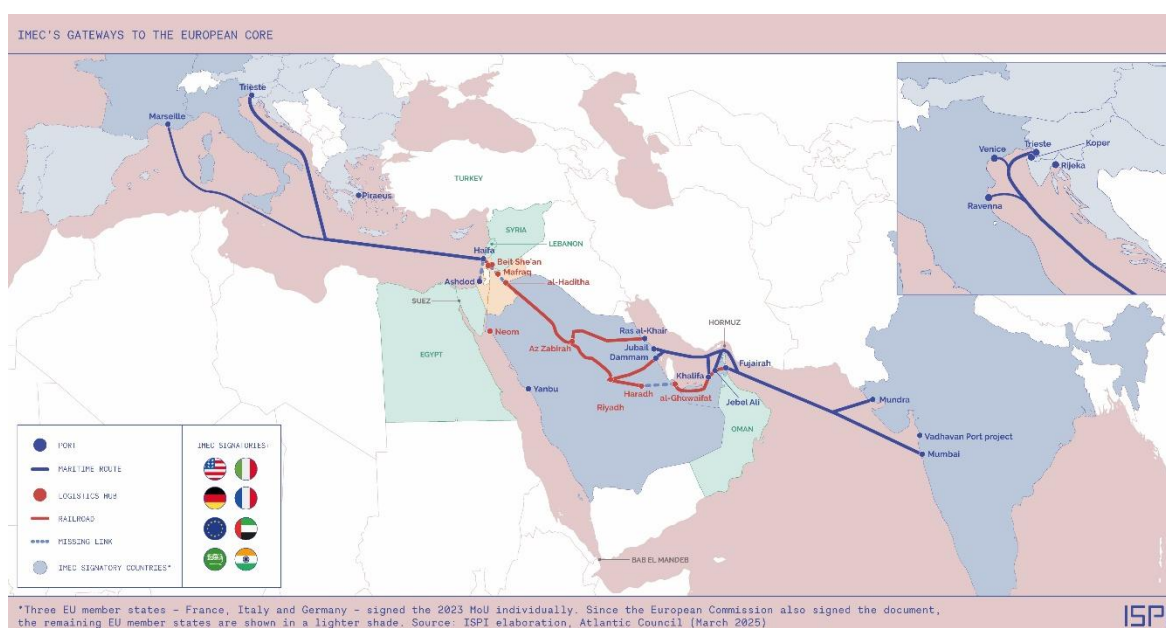


IL FUTURO DI IMEC DOPO HORMUZ

Connettività e reti di trasporto tra Golfo ed Europa



Ministero degli Affari Esteri
e della Cooperazione Internazionale

Dal confronto regolare tra diplomatici ed esperti nasce il progetto di "Comunità italiana di Politica Estera". La pluralità di idee e prospettive arricchisce la riflessione strategica sull'azione internazionale dell'Italia.

**IL FUTURO DI IMEC DOPO
HORMUZ
CONNETTIVITÀ E RETI DI TRASPORTO
TRA GOLFO ED EUROPA**

Il paper è il risultato del lavoro congiunto dei think tank che partecipano al progetto “Comunità italiana di Politica Estera”.

A cura di:

ECFR: Alberto Rizzi, Arturo Varvelli

Hanno contribuito:

Aspen: Roberto Menotti

CeSPI: Daniele Frigeri, Sergio Lugaresi

IAI: Riccardo Alcaro, Federico Castiglioni, Nicoletta Pirozzi

ISPI: Roberto Italia, Antonio Villafranca

1. Sintesi.....	4
2. Contesto.....	5
3. Implicazioni per l'Italia.....	6
4. Scenari possibili.....	7
5. Opzioni di policy.....	7
6. Indicazioni operative	9
7. Sviluppi da monitorare.....	10

1. Sintesi

La guerra nel Golfo e le tensioni persistenti in Medio Oriente rischiano di paralizzare le catene del valore e la sicurezza economica europea nel medio e lungo periodo. La chiusura dello Stretto di Hormuz ha già causato una significativa revisione delle stime di crescita globali e ha aumentato le spese europee per l'importazione di energia di oltre 25 miliardi di euro.

In questo scenario, per evitare uno stallo nella realizzazione della visione dell'India-Middle East Europe Economic Corridor - IMEC, l'Italia e l'Unione Europea devono farsi promotrici di una visione rinnovata del corridoio, che si sviluppi come una rete resiliente anziché come una linea unica esposta a colli di bottiglia e monopoli. Tale approccio deve garantire inclusione economica e politica ai partner regionali, comprendendo anche attori esclusi dal memorandum originario del 2023: Oman, Siria, Egitto, Libano, Iraq e Palestina (Giordania e Israele sono menzionati nel MoU ma non ne sono firmatari).

La crisi attuale sta già spostando gli equilibri: i Paesi del Golfo cercano soluzioni alternative per la connettività senza necessariamente attendere le mosse europee. L'Arabia Saudita sta negoziando con l'Egitto per integrare le rotte verso Suez, mentre Turchia e Siria esplorano collegamenti ferroviari verso l'Asia centrale. Il recente Patto della Mecca tra Turchia, Arabia Saudita e Pakistan mostra la volontà degli attori della regione a sviluppare nuovi formati di discussione e sicurezza, anche senza attori occidentali, come risposta alla crisi. Se l'Europa non agisce con rapidità, rischia di trovarsi marginalizzata in un ridisegno della connettività regionale guidato da altri.

2. Contesto

Il conflitto tra Iran, Stati Uniti e Israele ha trasformato radicalmente il quadro in cui IMEC era stato concepito. La persistente chiusura di Hormuz e l'estensione delle ostilità a Bab el-Mandeb e Libano compromettono le fondamenta stesse dell'iniziativa. Da un lato, il network IMEC diventa sempre più indispensabile come alternativa alle rotte marittime vulnerabili; dall'altro, il perdurare del confronto militare e le riaccese rivalità strategiche ne minacciano la realizzazione.

Vulnerabilità strutturali emerse:

Solo Emirati Arabi Uniti (tramite Fujairah) e Arabia Saudita (tramite l'oleodotto Est-Ovest verso Yanbu) hanno mantenuto flussi esportativi abbastanza stabili di idrocarburi durante la crisi, dimostrando il valore delle infrastrutture di bypass. L'Oman ha incrementato le esportazioni sfruttando la neutralità percepita da Teheran e i terminali di Salalah, Duqm e Sohar, situati al di fuori dello Stretto.

Le catene di approvvigionamento a livello regionale si stanno parzialmente rimodulando, ma in modo non coordinato e largamente emergenziale: un "IMEC su ruote" fatto di camion che attraversano la Giordania verso la Turchia e il Mediterraneo, costoso e privo di interoperabilità.

Il ruolo di Israele come vincolo politico:

Il memorandum del 2023 citava fra i paesi interessati Israele, immaginando da lì lo sbocco verso il Mediterraneo. Dopo il 7 ottobre e la guerra a Gaza, questo approccio è divenuto per IMEC un fattore di vulnerabilità strategica difficile da assorbire per i Paesi del Golfo. L'Arabia Saudita ha di fatto sospeso la partecipazione alle riunioni preliminari di IMEC, mentre la conferenza di Amman del giugno 2026 ha evidenziato un consenso quasi unanime nel considerare Israele uno "spoiler strategico" capace di sabotare potenzialmente rotte alternative attraverso azioni militari o destabilizzazione. La doppia sospensione delle forniture di gas dal giacimento Leviathan verso la Giordania durante il conflitto ha rafforzato questa percezione, portando ad un atteggiamento di tensione con Israele senza precedenti.

L'evoluzione verso una rete:

Già nell'agosto 2025, è emersa la necessità di trasformare IMEC da corridoio lineare a rete multimodale. Questo approccio risponde a tre esigenze: ridurre la vulnerabilità ai singoli punti di strozzatura, superare le competizioni intra-europee (Trieste vs Marsiglia, con ambizioni – fra gli

altri, anche del Pireo) e includere nuovi partner come Siria, Egitto e Turchia. La riapertura della Siria al consesso diplomatico dopo la caduta del regime di Assad ha reso concreta la possibilità di un asse verticale Golfo-Giordania-Siria-Turchia verso l'Europa, complementare e non alternativa alla rotta israeliana. I Paesi del Golfo stanno infine avviando politiche per la “zero-Hormuz-dependency”, un segnale chiaro, pur nella sua difficile realizzazione, del valore strategico assunto dalla costruzione di rotte complementari allo Stretto. Tuttavia, l'India rimane restia ad un modello troppo distante dal progetto originale, anche a causa degli investimenti fatti in Israele.

3. Implicazioni per l'Italia

Credibilità diplomatica e ruolo negoziale:

Senza una rinnovata iniziativa regionale, Roma, Parigi, Berlino e Bruxelles restano spettatrici delle tensioni, prive degli strumenti per influenzare i negoziati. La conferenza di Amman ha mostrato che il capitale politico europeo nella regione rimane significativo, ma rischia di erodersi se non viene impiegato. I partner regionali apprezzano l'impegno dell'UE, ma si attendono azioni concrete, in particolare sulla questione israeliana: pur senza avere aspettative irrealistiche, un maggiore impegno contro l'espansione in Cisgiordania sarebbe importante sia sul fronte della connettività che su quello della stabilità interna giordana.

Centralità mediterranea:

Le infrastrutture IMEC sono fondamentali per creare uno spazio economico che mantenga la centralità del Mediterraneo nei traffici globali e permetta di integrare i Paesi della regione nelle catene produttive europee, migliorando la connettività con il vicinato. Lo stop forzato del progetto e un suo accantonamento vedrebbero l'Italia danneggiata più degli altri firmatari europei. L'Italia ha già individuato nel cavo in fibra ottica di Sparkle Blue-Raman (India-Genova) un progetto pilota (nato prima di IMEC, in verità) che non transita da Hormuz; la sezione mediterranea e quella indiana sono operative, ma manca il segmento centrale. La vulnerabilità dei cavi sottomarini è emersa in modo evidente con il conflitto e mette a rischio anche le prospettive di diversificazione delle economie del Golfo. Il ruolo italiano di hub europeo dei cavi sottomarini nel Mediterraneo rafforza il peso nazionale e permette di essere l'interlocutore privilegiato con i partner regionali. Lo sviluppo della Giordania come hub logistico sta già attirando le attenzioni di diverse compagnie di shipping e infrastrutture europee, settori dove l'Italia dispone di aziende competitive.

4. Scenari possibili

Scenario I – Stallo e marginalizzazione:

Con la prosecuzione del conflitto e l'assenza di iniziativa italiana, degli altri Stati UE firmatari del MoU IMEC ed europea, IMEC viene bloccato da ostilità e tensioni regionali. Le catene del valore si riallineano, con parziale esclusione del Mediterraneo e relegando la regione ad un ruolo secondario. L'Europa subisce una perdita netta di influenza e credibilità, mentre Cina e attori regionali consolidano rotte alternative. Questo rappresenta lo scenario peggiore per gli interessi italiani.

Scenario II – Frammentazione disordinata:

Il conflitto si stabilizza a bassa intensità, ma le rivalità regionali perdurano. Israele agisce come spoiler strategico, prevenendo lo sviluppo di vie alternative efficaci al progetto originale. Emergono rotte spontanee (camion attraverso Giordania e Siria, collegamenti ferroviari bilaterali), ma in modo disorganizzato, economicamente inefficiente e costantemente esposto a rischi. L'interoperabilità tra i diversi segmenti resta assente, vanificando i potenziali benefici di scala.

Scenario III – Rete inclusiva e resiliente:

Un'azione decisiva europea a guida italiana (e franco-tedesca, e europea) rilancia IMEC in un quadro di inclusività regionale, realizzando una rete ampia e ridondante. L'allargamento ad altri attori (Siria, Egitto, Libano, Iraq, Palestina, oltre a Giordania e Israele) placa in parte le rivalità e crea incentivi economici alla stabilità. Le tensioni vengono contenute e si aprono opportunità di sviluppo economico regionale. Questo scenario richiede un superamento del monopolio israeliano e un'intesa con Arabia Saudita ed Emirati per il coordinamento delle rotte.

5. Opzioni di policy

- **Ristrutturare la visione da corridoio a rete e diversificare gli sbocchi mediterranei:**
Adottare formalmente l'approccio modulare emerso nelle discussioni tecniche, prevedendo più corridoi primari (asse orientale via Oman, asse centrale via Arabia Saudita-Giordania-Siria, asse occidentale via Egitto-Suez) interconnessi da rotte secondarie. Superare l'idea di

un esclusivo accesso al Mediterraneo orientale da Haifa, includendo porti in Egitto (Alessandria, Damietta, Port Said), Libano (Beirut, Tripoli, Tiro), Siria (Latakia, Tartus) e, in prospettiva, Gaza. Questa diversificazione risponde sia a esigenze di resilienza infrastrutturale sia alla necessità politica di ridurre l'esposizione a Israele. Occorre dialogare con l'India per superare le resistenze verso la rimodulazione del corridoio in rete, mostrando come cambiamenti inclusivi rendano il progetto più resiliente e sostenibile – economicamente e politicamente. IMEC non è solo un'iniziativa nello spazio Indo-Mediterraneo, ma diventa anche porta di accesso all'Indo-Pacifico.

- **Sfruttare la posizione strategica della Giordania:** Amman ha dimostrato forte volontà di essere un nodo centrale, non un mero corridoio di transito. I piani di sviluppo infrastrutturale (ferrovia Aqaba-Ma'an, hub digitale di Aqaba, terminale petrolifero per le esportazioni irachene) meritano supporto prioritario. La conferenza UE-Giordania per gli investimenti prevista per novembre 2026 offre un'occasione concreta.
- **Riconoscere la strategia di hedging del Golfo:** I Paesi del Golfo non stanno scegliendo tra Occidente e Cina, ma mantengono relazioni profonde con entrambi. La strategia italiana deve accomodare questa realtà anziché negarla: IMEC non è una alternativa alla Belt and Road, ma è un'opzione complementare basata su regole trasparenti e governance condivisa. Evitare retoriche di contrapposizione frontale con Pechino che alienerebbero i partner del Golfo.
- **Monitorare l'evoluzione del ruolo emiratino e recuperare la partecipazione saudita:** Gli EAU sono stati il bersaglio del maggior numero di attacchi iraniani tra i Paesi del Golfo dall'inizio del conflitto, il che rafforza il loro incentivo a diversificare le esportazioni lontano da Hormuz. Questo allinea gli interessi emiratini con IMEC, ma la rivalità con l'Arabia Saudita complica il coordinamento. L'Italia può proporsi come facilitatore neutrale per compartimentare le discussioni tecniche dai contenziosi bilaterali. Per quanto la formula di lavoro a sette membri abbia comunque prodotto risultati, bisogna lavorare accuratamente per il ritorno dell'Arabia Saudita nella struttura dei lavori, rafforzando l'iniziativa diplomatica.
- **Integrare i palestinesi nel corridoio:** L'inclusione economica della Palestina non è solo un imperativo etico, ma una condizione politica posta esplicitamente dalla Giordania e dall'Arabia Saudita per il loro pieno coinvolgimento. Senza una prospettiva credibile di sviluppo palestinese, anche grazie alla possibile inclusione della ricostruzione nella rete IMEC, il consenso regionale resterà fragile e la questione politica rimarrà un vincolo al pieno sviluppo positivo dell'iniziativa. L'Italia dovrebbe sostenere poi la *track 2 diplomacy*,

sfruttando le poche opzioni di dialogo ancora esistenti tra società civile israeliana e palestinese.

6. Indicazioni operative

Azione diplomatica coordinata per il Summit UE-Golfo di Riyadh

Concordare almeno con i firmatari europei di IMEC (oltre a Grecia e Cipro in quanto indirettamente coinvolti) e con l'Alto Rappresentante per il Golfo una dichiarazione congiunta che supporti l'espansione del corridoio in una rete e avvii una consultazione formale con i partner non firmatari (Oman, Siria, Iraq, Libano, Egitto, oltre Giordania e Israele). Tra i paesi UE, la Germania rappresenta l'alleato naturale dell'Italia nello sviluppo di IMEC: occorre spingere per un maggiore attivismo tedesco sul corridoio, puntando sugli interessi condivisi con l'Italia. Il Summit UE-GCC previsto per il 24 ottobre in Arabia Saudita rappresenta il momento ideale per le discussioni, ma occorre arrivarvi con una proposta europea articolata per rilanciare il corridoio, includendo un'offerta politica di allargamento che tenga conto delle diverse sensibilità dei partecipanti e dei Paesi interessati. Qui l'Italia dovrà mantenere una linea diretta e riservata con Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti per gestire le rivalità bilaterali che oggi bloccano lo steering committee.

Anche in assenza di progressi nel formato a otto, procedere con accordi bilaterali e trilaterali con i partner disponibili, assicurandosi che le vie di collegamento spontanee sviluppate durante il conflitto siano almeno coerenti con il modello a rete e interoperabili tra loro.

Prosecuzione dei progetti e collegamento IMEC-Global Gateway:

Utilizzare gli strumenti finanziari del Global Gateway e dell'EFSD+ per l'implementazione di progetti infrastrutturali, superando la frammentazione attuale dei finanziamenti. L'etichettatura dei progetti come "strategici per IMEC" può facilitare l'accesso a garanzie pubbliche e attrarre investitori privati, principalmente tramite il modello di de-risking di BEI e BERS. Global Gateway costituisce una potente leva in mano all'Europa per convogliare finanziamenti e gestire i rapporti con i partner regionali. Continuare con il coinvolgimento delle banche di sviluppo nazionali e multilaterali per fare di IMEC una rete di sviluppo economico e permettere l'accesso a strumenti di finanza agevolata per gli investimenti collegati. Anche nei limiti attuali, occorre comunque proseguire con i diversi progetti legati al corridoio già in atto, soprattutto quelli per la connettività digitale che vedono la presenza di aziende italiane.

7. Sviluppi da monitorare

- **Partecipazione saudita:** Monitorare la ripresa della partecipazione dell'Arabia Saudita alle riunioni formali di IMEC; se non possibile, identificare canali indiretti adeguati attraverso il dialogo bilaterale.
- **Ministeriale IMEC:** È stato annunciato un ministeriale IMEC entro fine anno; verificare se può diventare l'occasione per formalizzare l'approccio a rete e l'allargamento ai non firmatari.
- **Sviluppi siriani:** La Siria sta emergendo come alternativa concreta per una rotta verticale; monitorare i progressi sui collegamenti ferroviari con Turchia e Giordania e sugli investimenti emiratini nei porti di Latakia e Tartus.
- **Eventualità di un accordo USA-Iran:** Un eventuale accordo su Hormuz non elimina la necessità di rotte alternative, ma potrebbe ridurre l'urgenza percepita dai partner; prepararsi a mantenere il *momentum* anche in caso di de-escalation.
- **Rivalità saudita-emiratina:** Le tensioni tra Riyadh e Abu Dhabi rischiano di frammentare ulteriormente il coordinamento regionale e di coinvolgere attori esterni nelle rivalità regionali; valutare iniziative di mediazione o compartimentazione delle consultazioni.
- **Sicurezza e infrastrutture digitali:** La sicurezza delle infrastrutture critiche del corridoio, soprattutto portuali e sottomarine, rappresenta un elemento fondamentale per il corridoio. Potenziale importante europeo e italiano per fornire soluzioni complete di protezione delle infrastrutture contro l'elevato rischio di attacchi o sabotaggi.