



Approfondimento n. 1/aprile 2025

India-Middle east-Europe-Economic Corridor il progetto che vuole ispirare la planimetria geoeconomica dell'avvenire

Giovanni Miraglia

Con il sostegno di



Centro Studi
di Politica
Internazionale

CeSPI_{ETS}



Fondazione
Compagnia
di San Paolo

IMEC, IL PROGETTO CHE VUOLE ISPIRARE LA PLANIMETRIA GEOECONOMICA DELL'AVVENIRE
DALLE AMBIZIONI INDIANE, ALLE ASPETTATIVE EUROPEE, PASSANDO PER LA STRATEGIA DI
WASHINGTON: OPPORTUNITÀ, OSTACOLI E RISCHI
DELL'INDIA-MIDDLE EAST-EUROPE-ECONOMIC CORRIDOR.

Sommario

| | |
|---|----|
| Introduzione | 3 |
| Parte Prima | 4 |
| 1. Un fermo immagine internazionale al momento della sua genesi: la firma del MoU. | 4 |
| 2. Le ambizioni indiane. Coesa all'interno e proiettata all'esterno..... | 6 |
| Parte seconda..... | 11 |
| 3. Le aspirazioni europee, da Bruxelles a Roma. | 11 |
| 4. Il punto da Roma. | 13 |
| 5. Attraverso le lenti del Golfo Persico: ripercorrendo antiche rotte in cerca di una nuova centralità..... | 16 |
| 6. La prospettiva di Washington | 17 |
| 7. Intrinsechi ostacoli, potenziali rischi e mutevoli incognite..... | 19 |
| Conclusione..... | 21 |

Abstract

“Le strade portano ricchezza, la ricchezza porta prosperità, e la prosperità dà potere”¹. L'aforisma cinquecentesco dei mercanti veneziani, oggi, in quella che verrà ricordata anche come l'epoca dell'infrastrutturazione sovranazionale, trova forse il suo coronamento più vero². L'IMEC è un nuovo piano logistico del XXI secolo, che si propone di collegare l'India all'Europa passando per le sabbie del Medio Oriente: i suoi membri rappresentano oltre il 40% della popolazione mondiale e più della metà della sua economia. Occorre, però, superare l'entusiasmo che sovente monopolizza i comunicati stampa, per portare alla luce le intrinseche fragilità del progetto. Finanza, geografia e politica invocano la necessità di verificare se all'inscindibile componente propagandistica che accompagna il lancio di tali pianificazioni, corrisponda un concreto *iter* realizzativo del disegno impostato. Esigenza, questa, quasi obbligata, al constatarsi della fine della stabilità mediorientale e al mutare dei fattori in cui nasceva il pensiero IMEC: crisi, competitor ed *impasse* diplomatiche ne minano lo sviluppo.

¹ R.C. Mueller (1997). Johns Hopkins University Press, *The Venetian Money Market: Banks, Panics, and the Public Debt, 1200-1500*.

² Sellari, P. (2013). *Geopolitica dei Trasporti*. Roma-Bari: Laterza

Introduzione

“Le strade portano ricchezza, la ricchezza porta prosperità, e la prosperità dà potere”³. L’aforisma cinquecentesco dei mercanti veneziani, oggi, in quella che verrà ricordata anche come l’epoca dell’infrastrutturazione sovranazionale, trova forse il suo coronamento più vero⁴. In occasione del G20 a Nuova Delhi, nel settembre del 2023, India, Stati Uniti d’America, Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti, Unione Europea, Italia, Francia e Germania, siglavano il *Memorandum of Understanding* per la realizzazione del *India-Middle East-Europe Economic Corridor*⁵. L’IMEC, è un nuovo piano logistico del XXI secolo⁶, che si propone di collegare l’India all’Europa passando per le sabbie del Medio Oriente: i suoi membri rappresentano oltre il 40% della popolazione mondiale e più della metà della sua economia⁷. Un disegno transcontinentale, che potrebbe rivoluzionare non solo la rete dei commerci internazionali, ma l’architettura geopolitica dei territori che vanno dallo Stretto di Gibilterra a quello di Malacca passando per Suez: la potenziale chiave di volta tra il Mediterraneo allargato e l’Indo-Pacifico.

Vessillo del premier Modi, il progetto collima perfettamente con il principio posto a guida dell’amministrazione indiana: “*Think Big, Dream Big, Act Big*”⁸. Giunto al suo terzo mandato, sulla scia di un’importante crescita economica, malgrado il sistema statale conservi delle fragilità, il leader vi vede un’opportunità per realizzare obiettivi politici ed economici di ampio respiro. Sebbene non ne sia stato ancora delineato il carattere trasformativo lungo il suo percorso, il piano però, fin dalla sua genesi, ha attirato numerosi interessi. Le nazioni che vi hanno aderito credono che non si tratti solo di una nuova connessione geografica, ma che costituisca un tracciato per la realizzazione delle proprie aspirazioni strategiche.

A partire dell’invasione russa dell’Ucraina infatti, si è innescato un processo di *de-risking* in capo alle cancellerie d’Europa: ieri energetico, ora, tra la crisi di Suez e il riaccendersi di una guerra globale dei dazi, anche commerciale. L’IMEC quindi, si propone altresì come declinazione del meccanismo di diversificazione geoeconomica europea e plastico attestato di una partnership rinnovata⁹.

Le medesime dinamiche internazionali, insieme alle sfide della Transizione Green, stanno riconfigurando con ascendenti diversi anche le priorità delle Monarchie del Golfo, la cui ricerca di una nuova centralità geopolitica potrebbe trovare risposta nel corridoio indo-europeo, passante

³ R.C. Mueller (1997). Johns Hopkins University Press, *The Venetian Money Market: Banks, Panics, and the Public Debt, 1200-1500*.

⁴ Sellarì, P. (2013). *Geopolitica dei Trasporti*. Roma-Bari: Laterza

⁵ Comunicato Ministero Affari Esteri Indiano. <https://www.meaindia.gov.in/Images/CPV/Project-Gateway-Multilateral-MOU.pdf>

⁶ A partire dagli novanta sono stati lanciati numerosi progetti infrastrutturali per favorire l’interconnessione moderna. Si pensi al *Trans European Network* : composto da due direttive la prima Collega Gdynia (Polonia) a Ravenna (Italia) passando per Vienna (Austria); la seconda Reno-Danubio Estende da Strasburgo (Francia) a Costanza (Romania), attraversando Budapest (Ungheria) nel 1993; all’istituzione di *TRACECA* (1998) che mirava ad un miglioramento delle infrastrutture di trasporto tra Ue, Caucaso e Asia Centrale; il *Corridoio di Lobito* (2009): Collega il porto di Lobito (Angola) attraverso la ferrovia del Benguela fino alla Repubblica Democratica del Congo e lo Zambia; *BRI* 2013, *Middle corridor* (2014) : collega la Cina all’Europa attraverso il Kazakhstan, il Mar Caspio, l’Azerbaigian, la Georgia e via mare fino all’Europa, *Corridoio iracheno* (2017): Mira a sviluppare collegamenti stradali e ferroviari in Iraq e con i paesi limitrofi, ma i dettagli specifici dei terminali non sono stati delineati in questa ricerca, Sellarì. Cit.

⁷ O. Rizvi EuroNews <https://it.euronews.com/business/2023/12/15/corridoio-india-europa-le-opportunita-e-le-sfide-del-nuovo-progetto>

⁸ <https://www.narendramodi.in/text-of-prime-minister-narendra-modi-s-speech-at-inauguration-of-international-exhibition-cum-convention-centre-iecc-complex-at-pragati-maidan-in-new-delhi-572394>

⁹ Reuters, <https://www.reuters.com/world/india/india-eu-trade-talks-tariffs-market-access-regulatory-clashes-focus-2025-02-27/>

proprio per i territori arabi dell'antichissima via dell'incenso. Nella *grand strategy* di Washington invece, il progetto è fondamentale per potenziare e, ad un tempo, stringere a sé Nuova Delhi. Suo alleato nel sistema Quad, è parallelamente un attore cruciale nel piano di contenimento anticinese e un partner economico-politico multisettoriale, ma anche il potenziale alfiere del forum BRICS che sfida l'ordine statunitense.

L'elaborato si propone di andare oltre l'entusiasmo che sovente monopolizza i comunicati stampa, per portare alla luce anche le intrinseche fragilità del progetto. Finanza, Geografia e Politica infatti, invocano la necessità di verificare se all'inscindibile componente propagandistica che accompagna il lancio di tali pianificazioni, corrisponda un concreto *iter* realizzativo del disegno impostato. Esigenza quasi obbligata, al constatarsi della fine della stabilità mediorientale e al mutare dei fattori in cui nasceva il pensiero IMEC: crisi, competitor ed *impasse* diplomatici ne minano lo sviluppo.

Parte Prima.

1. *Un fermo immagine internazionale al momento della sua genesi: la firma del MoU.*

Nell'analizzare la progettualità del corridoio, si coglie la natura multimodale del piano: sintesi di tre elementi. L'infrastruttura fisica di oltre 4.800 km, somma del suo *ship-rail transit network* indo-meridionale (attraverso il Mar Arabico e la regione del Golfo) ed euro-settentrionale (dai porti di Israele e Giordania nel Mediterraneo); il circuito digitale, con l'installazione della rete dei cavi sottomarini e dei nuovi server; e la dimensione energetica, come percorso *ad hoc* per le soluzioni verdi, tra cui idrogeno e tecnologie green¹⁰ (figura 1).

L'eco dei comunicati che con orgoglio ne annunciavano l'avvio, risuonava in una realtà di partecipanti che accoglieva positivamente il suo strategico inserimento in agenda. Il conflitto ucraino, infatti, aveva ulteriormente aggravato le previsioni sulle evoluzioni della Belt and Road Initiative (BRI), i cui ritmi di sviluppo avevano già iniziato a rallentare, ed ora agli occhi europei le rotte adiacenti alla Federazione Russa risultavano compromesse¹¹. L'idea di creare un flusso commerciale alternativo in tal senso quindi, rappresentò "un'iniziativa storica"¹² verso cui indirizzare finanziamenti già stanziati negli anni, dal *Global Gateway*¹³ dell'UE e dal *Partnership for Global Infrastructure and Investment* del G7 (PGII)¹⁴, ancora in cerca di materialità. Il piano, inoltre, avrebbe suggerito con considerevoli investimenti nella regione, la ritrovata stabilità mediorientale, frutto

¹⁰Energy RESEARCH LETTERS (2024) Singh, S., Raja, W., kumar, S., Uppal, A., & Rani, N. (2024). *India-Middle East-Europe Economic Corridor: A Strategic Energy Alternative*. <https://erl.scholasticahq.com/article/123649-india-middle-east-europe-economic-corridor-a-strategic-energy-alternative>

¹¹ Fasulo, F. ISPI (2023) <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/la-cina-e-il-mondo-dopo-10-anni-di-bri-149086>

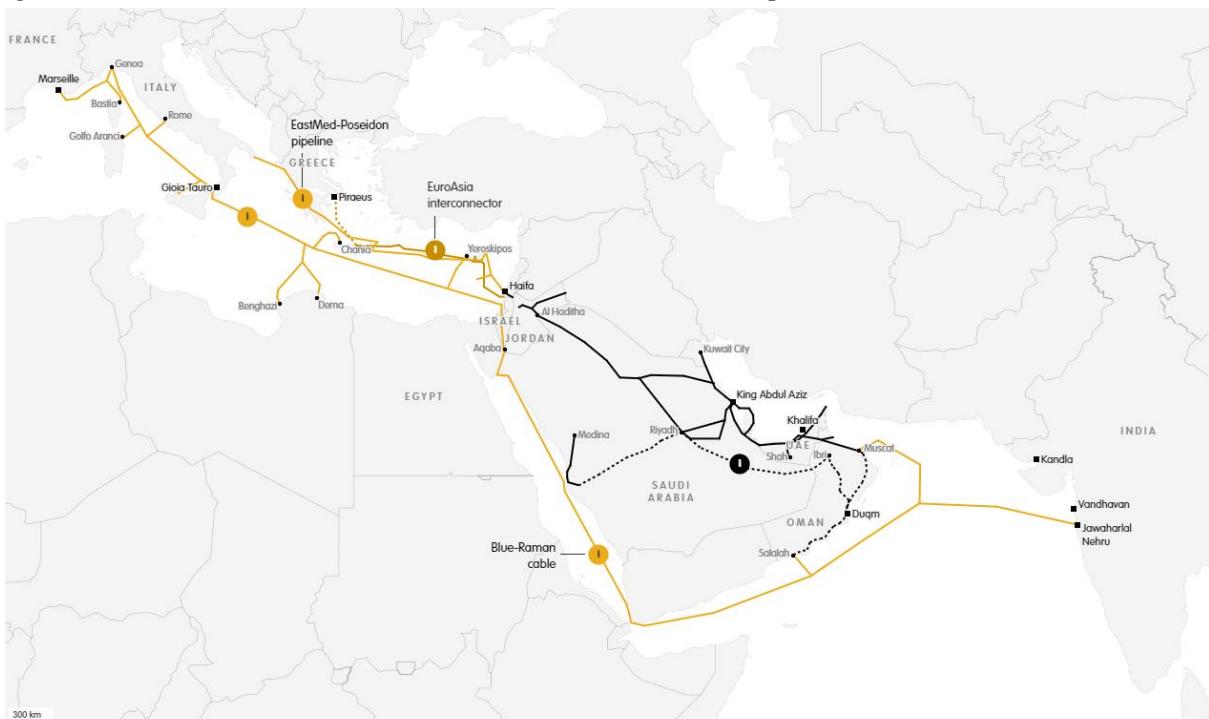
¹² La presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen lo ha definito «nientemeno che storico». POLITICO <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>

¹³ Dal 2021 al 2027 il Global Gateway si proponeva di mobilitare 300 miliardi di euro per investimenti sostenibili in infrastrutture, salute e istruzione, sostenendo crescita economica e ambientale globale. Nel 2023 sono stati avviati 90 progetti, inclusi 150 miliardi destinati alla cooperazione con l'Africa. Commissione Europea https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/stronger-europe-world/global-gateway_it

¹⁴ Al summit del 2022, i membri del G7 hanno lanciato il *Partnership for Global Infrastructure and Investment* (PGI), un'iniziativa trasparente e sostenibile per finanziare infrastrutture nei paesi emergenti. L'obiettivo era mobilitare 600 miliardi di dollari entro il 2027, promuovendo sviluppo economico e contrastando modelli di finanziamento opachi. <https://www.state.gov/about-us-office-of-the-u-s-special-coordinator-for-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/>

degli accordi di Abramo¹⁵. I Paesi del Golfo poi, intenzionati a rinnovare la propria ontologia nelle nuove vesti di driver di connessione globale¹⁶, asseendarono fin da subito anche il progetto a guida indiana, poiché pienamente in linea con le virtuose “visioni”¹⁷ del proprio futuro. Ai loro occhi, peraltro, il fascicolo li avvicinava ulteriormente ad alcuni cruciali partner BRICS, alla cui “voce”¹⁸ si erano appena uniti¹⁹. L’amministrazione Biden invece, apostrofava il piano come un “*really big deal*”, fulgido dispositivo di *containment* contro Pechino²⁰. In un clima di generale ottimismo politico, perciò, i leader firmatari si promettevano di riunirsi nuovamente nell’arco di sessanta giorni, per sottoscrivere nel dettaglio una pragmatica *deadline*. L’inanellarsi dei recenti sconvolgimenti internazionali però, ha sensibilmente alterato la realtà internazionale e presto cancellato tale appuntamento. L’analisi che segue vuole evidenziare l’evolversi degli interessi coinvolti al sorgere dei nuovi scenari globali. Ripartendo dall’ottica indiana, in continuità con il passato, ci si soffermerà poi nell’evidenziare le potenzialità del progetto nelle relazioni bilaterali Italia - India.

Figura 1. Il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa



Fonte [Wikipedia](#)

¹⁵ Sada (2023) *The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Too Little, Too Late?*

<https://carnegieendowment.org/sada/2023/12/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-imec-too-little-too-late?lang=en>

¹⁶ Nell’arco di 4 anni dal suo lancio, tutte le monarchie del Golfo hanno aderito alla BRI. Al momento della firma del MoU IMEC hanno totalmente rinnegato la natura conflittuale anticinese del progetto a guida indiana, per approfondire si veda CeSPI J. Scita *La Cina nel Golfo Persico* <https://www.cespi.it/it/eventi-attualita/dibattiti/il-mediterraneo-allargato-una-regione-transizione-conflitti-sfide/la-cina>

¹⁷ si fa riferimento a progetti arabi come *Saudi Vision 2030*. Piano ambizioso lanciato dall’Arabia Saudita nel 2016, mirato a diversificare l’economia del paese, riducendo la sua dipendenza dal petrolio. Il progetto promuove l’innovazione, il turismo, le energie rinnovabili e lo sviluppo tecnologico, con l’obiettivo di rendere l’Arabia Saudita una nazione più dinamica e competitiva a livello globale. Sito Saudi Vision <https://www.vision2030.gov.sa/en>

¹⁸ il gruppo BRICS viene definito dagli stessi organi membri come l’organizzazione internazionale che rappresenta la “Voce del Sud Globale”. (2024) XVI BRICS Summit. https://cdn.brics-russia2024.ru/upload/docs/Kazan_Declaration_FINAL.pdf?1729693488349783

¹⁹ Nell’agosto del 2023 Arabia Saudita, Iran, Egitto, Argentina and UAE entrarono a far parte dei Brics. Reuters, <https://www.reuters.com/world/brics-poised-invite-new-members-join-bloc-sources-2023-08-24/>

²⁰ Reuters, <https://www.reuters.com/world/us-india-saudi-eu-unveil-rail-ports-deal-g20-sidelines-white-house-official-2023-09-09/>

2. Le ambizioni dell'India. Coesa all'interno e proiettata all'esterno.

Proprio per la cerimonia inaugurativa della *Bharat Mandapam* la più grande sala congressi a cornice del G20, appena qualche settimana prima della firma del MoU, il leader indiano pronunciò un discorso estremamente significativo²¹. Modi colse l'occasione per tratteggiare il futuro di Bharat dopo averne ripercorso i risultati ottenuti durante i suoi precedenti mandati. Il susseguirsi di concetti e visioni richiamate nel corso dell'intervento se messe a sistema con le altre politiche concepite dall'amministrazione Modi, aiuteranno a comprendere la griglia di interessi da cui fiorisce *la rosa geopolitica*²² dell'IMEC: la struttura concettuale che proverà ad illustrare la prospettiva di Nuova Delhi e le sue ambizioni. Inquadrando le sfide dell'avvenire come segnali di una ciclicità fatidica²³, il presidente indiano celebra lo sviluppo nazionale che, sotto la sua direzione, ha attirato l'attenzione di tutto il mondo, ma che è destinato a non arrestarsi²⁴. “Da 10^a a 5^a a ed ora il podio come obiettivo”.²⁵ La crescita dell'economia indiana, che in 9 anni ha scalato le classifiche mondiali²⁶ non deve porsi limiti: “se vogliamo progredire dobbiamo porci obiettivi audaci”. L'ascesa indiana infatti, è il risultato di un concerto di sagaci politiche che ha posto al centro della propria agenda un imperativo, che ora, con il lancio di IMEC risulta ancor più evidente e vi troverebbe un perfetto ingranaggio: la connettività. Alla base del percorso evolutivo di Bharat, infatti, si staglia come elemento cruciale, la capacità di portare a potenza le sue connessioni nazionali, regionali ed internazionali. Solo attraverso un coordinamento geopolitico si potranno coronare le ambizioni volte a divenire una democrazia avanzata – *Viksit Bharat* “India Avanzata” – a porsi come riferimento nelle dinamiche culturali della regione – *Bharat Mata*²⁷ – e ad occupare una centralità strategica nel quadrante di cui si è fulcro geografico. In tale configurazione, l'iniziativa lanciata nel settembre del 23 con il MoU, troverebbe una sua brillante collocazione in ciascun ambito previdenziale: geoeconomico, geoculturale e geostrategico. Sotto il primo aspetto, il più evidente, il progetto rientra in qualità di piano trans-

²¹ Discorso pronunciato il 26 luglio 2023 per la cerimonia inaugurativa della *Bharat Mandapam* https://youtu.be/GYawowQ_ESI

²² Concetto con cui Mirko Mussetti costruisce uno schema argomentativo per spiegare le branche generali della geopolitica. Qui decostruito e riconfigurato ad hoc dall'autore del presente paper sulla base di variabili e elementi citati nel corso dell'analisi. Per lo schema generale di Mussetti si veda, Mussetti (2021) *La Rosa Geopolitica*, paesi edizioni.

²³ Modi ricorda le sfide della terza decade del secolo scorso, ugualmente ambiziosa i cui sforzi poi portarono all'indipendenza. “Nella terza decade del secolo scorso, vi era un desiderio ardente: l'obiettivo era ottenere lo Swaraj (l'autogoverno). Oggi, il nostro obiettivo è creare un'India prospera e sviluppata. Durante quella terza decade, il paese intraprese il cammino verso l'indipendenza e gli echi della libertà risuonavano in ogni angolo della nazione. Tutti i movimenti dello Swaraj, sia attraverso la via della rivoluzione che quella della non cooperazione, erano consapevoli e colmi di energia. Di conseguenza, il paese riuscì a ottenere l'indipendenza nel giro di 25 anni, trasformando il sogno della libertà in realtà. Ora, in questa terza decade di questo secolo, abbiamo un nuovo obiettivo per i prossimi 25 anni. Con il sogno di un'India prospera e sviluppata, ci siamo messi in cammino. Puntiamo a portare l'India verso nuove vette, a raggiungere il successo che ogni combattente per la libertà aveva immaginato”. Discorso pronunciato il 26 luglio 2023 per la cerimonia inaugurativa della *Bharat Mandapam* https://youtu.be/GYawowQ_ESI

²⁴ ivi.

²⁵ la classifica mondiale in base al PIL. Gli Stati Uniti guidano la classifica mondiale con un PIL di 30,4 trilioni di dollari, sostenuti da un forte settore tecnologico e finanziario. Segue la Cina, la seconda economia globale con 19,6 trilioni di dollari, predominante nella manifattura e esportazione. La Germania, con un PIL di 5 trilioni di dollari, è la maggiore economia europea grazie al suo robusto settore industriale. Giappone e India, rispettivamente con PIL di 4,4 e 4,3 trilioni di dollari, spiccano per le loro economie orientate all'esportazione e per il dinamismo imprenditoriale. <https://www.focus-economics.com/blog/the-largest-economies-in-the-world/>

²⁶ ivi

²⁷ letteralmente "madre India", è una figura simbolica moderna, rappresentante la nazione stessa come una madre che nutre e protegge i suoi cittadini. Nel contesto governativo e politico, Bharat Mata è spesso evocata per suscitare un senso di patriottismo e unità nazionale. I leader e i partiti politici possono fare riferimento a Bharat Mata nei loro discorsi durante celebrazioni nazionali come il Giorno dell'Indipendenza e la Giornata della Repubblica, o in altre occasioni pubbliche, per enfatizzare l'amore e il rispetto per la nazione. Upasana Dandona (2024) <https://blogs.lse.ac.uk/lseih/2024/01/17/how-the-development-of-printing-press-in-india-caused-bharat-mata-to-become-a-revered-hindu-nationalist-figure/>

nazionale, nell’alveo della “Rivoluzione infrastrutturale che investe la nazione da Est a Ovest da Nord a Sud” incidendo sensibilmente sulla politica migliorativa della logistica domestica Bharatiya²⁸. “We are building better, faster, bigger”²⁹ afferma. L’importante impegno economico attuato nel corso dei primi due mandati del presidente, vuole ora portare ad un livello superiore la rete energetica, logistica e digitale del Paese.³⁰ Il processo di ammodernamento ottimizzerebbe in particolare due sezioni dell’architettura statale.

Nonostante i corposi finanziamenti ed interventi dell’ultima decade infatti, tutt’ora, tra i rischi operativi ed economici che si segnalano in capo agli investitori esteri, primeggiano mancanza di fluidità ed efficienza della rete trasporto e sdoganamento merci³¹: ancora troppo costosa, lenta, carente e limitata³². Fattori che minano fortemente l’attrattività dei flussi finanziari esteri tanto ricercati da Modi³³. IMEC si propone di dare nuovo impulso al rinnovamento delle infrastrutture critiche per l’interscambio, al fine di raggiungere gli standard della globalizzazione. Per divenire *Viksit Bharat* occorre ridurre al minimo il tasso di rischio paese³⁴, indice di riferimento per chi, come Modi, vuole fare del proprio paese un accattivante polo finanziario. Gli investimenti inoltre, sono forze motrici essenziali per il disegno governativo che vede l’India come nuovo hub manifatturiero globale (dal 2014, tra gli standardi politici dell’amministrazione a partire dall’operazione *Make in India*³⁵).

Sebbene, a partire dal suo lancio, l’export indiano sia quasi triplicato, la quota percentuale sui valori mondiali è ancora troppo limitata per emergere sui competitor del settore³⁶ (*Grafico 1*). Con IMEC però, le esportazioni sarebbero incoraggiate dall’aprirsi di una nuova direttrice di sfogo, che

²⁸ Discorso inaugurale, fonte citata <https://www.narendramodi.in/text-of-prime-minister-narendra-modi-s-speech-at-inauguration-of-international-exhibition-cum-convention-centre-iecc-complex-at-pragati-maidan-in-new-delhi-572394>

²⁹ ivi.

³⁰ Atlantic Council, Katherine Hadda and Anit Mukherjee, (2024) *How digital public infrastructure can support financial inclusion* <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/how-digital-public-infrastructure-can-support-financial-inclusion/>

³¹ L’Osservatorio Economico italiano segnala nella sezione *rischi economici*: La rete dei trasporti continua a rappresentare un importante priorità del Governo al fine di modernizzarla in tempi brevi e renderla competitiva con quella degli altri Paesi dell’area. Le tempistiche di sdoganamento delle merci sono piuttosto lunghe (quasi il doppio di quelle richieste in altri Paesi dell’Asia meridionale come la Thailandia, e circa 3 o 4 volte più lunghe rispetto ai principali Paesi OCSE). Agenzia ICE- Ufficio ICE di New Delhi InfomercatiEsteri https://www.infomercatiesteri.it/rischi_economici.php?id_paesi=128

³² L’Osservatorio Economico italiano segnala nella sezione *rischi operativi*: “La carente e limitata rete delle infrastrutture, in particolare quanto a forniture energetiche e trasporti (strade, ferrovie, porti), necessita di grandi investimenti in termini di ammodernamento e adeguamento. Il sistema portuale è insufficiente a soddisfare le richieste del mercato in termini di capacità ed i tempi per le operazioni di sdoganamento sono particolarmente lunghi”. Agenzia ICE- Ufficio ICE di New Delhi InfomercatiEsteri https://www.infomercatiesteri.it/rischi_operativi.php?id_paesi=128

³³ Observer Research Foundation (2024) India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity <https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity>

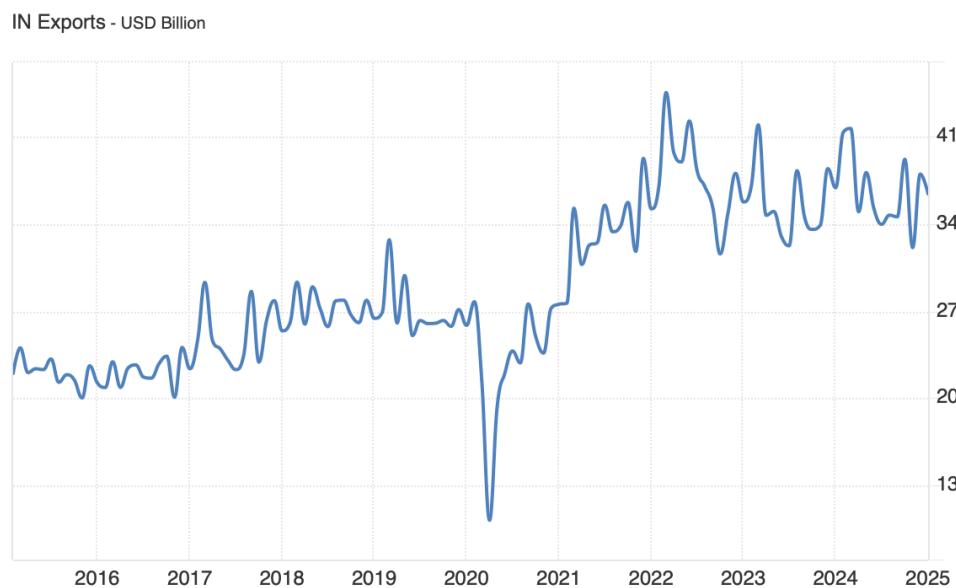
³⁴ Il tasso di rischio paese è una misura valutativa che indica il livello di rischio associato agli investimenti in un particolare paese. Questo indice considera vari fattori, come la stabilità politica, economica, sociale, e la probabilità di default sul debito del paese. Un alto tasso di rischio paese può tradursi in richieste di rendimenti più elevati da parte degli investitori per compensare il rischio maggiore di perdite. MEF, dipartimento del tesoro https://www.dt.mef.gov.it/it/debito_pubblico/dati_statistici/indicatori_di_rischio/

³⁵ Dal 2014 ad oggi, il Governo guidato dal Primo Ministro Modi, attualmente al suo terzo mandato, ha messo in campo un programma di riforme ispirate a un modello di Paese “Self-reliant” e volte a favorire una sempre maggiore attrazione di investimenti diretti esteri. Perno di tale obiettivo di medio-lungo periodo sono i programmi “Make in India” e “Assemble in India for the world”, miranti alla trasformazione dell’India in un hub manifatturiero globale, attraverso il rilancio del settore manifatturiero e l’incremento della competitività del Paese, nel quadro di una ristrutturazione complessiva delle catene del valore. InfoMercati esteri. https://www.infomercatiesteri.it/overview.php?id_paesi=128

³⁶ le quote di mercato indiano su export mondiale sono stabili a (%)1,90, rispetto alla Cina che sta a quota 14,4 % InfoMercati Esteri, fonte citata

riequilibrerebbe la bilancia dei pagamenti statale, fornendo a sua volta nuove risorse per un ulteriore implementazione della rivoluzione industriale, così da innescare un circolo virtuoso che tornerebbe ad incidere positivamente sul tasso degli investimenti.

Grafico 1 – L’andamento delle esportazioni indiane dal 2015 ad oggi.



Source: tradingeconomics.com | Ministry of Commerce and Industry, India

La storia insegna, inoltre, che un capillare reticolo logistico si rivela un eccellente dispositivo statale per unire politicamente la popolazione, se, come nel caso indiano, quest’ultima risulti frammentata da perduranti divisioni etnico-politiche intestine³⁷. Connettere ed unire, dunque, è il passaggio obbligato per realizzare l’idea di *Bharat Mata (Madre India)*, concretizzazione ultima della manovra geoculturale governativa³⁸.

L’interconnessione territoriale domestica, abbattendo le distanze etnico-sociologiche, cementa l’identità nazionale che, stringendosi compatta, troverebbe altresì nella realizzazione di un’opera infrastrutturale così ambiziosa un fattore d’orgoglio, dal forte valore simbolico e identitario³⁹.

Storicamente già altre nazioni, nel corso del proprio processo di consolidamento politico nazionale, hanno attinto fortemente a iniziative infrastrutturali come leva di unità del paese. Per inaugurare l’alba del moderno Egitto, ambizioso e coeso, Gamal Nasser, infatti, presentò la costruzione della grande

³⁷ Lo sviluppo di infrastrutture come strade e ferrovie ha spesso favorito l’unificazione politica di nazioni frammentate. Durante il Risorgimento italiano, le ferrovie facilitarono la comunicazione e l’identità nazionale. Negli USA, la ferrovia transcontinentale unì economicamente e politicamente la nazione post-Guerra Civile. In Germania, le ferrovie supportarono l’unificazione sotto la Prussia grazie alla Zollverein. In India, la rete ferroviaria britannica favorì l’emergere di un movimento indipendentista. Infine, il massiccio sviluppo delle infrastrutture in Cina dal XX secolo ha integrato regioni diverse, promuovendo coesione e crescita economica. Sellari (2013) cit.

³⁸ Centro studi Eurasia e Mediterraneo Turi, (2014) Cultura strategica dell’India e modello di comportamento internazionale, <https://www.cese-m.eu/cesem/2014/11/cultura-strategica-dellindia-e-modello-di-comportamento-internazionale/>

³⁹ Observer Research Foundation (2024) India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity <https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity>

diga di Assuan come un progetto che sanciva un nuovo prestigioso inizio per il suo popolo⁴⁰. La costruzione era talmente avvolta da un'aurea simbolica, che gli operai incaricati si definivano come “soldati di un esercito”, poiché l’opera sarebbe stata un mezzo per avanzare verso un futuro radioso, di riscatto dal passato coloniale⁴¹. Alla stregua del leader egiziano, Modi, prossimo alla celebrazione del centenario dell’indipendenza Indiana – come l’Egitto dall’impero britannico – nel lanciare IMEC sembra voler toccare con questo progetto le medesime corde d’orgoglio e di rivalsa che toccò Nasser.

A distanza di un secolo, dunque, il leader intenderebbe consegnare alla modernità il risultato di anni di lavoro svolto all’insegna del “*Nation First, Citizen first*”⁴².

Sebbene occorra ricordare che resta un progetto transnazionale, il cui completamento, quindi, non dipende in via esclusiva dall’impegno indiano, il suo concretizzarsi potrebbe rappresentare per la nazione un’occasione per formalizzare la fine di un passato segnato da contrasti interni. Intenzione che si rinveniva anche nel progetto della Grandiosa Diga del Rinascimento Etiope (Gerd)⁴³ la cui grandiosità s’inscriveva nel processo di *State and Nation-building* e ne enfatizzava la natura di faro della modernità per un paese che ritrovava l’unità dopo anni di disordine interno, in quel caso sfociati in conflitti armati.⁴⁴ Il premier Zenawi, come oltreoceano oggi Modi, celebrava il contributo di ogni singolo cittadino all’espansione dell’infrastruttura. Come per lo sviluppo in generale così, dunque, ai fini della citata rivoluzione, “*every citizen of the country must contribute day and night*”⁴⁵: celebrazione dell’unità della nazione che riparte dall’agire dell’insieme del suo elemento base, il cittadino⁴⁶.

IMEC risponde ad un intento trans-regionale, così anche la sua traiettoria d’influenza geoculturale non si limita alla sola penisola indiana. L’opera, infatti, non è relegata al solo intento meramente logistico, ma vuole essere un “ponte culturale”⁴⁷ che rivitalizzi le antiche connessioni intrattenute con i popoli posti sulla sua rotta. La promozione di un rinnovato afflato dei profondi legami storici regionali corrisponde esattamente alle intenzioni della politica governativa del *Project Mausam*.⁴⁸

Tale politica, lanciata dal Ministero della cultura indiano già nel 2014, intende rafforzare i rapporti con una pletora di stati vicini, molti dei quali oggi membri BRICS, appartenenti al sub continente indiano, al Medio Oriente (EAU) e all’Africa orientale, nel solco degli antichi traffici di spezie⁴⁹.

⁴⁰ A. Brans (2022) *Geopolitica del Fiume Nilo*. In F. Anghelone (a cura) (2022) *Potere blu, Geopolitica dell’acqua nel Mediterraneo*. bordeaux

⁴¹ E.T. Oestigaard, (2016) *Water, national identities and hydropolitics in Egypt and Ethiopia*, in E. Sandstrom, A. Jagerskog, T. Oestigaard (a cura di), *Land and Hydropolitics in the Nile River Basin*, Routledge, London, pp. 211-230

⁴² We are going to make a developed India by following the spirit of Nation First, Citizen First. Ibidem

⁴³Gerd <https://www.webuildgroup.com/it/progetti/dighe-centrali-idroelettriche/grand-ethiopian-renaissance-dam-project/>

⁴⁴ H. Verhoeven, (2013) *The politics of African energy development: Ethiopia’s hydro-agricultural state building strategy and clashing paradigms of water security*, in The royal society. P. 6

⁴⁵ fonte citata.

⁴⁶ H. Verhoeven, (2013) cit.

⁴⁷ *Strategie di collegamento dell’Indo-Pacifico al Mediterraneo allargato. La prospettiva dell’Italia oltre il corridoio IMEC* L.Termine , A. Dell’Era (a cura di) per geopolitica.info Osservatorio di Politica internazionale

⁴⁸ Project Mausam è un’iniziativa del Ministero della Cultura dell’India che mira a riconnettere e rivitalizzare le antiche rotte marittime e i legami culturali con i paesi lungo la costa dell’Oceano Indiano. Lanciato nel 2014, questo progetto si propone di esplorare e documentare il patrimonio culturale marittimo attraverso la ricerca archeologica, storica e culturale, e di promuovere questa eredità comune attraverso mostre, festival e scambi accademici. Project Mausam ha l’obiettivo di promuovere il soft power dell’India rafforzando le interazioni culturali e economiche basate su legami storici e comuni eredità marittime. È anche un tentativo di bilanciare l’influenza crescente di altre potenze nella regione dell’Oceano Indiano, enfatizzando il ruolo dell’India come centro culturale e economico storico. Ministero della cultura indiano. <https://www.indiaculture.gov.in/project-mausam>

⁴⁹ Ministero della cultura indiano. <https://www.indiaculture.gov.in/project-mausam>

IMEC quindi, che tra i suoi membri coinvolge diversi dei citati, inquadrandosi brillantemente anche in tale politica, sembra esserne una *longa manus*.

“*Stratae viae sunt arma Imperii*”⁵⁰ così Vegezio, già in età romana, coglieva la matrice squisitamente geostrategica incorporata in un’infrastruttura di collegamento proto-internazionale. Il progetto è in effetti un ottimo dispositivo della politica estera nazionale che ne fa uso per intessere nuove relazioni diplomatiche, rafforzarne altre e consolidare il proprio peso in alcuni *panel* dello scacchiere internazionale.

Più volte è stato sottolineato che il forum IMEC tragga origine dal gruppo strategico I2U2⁵¹, il cui ultimo incontro risale ad appena un anno prima della firma del MoU. Tra i propri *goal*, la *partnership* di chiaro indirizzo anticinese, composta da India, Israele, EAU e USA, si promette di perseguire una “modernizzazione dell’infrastrutture⁵²” di cui IMEC, quindi, sembra essere il primo concreto esempio. Se l’I2U2 può essere considerata la culla sovranazionale della proposta, sul fronte interno viene accolta sotto l’ombrelllo del progetto governativo SAGAR⁵³. Lanciato da Modi durante il suo primo mandato, SAGAR mira a veicolare politiche funzionali alla sicurezza e al controllo cooperativo nell’Oceano indiano, nel cui quadrante è necessario implementare la propria presenza per garantire “la libertà di navigazione”⁵⁴, formula non a caso anche a fondamento della Quad.⁵⁵

IMEC, seguendo tale analisi, rappresenta per Nuova Delhi la possibilità di riunire in un’unica struttura, i nuovi membri BRICS e diversi paesi del G7: fulgida trama d’interessi nazionali di cui rappresenterebbe il punto di riferimento nell’omologo oceano. Lo sguardo completo al respiro strategico internazionale del progetto sarà ora ultimato nello studio delle prospettive degli attori coinvolti.

⁵⁰ Epitoma Rei Militaris di Vegezio, (2003) OUP Oxford

⁵¹ Il Gruppo I2U2, formato da India, Israele, Emirati Arabi Uniti e Stati Uniti, è stato istituito il 14 luglio 2022 per promuovere progetti e investimenti congiunti nei settori dell’acqua, energia, trasporti, spazio, salute, sicurezza alimentare e tecnologia. L’obiettivo è mobilitare capitali privati e competenze per modernizzare infrastrutture, sviluppare energie a basse emissioni e migliorare la salute pubblica. Le iniziative non hanno limiti geografici e puntano a generare un impatto positivo globale. Dipartimento di stato americano <https://www.state.gov/i2u2#I2U2projects>

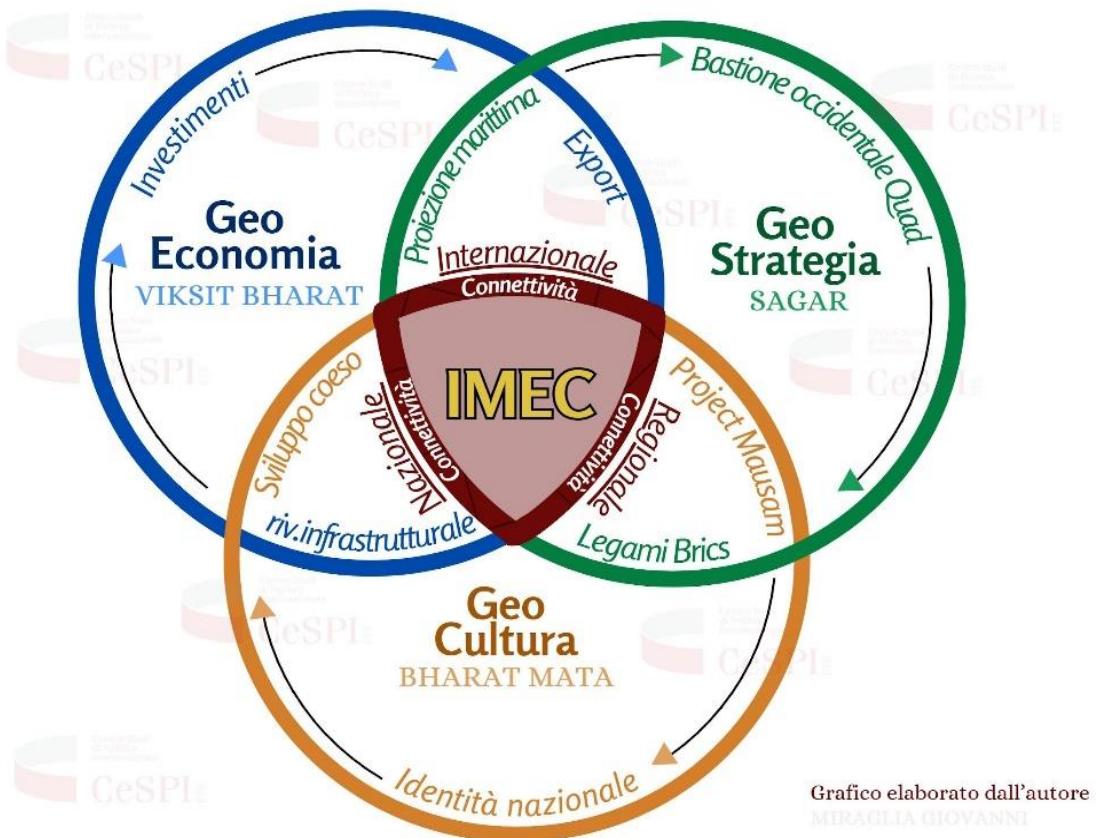
⁵² ivi.

⁵³ Il Progetto SAGAR (*Security and Growth for All in the Region*), lanciato dall’India nel 2015, mira a rafforzare sicurezza marittima, cooperazione economica e stabilità regionale nell’Oceano Indiano. L’iniziativa promuove la protezione delle rotte marittime, il commercio, la risposta ai disastri e la tutela ambientale, collaborando con paesi chiave della regione. Inoltre, aiuta l’India a contrastare l’influenza cinese e rafforzare la sua presenza strategica nell’area. THE DIPLOMAT <https://thediplomat.com/2024/08/the-sagar-vision-and-indias-activities-in-mauritius/>

⁵⁴ ivi.

⁵⁵ Il Quad (Quadrilateral Security Dialogue) è un’alleanza strategica tra USA, India, Giappone e Australia, nata per garantire sicurezza e stabilità nell’Indo-Pacifico, contrastando l’influenza cinese. Promuove la cooperazione militare, la sicurezza marittima, l’innovazione tecnologica e la sostenibilità ambientale. Sebbene non sia un’alleanza militare formale, il Quad mira a proteggere le rotte commerciali e rafforzare la collaborazione tra le quattro democrazie. Documentazione ministero affari esteri australiano <https://www.dfat.gov.au/international-relations/regional-architecture/quad>

Grafico 2 – Geopolitica dell’IMEC: la prospettiva indiana



Parte seconda

IMEC, oltre l’orizzonte di Delhi: un’unica chiave per porte diverse.

3. *Le aspirazioni europee, da Bruxelles a Roma.*

L’ianellarsi in vent’anni di quattro differenti crisi internazionali ha dato un forte impulso al crescente tasso di instabilità globale che impone all’Unione Europea un approccio deciso e organizzato su vari fronti⁵⁶. A crisi finanziarie, poi pandemiche, energetiche, securitarie ed ora anche commerciali all’orizzonte, devono corrispondere piani che muovano dalla ferma volontà di *de-risking*. Spesso, tale approccio trova come sua soluzione più efficiente la diversificazione delle forniture e delle fonti mercantili. Entrambi i *tools* però, passano per una programmatica organizzazione delle linee d’interconnessione. Il ritorno del paradigma della Sicurezza Economica, forse troppo trascurato dalle cancellerie europee negli ultimi anni⁵⁷, vedrebbe nel progetto IMEC una valida occasione per assolvere l’esigenza di trovare percorsi alternativi al nascere di nuove minacce, e nuove rotte di scambio che amplino il ventaglio di copertura della domanda interna.

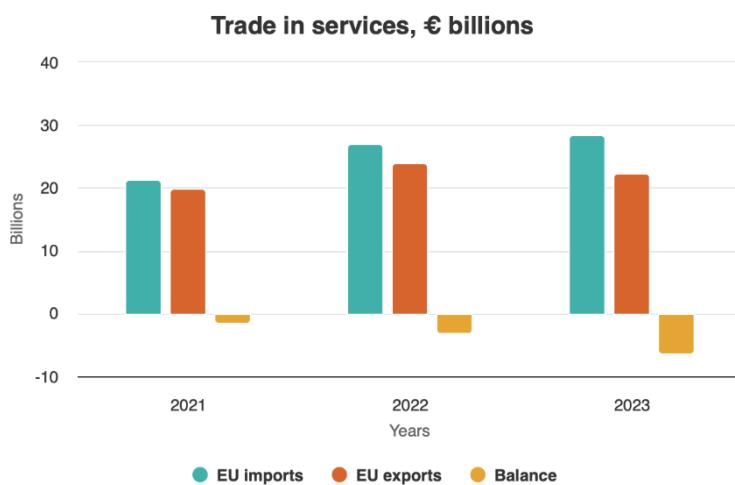
⁵⁶ Atlantic Council, (2025) *The EU must become a strategic player in defense—alongside NATO* <https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/the-eu-must-become-a-strategic-player-in-defense-alongside-nato/>

⁵⁷ ivi.

Sarebbe dunque necessario rivedere la geometria del pragmatismo europeo “reimpostando le nostre priorità”, poiché le tensioni della realtà internazionale richiedono che la Partnership UE-India sia reinventata affinché il suo incredibile potenziale possa essere pienamente espresso⁵⁸. Così la presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen, apriva i dialoghi della “storica” visita a Nuova Delhi lo scorso 27 febbraio. L’Europa, che già rappresenta il principale partner commerciale dell’India (i cui volumi di interscambio hanno toccato i 137.5 mld di euro nel 2023/24, con un incremento quasi del 90% nell’ultimo decennio)⁵⁹ intende portare tale legame strategico ad un livello successivo⁶⁰.

Malgrado Bharat si dimostri, al momento, un mercato semi-protezionista nei confronti dell’export occidentale⁶¹ (si veda il crescente *deficit* nella bilancia, soprattutto per le automobili e i liquori)⁶², i vertici dell’incontro, dopo aver concordato sul fatto che le tensioni commerciali USA-CINA rappresentino un’occasione di rilancio per entrambi, sembrano aver raggiunto un accordo di libero scambio che verrà annunciato entro la fine del 2025⁶³ (*Grafici 3 e 4*).

Grafico 3 – Commercio servizi, India- Ue



Fonte: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en

⁵⁸ Reuters, <https://www.reuters.com/world/india/india-eu-trade-talks-tariffs-market-access-regulatory-clashes-focus-2025-02-27/>

⁵⁹ dati eurostat https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=International_trade_in_goods_by_partner

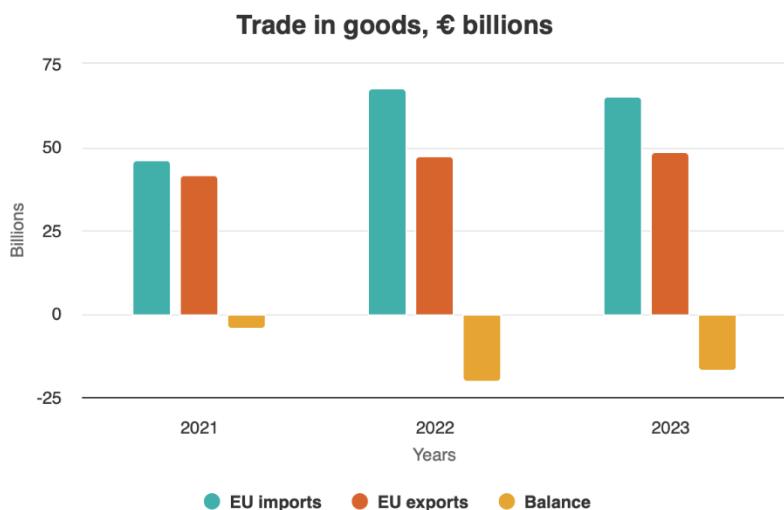
⁶⁰ Reuters, <https://www.reuters.com/world/india/india-eu-agree-push-conclusion-free-trade-pact-this-year-2025-02-28/>

⁶¹ Sito European Commission, https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en

⁶² L’UE desidera che l’India riduca i dazi doganali del 100%-150% su auto importate, whisky e vino. L’India sostiene che le regole dell’Organizzazione Mondiale del Commercio permettano tariffe differenziali tra nazioni sviluppate e in via di sviluppo, ma ha mostrato la disponibilità a ridurre gradualmente i dazi in consultazione con l’industria locale. Reuters, cit.

⁶³ Atlantic Council, *The European Commission is headed to India. Here’s what to know about the landmark visit.* <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-european-commission-is-headed-to-india-heres-what-to-know-about-the-landmark-visit/>

Grafico 4 – Commercio beni, India- Ue



Fonte: https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/india_en

Le collaborazioni riguarderanno temi legati alla difesa, la manifattura e la tecnologia, con particolare riguardo allo sviluppo congiunto di intelligenza artificiale⁶⁴ e semiconduttori. Rientrando nell’ottica di un sistema *free trade*, dunque, IMEC si pone come opportunità per dare alla luce “una moderna strada dell’oro”⁶⁵. Come risultato dei citati finanziamenti del *Global Gateway* – cui auspicano le aziende costruttive europee – costituirebbe per Bruxelles un percorso più veloce⁶⁶, economico e sicuro⁶⁷.

4. Il punto da Roma.

Se i propositi annunciati verso una più stretta collaborazione Ue-India si concretizzassero con l’avvento di IMEC, si registrerebbero importantissimi risultati anche per la voce di interscambio tra Delhi e Roma, i cui rapporti bilaterali già dal 2020 sono in rapida ascesa⁶⁸. Risolti i fascicoli di frizione⁶⁹, e superati gli effetti della pandemia – che avevano ridotto del 20% i volumi di mercato⁷⁰ – il legame politico si è sensibilmente rafforzato parallelamente all’esponenziale sviluppo commerciale, registrando una crescita del 36% nel 2023 rispetto al 2021. Se, come visto, IMEC offre un canale privilegiato alle importazioni dall’India, con il progresso manifatturiero auspicato da Modi

⁶⁴ La prossima conferenza sull’AI, da poco ospitata a Parigi si terrà infatti proprio a Nuova Delhi. Reuters, cit.

⁶⁵ ivi.

⁶⁶ si stima un abbattimento delle tempistiche rispetto ai consueti itinerari del 40%. Sito commissione Europea. Fonte citata.

⁶⁷ Bypassando i rischi Houthi nel Golfo di Aden. ISPI <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/mar-rosso-quanto-e-fragile-il-commercio-globale-172028>

⁶⁸ A partire dalla firma del MoU tra Agenzia ICE e Invest in India, sotto il governo Conte, le visite e i rapporti politici al più alto livello si sono moltiplicati e rafforzati negli ultimi anni, fornendo un’adeguata cornice allo sviluppo di un partenariato economico solido e di ampio respiro, con particolare focus su cinque settori chiave identificati nel Piano di Azione 2020-2024, adottato nel corso del Vertice fra i due Primi Ministri di fine 2020: green economy, industria dell’agro-alimentare, infrastrutture, digitale e manifatturiero/lifestyle. InfoMercatiEsteri https://www.infomercatiesteri.it/accordi_economico_commerciali.php?id_paesi=128

⁶⁹ M. Bonavita (2023) fonte citata.

⁷⁰ è stato pari a poco più di 7,25 miliardi di dollari, con esportazioni italiane verso l’India pari a 3,036 miliardi di dollari e esportazioni indiane verso l’Italia pari a 4,236 miliardi di dollari. InfoMercati Esteri, cit.

anche la domanda di macchinari italiani (che già rappresenta il 40% del volume dell'export di Roma) potrebbe conseguentemente crescere, catalizzando le vendite nazionali verso la penisola asiatica (già aumentate del 72% rispetto al 2020)⁷¹.

IMEC, inoltre, sotto il piano geostrategico vuole inserirsi nello scacchiere internazionale come elemento di congiunzione tra il perimetro del Mediterraneo allargato⁷², entro cui Roma concepisce la propria sicurezza, e l'Indo-Pacifico, quadrante di competenza di Delhi verso cui sono cresciute le attenzioni del governo italiano⁷³. Questo, infatti, nel marzo 2023 ha firmato una serie di intese che hanno toccato ambiti quali la cooperazione economica ed energetica, il contrasto al terrorismo internazionale, la sicurezza cibernetica, tutti da espletare nella traiettoria di convergenza dei due quadranti. Alle esercitazioni congiunte nei rispettivi mari⁷⁴, poi, è seguita l'adesione dell'Italia come membro dell'*Indo-Pacific Ocean Initiative* (IPOI), un'iniziativa lanciata dal Governo Modi per promuovere la cooperazione tra paesi che condividono una stessa visione delle norme internazionali.⁷⁵ Oggi “l'Italia guarda all'Indo-Pacifico come ad uno spazio geopolitico e geoeconomico sempre più ricompreso nella traiettoria dell'interesse nazionale” afferma l'ammiraglio Domini “specialmente per quanto riguarda la sua porzione sino alle coste occidentali del subcontinente indiano”⁷⁶.

A riprova di tale interesse, sempre a partire dal 2023, la Camera dei Deputati ha istituito un Comitato Permanente sulla Politica Estera per l'Indo-Pacifico in seno alla Commissione Esteri. Il primo documento pubblicato dal Comitato nel febbraio scorso, delinea l'articolazione sistematica del pensiero strategico nazionale per la regione. L’“indagine conoscitiva sulle tematiche relative alla proiezione dell'Italia e dei Paesi europei nell'Indo-pacifico” tratteggia anche il ruolo di IMEC quale strumento per accrescere la propria influenza internazionale, consolidare sagaci alleanze ed essere presenti in un quadrante cruciale per la sicurezza economica nazionale, inserendosi e salvaguardando le principali catene del commercio continentale⁷⁷.

⁷¹Ivi

⁷² Secondo l'Ammiraglio e Storico navale Roberto Domini “Il Mediterraneo allargato rappresentava e rappresenta oggi il teatro operativo di massimo interesse nazionale nel quale lo stato italiano attua una comune strategia di sicurezza. È la porzione di mare compresa fra le coste mediterranee, il Mar Rosso, il Mar Nero, il Golfo Persico, parte dell'Oceano Indiano e dell'Oceano Atlantico”. Vitale, IARI <https://iari.site/2024/09/06/mediterraneo-allargato-dottrina-e-concetto-strategico-per-litalia/>

⁷³ M. Bonavita (2023) *Oltre il Golfo di Aden: nuove convergenze e potenziali limiti nel rapporto tra Italia e India nell'Indo-Pacifico*. (In) *Strategie di collegamento dell'Indo-Pacifico al Mediterraneo allargato. La prospettiva dell'Italia oltre il corridoio IMEC* L.Termine , A. Dell'Era (a cura di) per geopolitica.info Osservatorio di Politica internazionale

⁷⁴ Nello luglio 2023, unità delle Marine militari dei due paesi conducevano esercitazioni congiunte nel Mar Tirreno, mentre nell'agosto dello stesso anno il pattugliatore d'altura Francesco Morosini della Marina Militare italiana, in navigazione nell'Indo-Pacifico, visitava il porto di Mumbai in un'azione di diplomazia navale di alto livello simbolico. M. Bonavita (2023) ibidem.

⁷⁵ ivi.

⁷⁶ F. Zampieri, ISPI (2024) *Ripensare il concetto italiano di “Mediterraneo Allargato”* <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/ripensare-il-concetto-italiano-di-mediterraneo-allargato-180151>

⁷⁷ La strategia italiana per l'Indo – Pacifico deve partire dal riconoscimento del fatto che l'Italia è una media potenza, con risorse limitate. Sulla base degli studi di Shaun Breslin, dell'università di Warwick, si individuano cinque « C » per il successo della politica estera di una media potenza: 1) *Capacity* (le medie potenze devono commisurare i ruoli che intendono rivestire alle loro risorse in termini istituzionali, finanziari, di popolazione); 2) *Concentration* (non possono avere troppi obiettivi, ma devono selezionarne alcuni); 3) *Creativity* (la loro leadership in alcuni campi può fondarsi sulla capacità di innovare); 4) *Coalition building* (hanno bisogno di costruire relazioni per il raggiungimento degli obiettivi di politica estera); 5) *Credibility* (per guadagnare spazio nello scenario internazionale devono essere considerate partner affidabili). G. Gabusi (In) *Indagine conoscitiva sulle tematiche relative alla proiezione dell'Italia e dei Paesi europei nell'Indo-pacifico*. (02/2025) III Commissione, Camera dei Deputati https://documenti.camera.it/leg19/resoconti/commissioni/bollettini/html/2025/02/25/03/allegato.htm#data.20250225.co_m03.allegati.all00010

Un' ulteriore conferma dell'attenzione governativa verso il progetto, arriva dall'autorevole nomina dell'ex Ambasciatore Francesco Maria Talò come Primo Inviato speciale italiano per IMEC il 2 Aprile scorso.⁷⁸

Il neo-incaricato, già consigliere diplomatico alla presidenza del consiglio e diplomatico di lunga esperienza, avrà il compito di monitorare il nascere del percorso rappresentando gli interessi dell'Italia, membro e potenziale terminal della direttrice logistica disegnata. La penisola italiana, infatti, è in corsa per il ruolo di *Gateway* europeo di IMEC con il suo porto di Trieste: un'occasione di spessore per la nazione. In qualità di vertice occidentale dell'infrastruttura, infatti, l'Italia verrebbe investita al pari del suo omologo orientale da un considerevole quantitativo d'investimenti che ne accrescerebbero il prestigio e valore nell'equilibrio geopolitico del Mediterraneo⁷⁹.

Se l'Italia vincesse la competizione con la Grecia e la Francia⁸⁰, si suggellerebbe la cooperazione geostrategica tra Roma e Dehli, altresì nell'ambito di un legame inter-terminale.

Collocazione geografica ed efficienza retro-portuale, fanno di Trieste un punto di snodo intermodale cruciale per l'intera rete di scambi centroeuropea. Al momento però, il 67% delle merci gestite nel porto giuliano corrisponde a rinfuse liquide (nella fattispecie petrolio da immettere nell'oleodotto *Tal*) che ne fanno il primo terminal petrolifero del *Mare Nostrum*⁸¹. Tuttavia, l'alternarsi di segmenti terrestri e marini dell'IMEC porterebbe alla nascita di un collegamento secondario per i traffici *oil & fuel*⁸², quanto più centrato sullo scambio di container. In tale ottica, dunque, la Grecia con i porti di Adrianopoli e, soprattutto, del Pireo, risulterebbe in netto vantaggio⁸³. Sugli scali greci, però, un recente studio redatto dalla Commissione Trasporti del Parlamento europeo ha richiamato l'attenzione in materia di rischi legati alla sicurezza informatica/cibernetica per l'intera rete europea⁸⁴, derivanti dalla presenza di *asset* cinesi adiacenti alle infrastrutture critiche dei porti.

La componente digitale di IMEC è un elemento estremamente centrale nell'architettura del progetto, la cui integrità non può assolutamente essere compromessa. Sotto questo aspetto sarebbe la Francia

⁷⁸ Rossi, (2025) [formiche.net](https://formiche.net/2025/04/litalia-nomina-lambasciatore-talo-come-inviato-per-imec/#content) , <https://formiche.net/2025/04/litalia-nomina-lambasciatore-talo-come-inviato-per-imec/#content>

⁷⁹ Sellari, P. (2013), cit.

⁸⁰ Candidate rispettivamente con il porto del Pireo e di Marsiglia. William F. Wechsler, (2025) Atlantic Council <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-continent-spanning-win-trump-can-secure-with-modi/>

⁸¹ il *Transalpine Pipeline* concepito da Enrico Mattei, fornisce il 100% del petrolio consumato dalla Baviera (il 40% dell'interno fabbisogno tedesco), il 90% di quello austriaco e il 50% di quello ceco. dati Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Porti di Trieste e Monfalcone <https://www.adspmao.it/it/notiziecomunicati/dati-di-traffico-2023-oltre-59-mln-i-volumi-movimentati-dai-porti-di-trieste-e-monfalcone>

⁸² Il trasporto energetico che comporta frequenti transizioni tra mare e terra presenta notevoli sfide. Innanzitutto, l'onere economico per le infrastrutture necessarie a garantire sicuri transbordi e adeguati stocaggi è sostanziale. Inoltre, il rischio di incidenti e contaminazioni è accentuato durante il trasferimento di sostanze pericolose, come petrolio e gas. Infine, le prolungate procedure operative e i tempi di attesa compromettono l'efficienza temporale, cruciale per la continuità della fornitura energetica. D. Yergin (2021) *The New Map: Energy, Climate, and the Clash of Nations*; Penguin

⁸³ il porto del Pireo, ad esempio, ha gestito circa 5.65 milioni di TEU (Twenty-foot Equivalent Units, una misura standard per i container) nel 2021. Nello stesso anno Trieste ne ha gestiti circa 844.000 TEUs. Dunque, il Porto del Pireo ha gestito circa il 569.43% in più di container rispetto al Porto di Trieste. Dati ufficiali dai siti dei rispettivi porti https://www.adspmao.it/file/statistiche_espo_porto-di-trieste-anno-2021.pdf, <https://www.olp.gr/en/services/container-terminal>.

⁸⁴ Lo studio analizza cinque tipi di rischio: Rischio di dipendenza a livello dell'UE; rischio di dipendenza individuale di ciascun caso; rischio di coercizione e/o influenza; rischio cibernetico/dati; e un forte rischio per la sicurezza. L'analisi evidenzia che la coercizione economica e i rischi per la sicurezza informatica/dati sono più elevati e richiedono quindi maggiore attenzione da parte dell'UE. La consapevolezza e la capacità di affrontare il rischio informatico/dati sono identificate come la questione più urgente in cui l'UE e i suoi Stati membri dispongono di scarse capacità. I rischi informatici/dati diventeranno rapidamente più diffusi man mano che la transizione digitale, l'applicazione del 5G, l'uso di sensori, ecc. si svilupperanno nelle industrie marittime e portuali. Sito ufficiale Parlamento europeo [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747278/IPOL_STU\(2023\)747278\(SUM01\)_IT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2023/747278/IPOL_STU(2023)747278(SUM01)_IT.pdf)

ad offrire l’alternativa più affidabile. Il porto di Marsiglia è una piattaforma di riferimento per il traffico dei dati sottomarini transcontinentali. Sebbene non si collochi sullo stesso livello di Trieste, porta del cuore logistico europeo quanto a collegamenti intermodali, lo scalo francese è oggetto di continui investimenti migliorativi da parte del governo che, anticipando Roma di un anno, già a partire dal 2024 aveva un suo Inviato Speciale per IMEC in India.⁸⁵

L’Italia dovrà dunque cercare di coordinare un ventaglio di operazioni volte a migliorare la sua posizione nel sistema portuale Mediterraneo, confrontandosi necessariamente con i leader degli scali competitor⁸⁶.

5. Attraverso le lenti del Golfo Persico: ripercorrendo antiche rotte in cerca di una nuova centralità.

Il potenziale *de-risking* squisitamente logistico che l’Europa vede oggi in IMEC nasce in realtà dal risveglio di antichissime rotte carovaniere che attraversavano la penisola arabica già 2300 anni fa⁸⁷.

Prima che i romani ne deviassero la direttrice attraverso il Mar Rosso, infatti, *la via dell’incenso*, citata anche nell’Antico Testamento e nel Corano, solcava le sabbie delle moderne monarchie del Golfo⁸⁸. Studi testimoniano che il ramificarsi dei suoi fiorenti percorsi mercantili occupava l’area che oggi verrebbe ripercorsa dall’IMEC⁸⁹ e che, dunque, restituirebbe alla regione la sua funzione di *landbridge* transcontinentale. Con un ritorno al suo ruolo di ponte terrestre meridionale dello scenario euroasiatico, il Golfo Persico acquisirebbe nuovamente una centralità che si era infranta con l’aprirsi delle direttrici atlantiche post-Colombiane nel Cinquecento⁹⁰.

L’acuirsi delle minacce intorno ai colli di bottiglia, ed ora i venti di una guerra commerciale che lascia presagire l’avvento di un neoisolazionismo americano⁹¹, impongono la ricerca di tracciati tellurici che rispondano alle conseguenze evolvendo il paradigma logistico eurasiatico con progetti come IMEC. Quest’ultimo, dunque, assiste le monarchie del Golfo nel fronteggiare le sfide lanciate dalla *transizione Green* che impongono agli emiri di trasformare il proprio sistema statale in moderni hub finanziari e commerciali⁹². L’enfasi con cui si manifesta l’interesse dei membri arabi verso la “componente verde” del progetto⁹³, testimonia la loro volontà di cogliervi un dispositivo che promuova un rinnovamento della loro immagine.

⁸⁵ Rossi (2024) [formiche.net https://formiche.net/2024/02/macron-nomina-inviato-speciale-imec/#content](https://formiche.net/2024/02/macron-nomina-inviato-speciale-imec/#content)

⁸⁶ ivi.

⁸⁷ “Questa rotta commerciale iniziò ad essere utilizzata ben prima del noto commercio tra i Romani e i contemporanei imperi Maurya e poi Gupta nel Subcontinente tra l’1 a.C. e il 4 d.C. Ritrovamenti archeologici di sigilli Harappani in Mesopotamia e sigilli mesopotamici nei siti Harappani hanno stabilito che il commercio tra i due mari, Arabico e Mediterraneo, era avvenuto tramite i porti del Golfo Persico e non attraverso il canale del Mar Rosso, utilizzato oggi”. S. Lentin (2025) Gateway House <https://www.gatewayhouse.in/the-ancient-precursor-to-imec/>

⁸⁸ A. Giraudo (2022) *Storie straordinarie delle materie prime*, add editore. pp. 46-49

⁸⁹ S. Lentin (2025) cit.

⁹⁰ V. Termini (2020) *Energia, La grande Trasformazione*. Laterza

⁹¹ La guerra dei dazi impostata dall’amministrazione Trump ISPI, Bertoldi, USA 2030: isolazionisti nel Terzo millennio? <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/usa-2030-isolazionisti-nel-terzo-millennio-179536>

⁹² International Monetary Fund (IMF), The Future of Oil and Fiscal Sustainability in the GCC Region, Departmental Paper 20/01, febbraio 2020.

⁹³ La “componente verde” del progetto punta a integrare fonti di energia rinnovabile (solare, eolico, idrogeno verde), migliorare l’efficienza logistica e ridurre l’impatto ambientale delle infrastrutture. I trasporti lungo il corridoio saranno ottimizzati attraverso treni a basse emissioni, porti ecologici e combustibili alternativi, come l’idrogeno e il GNL. Verranno inoltre implementati sistemi digitali avanzati, come smart grid e intelligenza artificiale, per monitorare il consumo energetico e ridurre gli sprechi. L’IMEC si allinea con gli obiettivi dell’Agenda 2030 dell’ONU, promuovendo

IMEC dimostra di riunire nel suo programma elementi di forte impulso per l'evolversi dello *standing* internazionale persico⁹⁴. L'occasione per assurgere, ad un tempo, una ritrovata centralità logistica nel ruolo di baricentro d'interscambio globale e un'inedita veste di guida per la sostenibilità moderna, lasciano ipotizzare che per i paesi arabi tale disegno rivestirà una priorità negli anni a venire. Il continuo incremento dei rapporti con Nuova Delhi è un ulteriore attestato di interesse verso il concretizzarsi di una connessione economico-politica regionale sempre più solida. Modi, infatti, al pari della Cina, suo competitor⁹⁵, negli ultimi anni sta dimostrando una capacità nel destreggiarsi tra le rivalità mediorientali, concludendo prestigiosi accordi bilaterali con i suoi attori⁹⁶. Solo nel 2023 l'India ha rafforzato le sue intese con EAU, Qatar ed Arabia Saudita, siglando forniture energetiche e commerciali di rara fattezza⁹⁷. Le monarchie, come più recentemente fatto dagli EAU in Italia⁹⁸, hanno sottolineato che i contratti stretti con i partner del forum del MoU nascono nella cornice di una cooperazione per la sua piena realizzazione⁹⁹.

6. *La prospettiva di Washington*

L'agenda dei primi quattro incontri diplomatici impostata da Trump, a partire dal suo ritorno alla Casa Bianca, aiuta ad inquadrare le priorità di Washington nella sua *roadmap* per il continente euro-asiatico, in cui IMEC potrebbe rivelarsi un elemento chiave¹⁰⁰.

Il progetto, infatti, nell'ottica statunitense si inserirebbe nel fascicolo Israeliano-palestinese come elemento di stabilizzazione regionale. Il neopresidente americano, il cui risultato più importante di politica estera durante il primo mandato può essere rivisto negli accordi di Abramo¹⁰¹, vuole diminuire la tensione in Medio Oriente, come ha esplicitamente affermato nel suo discorso inaugurale. Tali intenzioni potrebbero convergere proprio nella realizzazione di IMEC. Come visto, il corridoio infrastrutturale si propone di attivare un virtuoso impulso trasformativo nei territori toccati: grazie agli investimenti e l'intervento diretto dei governi, la *partnership* si augura di dare luce ad un tracciato di prosperità e sicurezza che normalizzi e spenga le tensioni regionali¹⁰².

uno sviluppo economico sostenibile e la cooperazione internazionale per la transizione ecologica, con particolare attenzione alla modernizzazione delle infrastrutture e alla decarbonizzazione del commercio globale. Atlantic Council *Why India could play a pivotal role as climate mediator* <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/why-india-could-play-a-pivotal-role-as-climate-mediator/>

⁹⁴ ivi.

⁹⁵ CeSPI J. Scita *La Cina nel Golfo Persico* <https://www.cespi.it/it/eventi-attualita/dibattiti/il-mediterraneo-allargato-una-regione-transizione-conflitti-sfide/la-cina>

⁹⁶ <https://www.agenzianova.com/news/lindia-e-larabia-saudita-firmano-oltre-50-accordi-per-rafforzare-la-cooperazione-economica/>

⁹⁷ Modi ha concluso accordi di fornitura energetica rispettivamente con il Qatar, (7,5 mcm di gas annui per 20 anni) EAU, 1mcm annui per 15 anni. CeSI, Marino (2023) *Raisina Middle East: il solido asse India-Emirati Arabi Uniti e il futuro dell'IMEC*

⁹⁸ “Il Mediterraneo è protagonista anche dello sviluppo di IMEC, il Corridoio infrastrutturale ed economico che collegherà le città portuali dell'India, del Medio Oriente e dell'Europa. È un progetto anche questo strategico che vede l'Italia e gli Emirati Arabi Uniti in prima fila, che stiamo portando avanti insieme per il potenziale che può sprigionare anche e soprattutto a favore dei nostri settori economici.” Aveva dichiarato congiuntamente il premier italiano il 24 febbraio scorso al termine del forum imprenditoriale Italia-EAU <https://www.governo.it/it/articolo/intervento-del-presidente-meloni-al-forum-imprenditoriale-italia-emirati-arabi-uniti/27733>

⁹⁹ Marino, (2023) cit.

¹⁰⁰ afferma Giulio Terzi di Sant'Agata, già ministro degli Esteri, ambasciatore in Israele, negli Usa e alle Nazioni Unite, in un'intervista a *Formiche.net*. <https://formiche.net/2025/01/imec-stabilita-medio-oriente-terzi/#content>

¹⁰¹ Atlantic Council, William F. Wechsler, (2025) *The continent-spanning win Trump can secure with Modi* <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/the-continent-spanning-win-trump-can-secure-with-modi/>

¹⁰² Terzi, (2025) cit.

Raggiunta *in primis* la stabilità mediorientale (i primi due incontri al vertice hanno coinvolto proprio i leader di Israele e Giordania), Washington potrebbe così tornare a concentrare le sue attenzioni sul fulcro della sua *Grand Strategy*: l'Indo-pacifico¹⁰³. Agli incontri con i leader di Israele e Giordania, infatti, sono presto seguiti i meeting bilaterali con Giappone ed India, bastioni cardinali del sistema Quad (rispettivamente settentrionale ed occidentale).

Il partenariato strategico siglato proprio da Trump e Modi nel 2018¹⁰⁴, con la progressiva centralità assunta negli ultimi anni dall'Indo-Pacifico per gli interessi americani, ha radicalmente ampliato la sua traiettoria. Il 14 febbraio scorso, i due leader hanno concluso un'intesa che suggella un legame sempre più forte, i cui interessi economico-politici troverebbero una specifica declinazione nell'IMEC¹⁰⁵. Se il progetto fosse realizzato, Bharat potrebbe trovare una chance aggiuntiva per accrescere il proprio peso geopolitico, aspirando a divenire una delle economie più floride del pianeta, nuovo punto di riferimento per il mercato manifatturiero dell'Ue – più lontana dunque da Pechino – ed un attore strategico estremamente influente nello spazio euro-asiatico. Tali conseguenze avrebbero ricadute positive nelle ambizioni dell'alleanza di contenimento cinese, e, più in particolare, per Washington stessa.

L'iniziativa lanciata nel febbraio scorso, sotto il nome di US-India COMPACT (*Catalysing Opportunities for Military Partnership, Accelerated Commerce and Technology*) for 21st Century¹⁰⁶, mostra indirettamente le ragioni di tale auspicio in seno americano. Fissando a quota 500 mld l'obiettivo di interscambio bilaterale da raggiungere entro il 2030¹⁰⁷, gli Stati Uniti non intendono solo riequilibrare il deficit commerciale con Nuova Delhi, ma veicolare il perimetro di cooperazione verso settori strategici¹⁰⁸. Innanzitutto, in ambito Difesa, hanno annunciato la coproduzione e vendita di innumerevoli armamenti americani¹⁰⁹. L'India, quindi, che rappresenta nel mondo il quarto paese per spesa militare, ed i cui acquisti bellici negli ultimi cinque anni hanno costituito il 9,8 % del mercato globale, pare sia prossima a ridimensionare il suo rapporto nel settore con la Russia, da cui attualmente dipende per il 70% della fornitura¹¹⁰.

¹⁰³ a partire dal 2018 le differenti amministrazioni americane hanno cominciato ad attribuire priorità assoluta alla minaccia cinese e alla regione dell'Indo-Pacifico, come confermato dall'Interim National Security Strategic Guidance (White House, 2021) e dal Threat Assessment prodotto dall'intelligence americana (US Director of National Intelligence, 2021). Ancora pochi giorni prima dell'attacco russo all'Ucraina che veniva dato per imminente da mesi proprio dalla CIA, d'altronde, la Casa Bianca pubblicava una nuova Indo-Pacific Strategy. Natalizia (2023) *Strategie di collegamento dell'Indo-Pacifico al Mediterraneo allargato. La prospettiva dell'Italia oltre il corridoio IMEC* L.Termine, A. Dell'Era (a cura di) per geopolitica.info Osservatorio di Politica internazionale.

¹⁰⁴ US Department of Defense (2019). Indo/Pacific Strategy Report. Consultabile su: <https://media.defense.gov/2019/Jul/01/2002152311/-1/-1/1/DEPARTMENT-OF-DEFENSE-INDO-PACIFIC-STRATEGY-REPORT-2019.PDF>.

¹⁰⁵ B.Mella Med Or (2025) Perché l'incontro a Washington tra Trump e Modi apre nuove prospettive e sfide per l'India. <https://www.med-or.org/news/perché-lincontro-a-washington-tra-trump-e-modi-apre-nuove-prospettive-e-sfide-per-lindia>

¹⁰⁶ White House <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/2025/02/united-states-india-joint-leaders-statement/>

¹⁰⁷ ivi.

¹⁰⁸ MedOR (2025) cit. <https://www.med-or.org/news/perché-lincontro-a-washington-tra-trump-e-modi-apre-nuove-prospettive-e-sfide-per-lindia>

¹⁰⁹ soprattutto missili anticarro "Javelin", veicoli da combattimento per la fanteria "Stryker", altri sei velivoli di pattugliamento marittimo P-8I White House <https://www.whitehouse.gov/briefings-statements/2025/02/united-states-india-joint-leaders-statement/>

¹¹⁰ Datacommons [https://datacommons.org/place/country/IND?category=Economics&hl=it#Spesa-pubblica-per-le-forze-armate-\(%-del-PIL\)](https://datacommons.org/place/country/IND?category=Economics&hl=it#Spesa-pubblica-per-le-forze-armate-(%-del-PIL))

Anche sotto il profilo energetico, la cui domanda sarà in forte aumento per i prossimi anni¹¹¹, potrebbe registrarsi un drastico allontanamento dalle risorse di Mosca¹¹². Gli USA, infatti, seguendo la politica di *Energy Dominance*, si sono proposti all’India quale principale fornitore di petrolio e gas naturale. Infine, in campo tecnologico, la cooperazione vedrà un focus sullo sviluppo delle aree dell’Intelligenza Artificiale, spazio, semiconduttori, minerali critici, materiali avanzati e farmaceutica. Perseguendo tali propositi, dunque, l’augurata realizzazione di IMEC, portando a potenza la prosperità di Nuova Delhi, costituirebbe un elemento posto a garanzia dei ricchi accordi commerciali firmati con gli Stati Uniti.

Il disegno infrastrutturale parrebbe dunque essere per Washington la chiave per rafforzare l’India, suo baluardo occidentale anticinese, e stringerla a sé attraverso una profittevole intesa energetica, tecnologica e bellica che, insieme, assottigli le leve internazionali del potere in mano russa e cinese.

7. *Intrinsechi ostacoli, potenziali rischi e mutevoli incognite.*

Sarebbero dovuti trascorrere massimo 60 giorni per organizzare un nuovo incontro congiunto al fine di delineare una *deadline* chiara e pragmatica. Dopo oltre due anni, però, l’evento non ha mai visto la luce, lasciando il progetto in un groviglio di elementi d’incertezza geografica, finanziaria e politica. Lo iato che separa la carta MoU del 2023 dalla sua concretizzazione si dilata esponenzialmente all’aggravarsi della realtà internazionale, la cui stabilità è sempre più minacciata.

Il disegno, sebbene continui ad incontrare l’entusiasmo dei suoi firmatari, che a più riprese ne rilanciano pubblicamente lo sviluppo e l’avvento, risulta assolutamente manchevole di chiarezza sotto tutti gli aspetti. Dopo oltre cinquecento giorni dalla firma del Memorandum, ancora non è stata definita la struttura geografica del progetto, la cui realizzazione sembra oggi davvero difficile considerando il riaccendersi della guerra in Medio Oriente. Malgrado Washington intenda trovare una sua soluzione alla guerra israeliano-palestinese, al problema della sostenibilità della proposta americana si somma la difficoltà nell’immaginare che territori oggi devastati dal conflitto possano nel breve termine accogliere le strutture necessarie alla realizzazione di un corridoio infrastrutturale. Sebbene il premier israeliano abbia presentato il progetto a New York come una “benedizione” per lo scenario regionale¹¹³, il porto di Haifa (su cui l’India ha acquisito un diritto di concessione) che dovrebbe svolgere il ruolo di scalo della rotta per il Mediterraneo, attualmente non supera gli standard necessari per adempiere al compito assegnatogli dal progetto¹¹⁴.

La nebulosità che avvolge la risoluzione della tragica dinamica palestinese lascia presagire che forse il percorso stenterà a trovare attuazione nell’imminente futuro. Occorre inoltre ricordare che IMEC, la cui natura anticinese è stata più volte evidenziata, ricorrerebbe ad infrastrutture al momento controllate da Pechino. La compagnia commerciale COSCO, infatti, è proprietaria per il 67 % del

¹¹¹ CeSI, Maiello (2024) <https://www.cesi-italia.org/it/articoli/le-prospettive-dell'autonomia-energetica-indiana>

¹¹² comprate a prezzi concorrenziali dopo l’invasione in Ucraina. Datacommons [https://datacommons.org/place/country/IND?category=Economics&hl=it#Spesa-pubblica-per-le-forze-armate-\(%-del-PIL\)](https://datacommons.org/place/country/IND?category=Economics&hl=it#Spesa-pubblica-per-le-forze-armate-(%-del-PIL))

¹¹³ Atlantic Council, (2025) Trump is serious about shaking up the Middle East, even if his Gaza plan isn’t <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/trump-is-serious-about-shaking-up-the-middle-east-even-if-his-gaza-plan-isnt/>

¹¹⁴ Risk (2024) *In the event of escalating tensions between Israel and Hezbollah, what degree of threat would the port of Haifa face?* <https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/in-the-event-of-escalating-tensions-between-israel-and-hezbollah-what-degree-of-threat-would-the-port-of-haifa-face>

porto del Pireo¹¹⁵, che, come visto, è tra i candidati più accreditati per la funzione di *Gateway* europeo di IMEC. Come registrato negli ultimi anni, inoltre, tra i porti mediterranei sembra essere davvero difficile trovare una politica di coordinamento che non sia viziata da una competizione paralizzante, a cui nemmeno l'Unione Europea riesce a trovare una soluzione¹¹⁶.

Non mancano, inoltre, innumerevoli perplessità sulla sostenibilità finanziaria del corridoio. Alla gestione dei fondi ipoteticamente stanziati¹¹⁷, non è stata mai indicata una base istituzionale *ad hoc* che, vista la complessità, ne coordini i lavori e l'*iter* realizzativo¹¹⁸. La realtà dell'IMEC appare oggi ferma ad una configurazione multilaterale tutt'altro che organizzata. Gli accordi bilaterali che vengono siglati, infatti, per il momento non hanno mai avuto ragione di essere ritenuti i sintomi del concreto avvio del progetto¹¹⁹. Sebbene l'Italia sia stata l'unico paese del G7 a siglare il MoU della BRI, poi non rinnovato, pur non essendo firmatari, i volumi di interscambio tra la Cina e la maggior parte degli stati europei sono aumenti sensibilmente negli ultimi anni¹²⁰. La dipendenza europea dai commerci con Pechino si è moltiplicata, ed ora con il constatarsi di un cambio di rotta statunitense nei rapporti mercantili con Bruxelles, l'idea di una rivoluzione nelle catene di fornitura orientali appare un'operazione ancora meno facile¹²¹.

La diversificazione dei flussi commerciali verso nuove rotte è una manovra che necessita di adeguati presupposti e credibili fondamenti, in IMEC, oggi, quasi del tutto assenti. Se il piano di *de-risking* energetico dal gas di Mosca ha portato risultati significativi in un lasso di tempo relativamente breve, diversa sarebbe la complessità di pianificare nuove catene del valore, soprattutto in settori di produzione critici. In campo energetico, infatti, negli anni trascorsi si è creato un folto ventaglio di solidi attori, pronti ad offrire una soluzione competitiva agli idrocarburi siberiani¹²². L'India, invece, sotto il profilo manifatturiero, non solo non è ancora pronta per sostituire la Cina nelle forniture globali, ma, vista la guerra dei dazi che si paventa, occorrerà tempo prima che risulti economicamente competitiva, richiedendo un grado di pazienza non compatibile con la rapidità evolutiva della realtà internazionale¹²³. Il *Make in India*, anche con i più cospicui finanziamenti, avrà bisogno di più tempo per giungere a maturazione. Nel medio termine, dunque, presumibilmente non si materializzeranno né *player* che offriranno all'Europa la possibilità di rendersi autosufficiente da Pechino, né giungeranno a completamento i percorsi mercantili immaginati¹²⁴.

Nel frattempo, alcuni stati hanno assunto un approccio *disruptor* nei confronti del progetto IMEC. La Turchia, ad esempio, reclamandone un'obbligata inclusione, ha iniziato a finanziare come progetto alternativo il corridoio iracheno¹²⁵. Come suo competitor sin dai tempi della *via dell'incenso*, il percorso che attraversa l'antica Mesopotamia vuole rappresentare un'opzione più efficiente per i

¹¹⁵ ANSA <https://www.ansa.it/mare/notizie/portielogistica/news/2021/08/03/il-porto-del-pireo-un-successo-per-grecia-e-cina- db123fc9-d83e-40f1-a406-f8f23afb504c.html>

¹¹⁶ Sellari cit.

¹¹⁷ frutto della canalizzazione dell'incontro con i programmi europei del *Global Gateway*. Fonte citata

¹¹⁸ Rizvi (2024) Corridoio India-Europa: le opportunità e le sfide del nuovo progetto. <https://it.euronews.com/business/2023/12/15/corridoio-india-europa-le-opportunita-e-le-sfide-del-nuovo-progetto>

¹¹⁹ geopolitica.info (2023) cit.

¹²⁰ dati Eurostat, cit.

¹²¹ V. Vasuki, (2024) As Modi makes ambitious pitch in the US, Make in India is qualified failure 10 years on <https://scroll.in/article/1073404/ten-years-on-make-in-india-is-a-qualified-failure>

¹²² Eu Commission, *Interventi dell'UE per affrontare la crisi energetica* https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/eu-action-address-energy-crisis_it

¹²³ ISPI (2025) Borga, *Difesa europea: corsa contro il tempo* <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/difesa-europea-corsa-contro-il-tempo-201174>

¹²⁴ A.Politi (2023) geopolitica.info cit.

¹²⁵ ISPI, (2023) *Infrastrutture: scacco matto dell'Occidente?* <https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/infrastrutture-scacco-matto-delloccidente-145468>

commerci eurasiatici, intaccando parallelamente il progetto a guida indiana. Non si conoscono ancora le reali intenzioni di Erdogan, che potrebbe servirsi del progetto in Iraq solo come leva di ricatto per entrare nella *partnership* del MoU¹²⁶. Non è chiaro, per il momento, nemmeno l'approccio che avrà l'Iran verso la questione. Sebbene infatti, condivida con nuova Delhi progetti infrastrutturali rilevanti, come nel porto di Chabahar¹²⁷, Teheran non esita a riaccendere le rivalità tra i due criticando severamente il trattamento che l'India riserva ai suoi cittadini musulmani¹²⁸. IMEC inoltre, come sottolineato, vuole essere un'opzione che vanifichi le minacce rappresentate da *driver* di instabilità, e molti di questi, come Hezbollah, Hamas e gli Houthi, sono supportati, finanziati e coordinati da Teheran che ne fa suoi *proxy warriors*.

Conclusione

L'IMEC rappresenta per Modi una priorità assoluta per rendere più unito, più ricco e più potente il suo paese, proponendosi come brillante materializzazione del principio “*Think Big, Dream Big, Act Big*”. Alla volta del centenario dalla sua indipendenza, Bharat vuole imporsi nello scenario internazionale come moderna democrazia, hub manifatturiero globale ed influente potenza militare del Quad. Il progetto, inoltre, riunisce una prestigiosa pletora di interessi. I partner del Golfo vi vedono una chiave per reinventare la propria ontologia. L'Europa, un'occasione per le proprie strategie di *de-risking*. Per Washington, infine, s'inquadra nella sua più vasta *Grand Strategy* per l'Indo-Pacifico: strumento di stabilizzazione dell'area MENA e dispositivo per consolidare Nuova Delhi. La realizzazione di IMEC potrebbe concretizzare le aspirazioni statunitensi in chiave anticinese. Rafforzando l'India, infatti, Washington punta a potenziare un cruciale alleato e vede l'aprirsi di un fiorente mercato energetico e bellico. Oggi, però, visto il margine di incertezza che attanaglia il progetto sotto tutti gli aspetti, dall'analisi risulta che il sogno di rivitalizzare l'antica *via dell'incenso* per risolvere i problemi del futuro potrebbe non avverarsi nel medio periodo. Affinché il disegno infrastrutturale veda concretamente una luce, evitando di restare ancorato alla sola dimensione verbale, occorreranno infatti dei cambiamenti radicali nell'alveo delle sue intrinseche fragilità. Se all'interno dell'Unione europea si cogliesse nel piano un'opportunità per concretizzare una linea di coordinamento politico-economica efficace, con la quale essere più centrali nelle dinamiche dell'avvenire, sicuramente l'intero disegno IMEC vedrebbe un'accelerazione nel suo sviluppo. Quest'ultimo potrebbe essere incoraggiato inoltre, dagli effetti della guerra dei dazi lanciata da Trump¹²⁹. Gli impatti del *Liberation Day* nelle catene degli scambi internazionali, oggi ancora poco delineati, potrebbero finire per dare un nuovo impulso all'iniziativa.

Sicuramente oggi, nello studio dei comunicati che invocano IMEC, dei forum di dialogo che lo hanno ad oggetto e degli accordi stretti in suo nome, si evidenzia come i progetti infrastrutturali del XXI secolo siano un modo attraverso il quale studiare la formazione di nuove regioni geopolitiche con interessi economici e strategici differenti¹³⁰.

Giovanni Miraglia, Dottore in Scienze Politiche e Relazioni Internazionali

¹²⁶ ivi.

¹²⁷ AGSIW, (The Arab Gulf States Institute in Washington) *Modi 3.0: India Confronts New Realities in a Chaotic Middle East* <https://agsiw.org/modi-3-0-india-confronts-new-realities-in-a-chaotic-middle-east/>

¹²⁸ ivi.

¹²⁹ CNN (2/04/2025) <https://edition.cnn.com/business/live-news/tariffs-trump-news-04-02-25/index.html>

¹³⁰ Sellari, P (2023) (In) Osservatorio Politica Internazionale, Fonte citata.