

STEFANIA TIGANI

LA “VIA DEL COTONE”:
QUEL PONTE ECONOMICO TRA ORIENTE ED OCCIDENTE

A margine del vertice del G20, tenutosi a New Delhi il 9 e 10 settembre 2023, il Primo Ministro indiano Narendra Modi ha annunciato un ambizioso progetto di connettività mare-terra con il Corridoio Economico tra India, Medio Oriente ed Europa (*IMEC – India-Middle East- Europe Corridor*), noto anche come “*Via del Cotone*“, destinato a diventare, sempre secondo Modi, la base del commercio mondiale negli anni a venire.

Al termine dell’incontro, gli otto Partecipanti: India, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Stati Uniti, Unione Europea e tre dei suoi principali Stati membri, vale a dire Francia, Germania e Italia, hanno firmato il Memorandum of Understanding (MoU)¹, con il quale si sono impegnati a collaborare per l’istituzione di questo nuovo corridoio che permetterebbe sia ai Paesi del Golfo Persico sia ad Israele, di rendersi protagonisti attivi nel commercio, offrendo così una valida alternativa geoeconomica al Canale di Suez e alla Belt and Road Initiative (Bri) cinese.

Il progetto IMEC nasce dalla volontà di migliorare l’efficienza del trasporto di merci, ma non riguarda solo i trasporti, prevede anche la realizzazione di nuovi collegamenti tra le reti elettriche di tutti i paesi interessati dal progetto e di una nuova pipeline per l’export di idrogeno verde verso l’Europa. L’obiettivo è quindi la creazione di un mercato interconnesso per l’energia sostenibile, mettendo in comunicazione luoghi di produzione e consumo estremamente remoti e rendendo più efficace l’incontro tra domanda e offerta. Inoltre, è previsto il potenziamento della connettività digitale con la costruzione di un nuovo cavo per migliorare le comunicazioni digitali tra i paesi membri, favorire la competitività e creare quindi una catena del valore sempre più integrata². Grazie ai corridoi transfronta-

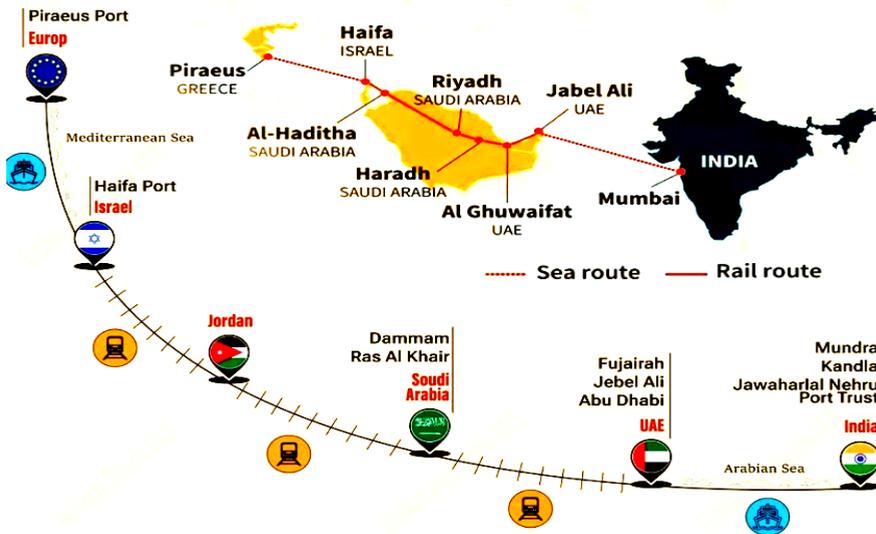
¹ THE WHITE HOUSE, *Memorandum of Understanding on the Principles of an India – Middle East – Europe Economic Corridor*, settembre 2023.

² GILI A., (2024, febbraio). “Imec: tra opportunità strategiche e complessità geopolitiche” *Osservatorio di politica internazionale*, febbraio 2024, 4.

lieri nave-ferrovia i costi di spedizione si ridurranno e verrà agevolato il commercio di beni e servizi da, verso e tra gli EAU, l'Arabia Saudita, l'India e l'Europa e ne beneficerà anche tutto il Consiglio di Cooperazione del Golfo (GCC).

Il progetto si estende per oltre 3000 miglia e prevede la creazione di due corridoi. Quello orientale che collegherà l'India alla regione del Golfo e quello settentrionale che collegherà quest'ultima all'Europa. Tre porti indiani (Mundra e Kandla nel Gujarat e Jawaharlal Nehru Port a Mumbai) saranno collegati a cinque porti nel Medio Oriente (Fujairah, Jebel Ali e Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti e i porti di Dammam e Ras Al Khair in Arabia Saudita). Da questi poi si attiverà la connettività ferroviaria con il porto israeliano di Haifa e da qui, verso l'Europa, entra in gioco il corridoio settentrionale verso i tre porti europei: del Pireo in Grecia, di Messina nel Sud Italia e di Marsiglia in Francia. Da questi porti, le reti ferroviarie europee esistenti porteranno le merci alle loro destinazioni finali.

Fig. 1 – Il Corridoio IMEC e i suoi collegamenti



La prima fase del progetto riguarderà l'identificazione delle aree in cui le infrastrutture fisiche possono essere collegate tra i paesi e che necessitano di investimenti. Sebbene il Memorandum sia risultato congeniale all'agenda strategica di ogni Partecipante, esso si è rivelato molto poco dettagliato rispetto ad altre informazioni sostanziali. Non sono stati infatti riportati riferimenti in merito ai finanziamenti da utilizzare per la co-

struzione delle infrastrutture necessarie e di come dovranno poi essere ripartiti i conseguenti costi. Sicuramente sarà necessario ricorrere al coinvolgimento del settore privato per gli investimenti che però arriveranno solo se il progetto verrà ritenuto strategicamente valido e se saranno previsti adeguati meccanismi di de-risking da parte dei promotori. La rete infrastrutturale ferroviaria sarà una sfida importante soprattutto se si pensa che un corridoio ferroviario di oltre 2000 km, previsto dal GCC da oltre 10 anni, ad oggi non è stato ancora completato. Senza tralasciare il fatto che ad oggi non è stato condotto alcuno studio di fattibilità sulle condutture da posare per trasportare l'idrogeno pulito, o sui cavi digitali ad alta velocità promessi per ottimizzare le imprese digitali.

Per la riuscita del progetto un fattore chiave è sicuramente il peso politico dell'India e l'importanza riconosciutale dai Paesi del Golfo che seppur legati alla Cina si sono avvicinati all'India, così come dimostrato dall'accordo di libero scambio tra India ed EAU sul commercio in rupie. Il ruolo centrale dell'India viene rimarcato anche dagli Stati Uniti, alla ricerca di un nuovo partner nel South Global soprattutto nell'ottica di contrastare l'influenza della Cina in Medio Oriente. La Cina però, potrebbe avere una notevole influenza lungo il percorso dell'IMEC. Infatti, uno dei collegamenti importanti, destinato a ricevere le merci dal porto di Haifa è il porto greco del Pireo, il più grande porto dell'Europa Orientale, che dal 2016 è per i 2/3 di proprietà della società cinese COSCO. Pertanto, la Cina potrebbe, volendo, influenzare il transito delle merci che passano dalla Grecia. Inoltre, le società cinesi possiedono linee ferroviarie per spostare le merci attraverso l'Europa. Sembra quindi che i progetti Bri e IMEC si sovrappongano e siano interdipendenti in quanto quest'ultimo andrebbe a valorizzare i guadagni diretti delle imprese cinesi che lavorano in questi punti strategici. Paradossalmente, la Cina e la Bri potrebbero essere i maggiori beneficiari di questo nuovo corridoio³.

Il progetto IMEC doveva tra l'altro consacrare e facilitare la normalizzazione dei rapporti politici tra Israele e Arabia Saudita che a partire dagli Accordi di Abramo, sembravano essere orientati verso una normalizzazione complessiva. Ma, se a distanza di 60 giorni dalla firma del MoU i Partecipanti avrebbero dovuto presentare dei piani più dettagliati per l'attuazione del progetto IMEC, quello che è avvenuto dopo solo un

³ ASIA RESEARCH UNIT, "IMEC and BRI: Beyond Complementary Competition", *Emirates Policy Center (EPC)*, 20 ottobre 2023.

me, ha cambiato improvvisamente lo scenario. Lo scoppio del conflitto tra Israele e Hamas del 7 ottobre 2023 ha infatti mutato le dinamiche regionali e potrebbe rappresentare una minaccia per il successo del progetto. Innanzitutto, la traiettoria di normalizzazione di rapporti tra Israele e Arabia Saudita è ovviamente sospesa e risulta difficile pensare alla costruzione di un nuovo corridoio infrastrutturale tra Israele e Giordania, necessario al progetto complessivo, in un momento in cui i rapporti tra i due paesi sono fortemente compromessi dal conflitto, e in cui l'opinione pubblica giordana e i palestinesi del paese avversano nettamente ogni possibilità di cooperazione con Israele.⁴ E se il conflitto si espandesse oltre Israele – ad esempio in Egitto, Giordania, Siria o Iran – ci sarebbe la potenziale minaccia di interruzione delle attività commerciali e di transito attraverso il Mar Mediterraneo e il Golfo Persico che rappresenterebbe un ostacolo alla riuscita dell'IMEC.

La *Via del Cotone* sembra inevitabilmente essere uno dei prodotti dell'attuale fase della globalizzazione. Una globalizzazione più regionale, con blocchi che vogliono assicurarsi catene del valore sempre più diversificate e resilienti. In questo scenario, India e paesi del Golfo sono alleati e tasselli cruciali che non hanno alcuna intenzione di giocare come pedine ma come protagonisti attivi e soprattutto indipendenti. Valuteranno indipendentemente il bilanciamento tra le proprie priorità strategiche, geopolitiche ed economiche per decidere se far avanzare o meno il progetto. E proprio da tale indipendenza ne deriveranno, probabilmente, i maggiori benefici economici per questi paesi⁵.

The Cotton Way, a bridge between East and West

Stefania Tigani

docente presso il Liceo Scientifico "M. Guerrisi" di Cittanova (RC)

stefytigani@gmail.com

⁴ VOHRA A., "The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor", *Politico.eu*, 28 dicembre 2023 (<https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>).

⁵ RIZZI A. *The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen*. Tratto da ECFR European Council on foreign relations (2024, aprile 23).