzing trade chokepoints in the South China Sea*. Center for Strategic and International Studies. https://www.csis.org/analysis/south-china-sea-trade-chokepoints.

del Golfo Persico, per i quali la relativa quota supera il 40%[27]. La pirateria costituisce un ulteriore fattore di rischio: solo nel 2025 lo Stretto di Malacca ha registrato 108 incidenti tra pirateria e rapina a mano armata[28].

In questo quadro, la cooperazione dell'Unione europea contribuisce a rafforzare la resilienza marittima regionale. Oltre al sostegno europeo al diritto internazionale, in particolare alla *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), l'UE e i suoi Stati membri si stanno progressivamente proponendo come partner dei Paesi della regione nel campo della sicurezza marittima. Ciò avviene attraverso programmi di *capacity building*, formazione delle guardie costiere, condivisione di intelligence e supporto al rafforzamento della *governance* marittima. Tra questi, è degno di nota il progetto *Critical Maritime Routes Indo-Pacific* (CRIMARIO), promosso e finanziato dall'UE, che supporta i partner regionali nella gestione dei propri spazi marittimi, con particolare attenzione alla *Maritime Domain Awareness* (MDA). Dal 2018, nell'ambito di CRIMARIO, è stata inoltre sviluppata IORIS (Indo-Pacific Regional Information Sharing), una piattaforma neutrale di coordinamento e comunicazione marittima messa a disposizione dei partner dell'Indo-Pacifico. Quest'ultima ha riscosso un notevole successo anche tra i Paesi del Sud-Est asiatico, con le Filippine tra i principali utilizzatori, e testimonia come un approccio cooperativo, volto a supportare i partner regionali, possa consentire agli attori europei di contribuire attivamente alla resilienza della *governance* marittima e delle arterie del commercio regionale[29].

L'ASEAN sta quindi emergendo come una delle regioni più "centrali" per l'economia mondiale, un processo che negli ultimi anni si è rafforzato sia per la capacità della regione di promuoversi come cuore dell'ordine economico dell'Indo-Pacifico, sia per il potenziale del proprio mercato interno e per la crescente integrazione con le GVC. Il Sud-Est asiatico deve pertanto collocarsi al centro degli interessi commerciali italiani ed europei, in quanto prendere parte al suo sviluppo economico rappresenta un'opportunità storica, paragonabile a quella offerta a suo tempo dall'ascesa cinese. Occorre quindi sviluppare, in ambito tanto pubblico quanto privato, maggiori capacità di comprensione delle specificità di questa regione complessa, così da essere in grado di cogliere le opportunità che ne derivano. Come era stato a suo tempo per la Cina, lo sviluppo di conoscenze e competenze focalizzate su una delle regioni più diversificate al mondo – a livello linguistico, religioso, politico, economico e culturale – dovrebbe essere una priorità soprattutto per gli europei, in un momento in cui la diversificazione strategica delle forniture e dei partner si fa sempre più urgente. Italia e Unione europea hanno inoltre la possibilità di contribuire attivamente allo sviluppo regionale su temi critici come quelli precedentemente descritti dello sviluppo infrastrutturale e della *governance* marittima.

[27] Coşar, K., & Thomas, B. D. (2020). *The geopolitics of international trade in Southeast Asia* (NBER Working Paper No. 28048). National Bureau of Economic Research. https://www.nber.org/papers/w28048.

[28] Kurlantzick, J. (2026, 6 maggio). After Hormuz, Southeast Asia sees the potential value of tolling the Strait of Malacca. Council on Foreign Relations. https://www.cfr.org/articles/after-hormuz-southeast-asia-sees-the-potential-value-of-tolling-the-strait-of-malacca.

[29] Intervista a un alto funzionario del Servizio europeo per l'azione esterna (SEAE), ottobre 2026.

L'AUTORE

Emanuele Ballestracci è Junior Research Fellow presso il Torino World Affairs Institute – T.wai e Bluebook Trainee presso il dipartimento Asia-Pacifico dell'European External Action Service. Ha conseguito la laurea triennale in Scienze Politiche, Sociali e Internazionali presso l'Università di Bologna e Sciences Po Toulouse, e la laurea magistrale in Scienze Internazionali presso l'Università di Torino. È stato Visiting Researcher presso la Universiti Malaya di Kuala Lumpur e ha svolto parte dei suoi graduate studies presso la Nanyang Technological University (NTU) di Singapore come Zegna Scholar.

The views expressed in this paper are solely those of the author, expressed in a personal capacity, and do not necessarily reflect the views or official position of the European External Action Service (EEAS) or the European Union.