CONFINDUSTRIA

Audizione di Confindustria sull'iniziativa IMEC

III Commissione Affari Esteri e Comunitari della Camera

Audizione Parlamentare

25 febbraio 2026

Gentili Onorevoli,

Grazie per avere invitato Confindustria a contribuire a questo ciclo di Audizioni sull'iniziativa "*India–Middle East–Europe Economic Corridor – IMEC*", un ambizioso progetto per la cui realizzazione il sistema delle imprese non farà mancare il proprio contributo.

Un progetto inclusivo in un ambiente internazionale frammentato. L'IMEC è un'iniziativa di connettività economica e strategica mirante a rafforzare i collegamenti tra India, Medio Oriente ed Europa attraverso una rete integrata di infrastrutture di trasporto, energetiche e digitali.

L'IMEC origina dal *Memorandum of Understanding* siglato da alcuni paesi[1] il 9 settembre 2023, durante il Vertice G20 sotto la Presidenza della Repubblica dell'India, accomunati dall'interesse di rendere più sicure e resilienti le catene del valore a cui partecipano e dalle quali dipendono larga parte della loro capacità produttiva e di accesso ai mercati internazionali, in un contesto internazionale segnato da instabilità geopolitica e forte pressione sulle principali rotte commerciali globali. Fra le ambizioni e prospettive, vi è anche favorire la convergenza di diverse strategie ed iniziative che alcuni Paesi avanzati hanno tratteggiato e in parte realizzato.[2] L'accento sull'inclusività va posto perché l'IMEC non si configura come una rotta alternativa esclusiva, ma mira ad aggiungersi ed essere complementare a quelle esistenti. Si tratta, dunque, di un progetto volto a fornire opzioni aggiuntive ad un insieme di economie che condividono obiettivi di sicurezza, stabilità, standard elevati e prevedibilità dei flussi; fattori essenziali per ridurre il rischio intrinsecamente legato alla concentrazione dei traffici lungo poche direttrici, ancor più se soggette a frizioni e criticità che si traducono in costi talvolta molto elevati per le imprese.

Finalità e articolazione. IMEC non è concepito come una singola infrastruttura lineare, ma come una cornice strategica per sviluppare una pluralità di progetti coordinati. La struttura cardine prevede infatti lo sviluppo di due corridoi separati: quello *orientale* fra India e Golfo Arabico; quello *settentrionale* fra Golfo Arabico, Mediterraneo ed Europa. Il suo fulcro è un sistema intermodale integrato porto–ferrovia–porto per migliorare l'efficienza del trasporto combinato nave-rotaia affiancando le rotte marittime e stradali esistenti, aumentare

1 I firmatari sono otto: sette paesi e una realtà sovranazionale: India, USA, Arabia Saudita, EAU, Italia, Germania, Francia e UE. Rappresentano complessivamente quasi la metà del PIL mondiale. Quelli direttamente connessi dal corridoio fisico UE–India–Golfo (al netto degli USA) circa un quinto. Si tratta quindi di un'iniziativa che interessa una porzione rilevante dell'economia mondiale.

2 Come la Partnership for *Global Infrastructure and Investment* (PGII) a trazione G7 lanciata durante la Presidenza tedesca del 2022, o il *Global Gateway* della Ue, che mira a mobilitare fino a 300 miliardi di euro entro il 2027 di investimenti pubblici e privati per progetti infrastrutturali sostenibili a livello globale.

l'affidabilità e la flessibilità dei flussi e ridurre la vulnerabilità a shock geopolitici o logistici. In tal senso, IMEC non premia un sistema modale a scapito di altri ma volge ad integrare quelli presenti rafforzando la loro efficienza complessiva.

Governance. IMEC poggia su una piattaforma di coordinamento intergovernativa. Non si tratta di una Organizzazione internazionale, né di un forum come il G7 o il G20; non dispone di segretariato permanente, di uno statuto, di un budget comune centralizzato, di meccanismi formali di adesione, di status codificati diversi dai firmatari (es. membri osservatori, o altro). La sua natura appare come una risultante fisiologica dell'evoluzione delle relazioni internazionali, acceleratasi nelle ultime due decadi ed in particolare negli ultimi anni.[3] Fondandosi su impegni non vincolanti, la sua attuazione dipenderà dalla capacità dei partner di tradurre in progetti concreti le opportunità offerte da una autorevole cornice di cooperazione.

L'Inviato Speciale per l'IMEC, Amb. Francesco M. Talò, coordina la partecipazione italiana all'iniziativa assistito da una struttura di supporto e coordinamento (*Unità di Missione*) presso il Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Interazionale. È in questa dimensione che Confindustria ha accolto con favore l'offerta di essere coinvolta in alcuni gruppi di lavoro, segnatamente quelli relativi a: i) Studi di fattibilità e Analisi; ii) Merci; iii) Digitale; iv) Energia.

Una rete composita: trasporti, energia e dati. IMEC riflette una visione avanzata della connettività dove infrastrutture fisiche e immateriali concorrono a creare valore economico e industriale e l'Italia vanta una profilatura realmente strategica. IMEC mira ad estendersi oltre il sistema dei trasporti e degli snodi logistici saldandoli a due ulteriori componenti i cui obiettivi sono rispettivamente un mercato interconnesso per l'energia attraverso nuovi collegamenti ed il potenziamento della connettività digitale per migliorare le comunicazioni tra gli aderenti.

La rete portuale nazionale svolge un ruolo cruciale nel commercio mediterraneo. L'Italia è oggi attraversata da ben 5 dei 9 corridoi della rete TEN-T (*Trans-European Transport*

[3] In parte connessa anche alla crisi e conseguente perdita di credibilità dell'Organizzazione Mondiale del Commercio che offre formati plurilaterali in alcuni settori ma, data la sua missione, rimangono giocoforza limitati alla convergenza tariffaria e regolamentare. Fornire l'egida a tali "cooperazioni rafforzate" non sarebbe, peraltro, fra gli scopi della WTO e il riferimento è inteso esclusivamente a sottolineare come le istanze di cooperazione economica si evolvano e tendano naturalmente a ricercare nuove forme.

Network)[4] e offre un sistema portuale esteso e integrato, composto da 62 porti organizzati in 16 Autorità portuali: un sistema capace di assorbire e valorizzare l'effetto moltiplicatore dell'IMEC sui nuovi flussi commerciali ed un'opportunità per rafforzare il legame tra industria manifatturiera e logistica andando oltre il transito delle merci per puntare su attività economiche a più alto valore aggiunto. L'IMEC incide su sicurezza, prevedibilità e costo delle rotte commerciali, oggi determinanti per la competitività industriale. Le tensioni geopolitiche e le criticità nei principali *choke points* hanno dimostrato che la logistica è parte integrante della politica industriale.

Per un Paese manifatturiero e trasformatore come l'Italia, la stabilità dei collegamenti è essenziale quanto il loro costo. Il sistema porto–ferrovia–porto può migliorare tempi e affidabilità, rafforzando la proiezione mediterranea dell'Europa.

L'IMEC può inoltre favorire nuove integrazioni industriali lungo la direttrice India–Medio Oriente–Europa, anche grazie al rafforzamento delle relazioni economiche con l'India, ampliando scambi, investimenti congiunti e integrazioni di filiera.

Per l'Italia l'obiettivo è duplice: consolidare il ruolo dei propri porti e rendere retroporti e collegamenti ferroviari una piattaforma continentale efficiente, affinché la geografia si traduca in vantaggio competitivo effettivo.

L'Italia è un importatore netto di fonti energetiche e la diversificazione dei fornitori rimane una priorità coerente con il principio della neutralità tecnologica, sul quale Confindustria insiste affinché si faccia leva su tutte le opzioni disponibili per affrontare la transizione. Il corridoio energetico può rappresentare una grande opportunità per il passaggio sia dei vettori energetici che delle tecnologie funzionali alla produzione e alla distribuzione dell'energia, puntando al cd. trilemma energetico: l'energia deve diventare progressivamente sempre più decarbonizzata, competitiva a livello di costi e sicura in termini di approvvigionamenti.

Accanto alla dimensione fisica, assume rilievo quella digitale. Ad esempio, nel quadro del Global Gateway, la connettività digitale dell'IMEC è esplicitamente collegata alla necessità di infrastrutture sicure e affidabili, capaci di rafforzare la resilienza digitale europea. Da qui la rilevanza di progetti di ampio respiro e dalla portata transnazionale come il *EU-Africa-India Digital Corridor Blue & Raman*, l'infrastruttura che mira a realizzare una dorsale in fibra

[4] Tre dei quali (il corridoio Baltico-Adriatico, quello Mediterraneo che si estende fino all'Ucraina e quello dei Balcani occidentali) passano per il nord-est della Penisola.

ottica tra Europa (consolidando il ruolo dell'Italia come hub dati nel Mediterraneo), Medio Oriente e India,[5] con l'obiettivo di abilitare servizi avanzati, scambio dati, cloud, ricerca e innovazione.

La diffusione di infrastrutture digitali avanzate è un fattore essenziale per abilitare il commercio digitale tra i Paesi dell'IMEC e l'impegno si concentra in tal senso. Le infrastrutture digitali possono includere sia le tecnologie di telecomunicazioni avanzate che i data center, fattori abilitanti fondamentali per la diffusione in tutti gli ambiti dell'economia dei dati e dell'intelligenza artificiale. Ma coprono anche la crescita del digitale e del software in ambiti precedentemente "analogici", come ad esempio le infrastrutture fisiche stesse o gli oneri amministrativi locali. Oltre all'impegno nello sviluppo delle infrastrutture digitali, esiste una questione di interoperabilità: sistemi informatici incapaci di comunicare tra di loro, come possono essere quelli attivi nei diversi Paesi, spesso moltiplicano gli oneri burocratici, creando ostacoli per le imprese che vogliono commerciare. Trovare soluzioni comuni, basate sulla comunicazione tra i diversi sistemi informatici, permetterà di rimuovere molte barriere commerciali tra i Paesi IMEC.

Questo approccio mira a conseguire due obiettivi primari per le imprese italiane: i) rendere sempre più efficiente il commercio, riducendo vari degli ostacoli pratici esistenti oggi; ii) abilitare nuovi modelli di business per le aziende che intendono svilupparli creando nuovo valore.

Dimensione europea e partenariati internazionali. L'iniziativa è coerente e sinergica con il duplice obiettivo, imprescindibile per la competitività delle imprese, di rafforzare la connettività esterna consolidando partenariati con partner strategici.

Per la UE l'IMEC costituisce un passo fondamentale per dispiegare appieno lo strumento del Global Gateway e si innesta nella partnership strategica con il Golfo annunciata nel 2022.

L'accordo con l'India: una grande occasione di sinergia. L'India si candida a diventare un'economia da 5.000 mld USD entro il 2028. Per farlo deve sia aumentare l'export che soddisfare il crescente fabbisogno di un vasto mercato interno. Inoltre, aspira a divenire un polo globale della manifattura *clean tech* e dell'alta tecnologia. Oltre a rappresentare un segnale geopolitico ed economico di grande rilievo, l'accordo Ue-India può rappresentare

[5] Il *Blue & Raman* si divide in *BlueMed* (attraversa la costa mediterranea toccando Italia, Francia, Grecia e Israele) e *BlueRaman* (attraversa via terra la Giordania e via Mar Rosso Arabia Saudita, Gibuti, Oman e India). I due segmenti si raccordano via terra attraverso Israele/Giordania per formare un'unica rotta dati continua.

un notevole fattore propulsivo: attraverso la riduzione tariffaria, esso rafforza la stabilità e la prevedibilità delle relazioni e favorisce l'aumento strutturale degli scambi rafforzando la sostenibilità economica del progetto IMEC. Inoltre, attraverso l'attesa convergenza regolamentare e degli standard e la riduzione delle barriere non tariffarie (che ad oggi costituiscono un ostacolo talvolta invalicabile soprattutto per le PMI), può rafforzare le collaborazioni industriali in essere e favorirne di nuove.

Conclusioni. Per l'Italia, IMEC rappresenta un'opportunità di rafforzare il proprio ruolo come snodo logistico e industriale nel Mediterraneo, valorizzando competenze infrastrutturali, industriali e tecnologiche ed una leva per accrescere la competitività delle imprese italiane, favorire l'integrazione delle filiere con partner strategici, creare opportunità nei settori a maggiore valore aggiunto e contribuire alla definizione di standard e modelli operativi che incidono direttamente sulla capacità delle imprese di operare lungo il corridoio. IMEC è un progetto di medio-lungo periodo che sta per prendere avvio. Per realizzarlo serviranno ingenti risorse, anche per il rafforzamento delle reti infrastrutturali ferroviarie in India e nella tratta tra EAU e paesi del Golfo. Ammodernamenti di questo tipo richiedono tempo e per favorire il coinvolgimento del settore privato, sarà necessario assicurare adeguata solidità finanziaria, accurati studi di fattibilità, standard tecnici condivisi e modelli finanziari attrattivi che facciano leva anche sugli strumenti della cooperazione.

Il prossimo 17 marzo a Trieste si svolgerà la Conferenza "*Developing an Indo-Mediterranean Perspective through the IMEC Network*": un evento di grande rilevanza che attesta l'importanza e l'impegno dell'Italia. La conferenza accoglierà rappresentanti governativi, delle istituzioni e della comunità imprenditoriale internazionale e costituisce una preziosa occasione per Confindustria di approfondire la conoscenza sull'architettura dell'iniziativa, affinare la visione sui principali vettori di sviluppo ed avviare una riflessione strutturata con la Farnesina per convogliare al meglio il proprio contributo.