

Reconfiguração Geopolítica no Mediterrâneo: O Indo-Mediterrâneo e a Ascensão do IMEC

Carlos Sousa Cordeiro

Mestrando em Estratégia (ISCS/Universidade de Lisboa)

Resumo

O Mediterrâneo é uma região de importância geoestratégica crucial para potências globais e regionais e uma porta de entrada entre a Europa, África e o Médio Oriente. Palco de tensões e conflitos, fluxos migratórios e importantes rotas marítimas, alguns Estados tencionam consolidar a sua influência na economia e na segurança regional. Assiste-se ao surgimento e à ascensão do Indo-Mediterrâneo e do IMEC (*India-Middle East-Europe Economic Corridor*), um megaprojeto de enorme relevo que liga o Indo-Pacífico ao Mediterrâneo, criando um espaço geoestratégico emergente. Mais do que alcançar um certo protagonismo regional, a Índia procura servir de ponte para a União Europeia e os Estados Unidos e, conseqüentemente, conter a influência chinesa na região. Partindo da perspetiva do “Mediterrâneo Amplo” da Escola Geopolítica italiana, este artigo procura explorar a importância geopolítica do Mediterrâneo e compreender os principais desafios do Indo-Mediterrâneo e do IMEC.

Palavras-chave: Geopolítica; IMEC; Indo-Mediterrâneo; Mediterrâneo; Índia; China.

Abstract

Geopolitical Reconfiguration in the Mediterranean: The Indo-Mediterranean and the Rise of IMEC

The Mediterranean region holds significant geostrategic importance as it serves as a crucial link between Europe, Africa, and the Middle East. It is a focal point for distant tensions, migratory flows, and vital maritime routes. Various states aim to strengthen their influence over the economy and security of the region. Currently, we are witnessing the emergence of the Indo-Mediterranean and the IMEC (India-Middle East-Europe Economic Corridor), a transformative megaproject that connects the Indo-Pacific to the Mediterranean, thereby creating a new geostrategic space. Beyond merely seeking regional prominence, India aims to act as a bridge to the European Union and the United States, thereby countering Chinese influence in the area. Drawing from the “Broad Mediterranean” perspective of the Italian Geopolitical School, this article explores the geopolitical significance of the Mediterranean and examines the key challenges facing the Indo-Mediterranean and the IMEC.

Keywords: Geopolitics; IMEC; Indo-Mediterranean; Mediterranean; India; China.

Artigo recebido: 31.03.2025

Aprovado: 20.05.2025

<https://doi.org/10.47906/ND2025.170.05>

Introdução

Historicamente o Mediterrâneo tem desempenhado um papel central na geopolítica global. O facto de ser um espaço geográfico que liga os mercados globais, fornece recursos essenciais e une as sociedades suscitou o interesse global. O Mediterrâneo é, desde há muitos séculos, uma região onde existem fortes laços culturais, estratégicos e económicos, visto que tem servido como ponto de ligação entre três continentes – Europa, Ásia e África.

A sua história é uma de disputas de poder entre potências. Prova dessa acesa competição geopolítica foram a expansão marítima fenícia, domínio marítimo persa, a colonização grega, o *mare nostrum* romano, a presença turca e o confronto durante a Guerra Fria. É uma tendência que se mantém no mundo contemporâneo, desde logo porque os históricos problemas económicos e sociais persistem ao longo dos tempos. Por outro lado, o fim da Guerra Fria criou as condições para uma alteração do *statu quo* no Mediterrâneo, com a criação de blocos económicos que tencionam consolidar a sua influência. Na Europa, a União para o Mediterrâneo (UM) surgiu, em 2008, como esforço para fortalecer a cooperação e o diálogo regionais, a estabilidade e a integração na região euro-mediterrânica. Por sua vez, a Índia tem mostrado pretender alcançar um certo protagonismo regional e para atingir esse objetivo tem procurado fortalecer os históricos laços económicos com a região do Golfo e impulsionar a integração económica entre as regiões do Indo-Mediterrâneo.

Ao tratar a reconfiguração geopolítica no mediterrâneo e uma vez que novos projetos globais revolucionaram a relevância estratégica daquela região, deve destacar-se a sua ligação ao oceano Índico e o crescente papel das economias asiáticas na região do Indo-Pacífico. Neste contexto dinâmico e emergente, surge (na verdade, ressurgiu), o conceito Indo-Mediterrâneo, que salienta a interligação entre o Mediterrâneo e o Indo-Pacífico como uma única frente estratégica, impulsionada pelo crescimento económico da Índia e pela necessidade de novas rotas comerciais eficientes e lucrativas. Um dos desenvolvimentos mais recentes e relevantes dentro dessa visão é o IMEC (*India-Middle East-European Economic Corridor*), um corredor económico que visa, por um lado, conectar a Índia à Europa por via do Médio Oriente e do Mediterrâneo. E, por outro lado, procura oferecer uma alternativa estratégica à Nova Rota da Seda chinesa e um contrapeso à influência chinesa na Europa.

Com efeito, a criação do IMEC reflete não apenas mudanças económicas, mas também realinhamentos políticos e geoestratégicos, trazendo desafios e oportunidades para os Estados envolvidos e tendo como um dos principais palcos e vias o Mediterrâneo. Neste estudo, analisaremos os desafios do Mediterrâneo sob a visão do Indo-Mediterrâneo e do IMEC. A pesquisa abordará:

1. O Indo-Mediterrâneo e o IMEC;
2. Os principais atores;
3. Oportunidades e Desafios do IMEC.

Do Mediterrâneo ao Indo-Mediterrâneo

Desde sempre o Mar Mediterrâneo desempenhou um papel central ao estabelecer ligações económicas e estratégicas entre três continentes – Europa, África e Ásia. Nos dias de hoje, enfrenta múltiplos desafios, incluindo migrações em massa, crises de refugiados, tensões no Norte de África, no Médio Oriente e na África subsariana e uma crescente militarização, associada à competição por recursos energéticos e disputas territoriais.

No centro desta reconfiguração geopolítica e dos desafios emergentes surge o conceito de Indo-Mediterrâneo. O primeiro grande império a estabelecer uma ponte estratégica entre essas duas regiões, foi o Império Persa Aqueménida (c. 550–330 a.C.), que controlava as rotas comerciais no Índico e no Mediterrâneo, nomeadamente as rotas comerciais mediterrânicas dos fenícios e o comércio até ao subcontinente indiano vindo do Golfo Pérsico, mas também do Mar Vermelho.

Após a conquista do Império Persa por Alexandre, o Grande (c. 330 a.C.), e a posterior fragmentação dos seus domínios, o Império Selêucida (312 a.C. - 63 a.C.) e o Império Máuria (321–185 a.C.), liderado na altura por Chandragupta Máuria, disputaram o controlo das rotas comerciais que Alexandre adquiriu e que ligavam a Índia ao Golfo Pérsico e ao Mediterrâneo. A assinatura da paz entre os impérios expandiu o comércio internacional dessas rotas, estabelecendo o litoral ocidental indiano como um dos principais polos comerciais da época, interligando assim as duas regiões geográficas. (Ojha, 2023). Desta forma, aprofundou-se a interligação indo-mediterrânica que se tornou ainda mais relevante com a ascensão do Império Romano (27 a.C. até 476 d.C.). A partir de 30 a.C., por exemplo, a pimenta indiana ficou tão popular em Roma ao ponto de mais de 70% das receitas romanas dependerem dessa especiaria. Durante aproximadamente 670 anos, Roma manteve um intenso comércio com a Índia, trocando ouro e prata por especiarias, tecidos e outros bens de luxo (Shenoy, 2024).

Por conseguinte, durante o Império Romano, estabeleceu-se a Rota Dourada – um conjunto de rotas marítimas robustas que ligava o Mar Mediterrâneo ao subcontinente indiano. A magnitude dessa relação comercial é comprovada pelo facto de a Índia deter a maior coleção de moedas de ouro romanas encontradas fora do território imperial (Arha e Roa, 2025).

A conquista do Egito pelo Império Romano, após a Batalha de Áccio em 31 a.C., catalisou um aumento significativo no comércio indo-mediterrânico, uma vez que registos históricos indicam que o comércio com o Egito cresceu quase seis vezes, sendo o Mar Vermelho o principal elo entre o Mediterrâneo e o Índico. O geógrafo grego Estrabão descreveu que, no primeiro século d.C., cerca de 120 navios romanos partiam anualmente dos portos romanos do Mar Vermelho, com destino à Índia. (Arha e Roa, 2025).

No primeiro século d.C., Plínio, o Velho, já mencionava o impacto económico dessas trocas comerciais, pois essa interação facilitava a circulação de ideias e influências culturais, estreitando os laços entre o Mediterrâneo e o Índico. Com efeito, a dependência romana de produtos indianos era tão significativa que se estima que os impostos alfandegários cobrados sobre o comércio do Mar Vermelho tenham financiado um terço dos custos militares e administrativos do Império Romano (Arha e Roa, 2025).

Essa interligação indo-mediterrânica sofreu um golpe significativo em 642 d.C., com a conquista de Alexandria e do Egito pelo califado Rashidun. Consequentemente, o comércio direto entre Roma e a Índia foi interrompido, passando a depender de intermediários muçulmanos. Apesar dessa rutura e dependência, o intercâmbio comercial e de conhecimentos permaneceu ativo, pois os intermediários muçulmanos desempenharam um papel crucial na transmissão do conhecimento indiano para o Mediterrâneo, incluindo avanços na ciência, astronomia e matemática. Em 1205, Fibonacci divulgou um desses avanços na Europa através da sua obra, *o Liber Abaci (Livro de Cálculos)*, o sistema numérico que mais tarde ficou conhecido como “números árabes”. No próprio *Liber Abaci*, Fibonacci reconheceu as origens desses algarismos nos “nove números da Índia” e destacou a introdução do conceito do número zero (Arha e Roa, 2025).

Outro impacto na ligação indo-mediterrânica ocorreu em 1453, com a queda de Constantinopla, tendo sido destruído o monopólio comercial de cidades-estado italianas, como Veneza e Génova, sobre as rotas comerciais que ligavam a Índia e o Oriente ao Mediterrâneo. Esta mudança geopolítica obrigou as potências europeias a procurarem novas rotas para o comércio oriental, impulsionando a Era dos Descobrimentos, na qual Portugal se destacou (Shenoy, 2024).

A expansão marítima portuguesa no Índico, iniciada no final do século XV, não só desmantelou os resquícios do comércio veneziano e genovês na região, como também rompeu o monopólio islâmico sobre as rotas comerciais do oceano Índico; no entanto, essa intervenção portuguesa não chegou a separar completamente o Índico do Mediterrâneo.

Já no século XIX, os britânicos fortaleceram a interligação indo-mediterrânica com a construção do Canal de Suez (inaugurado em 1869), consolidando uma via estratégica entre as duas regiões. Porém, a colonização britânica do subcontinente indiano, seguida da sua partição na véspera da independência (1947) e por décadas de instabilidade no Médio Oriente, interromperam essa antiga e próspera rede comercial. Estes eventos criaram um interlúdio artificial numa das rotas comerciais mais antigas do mundo (Arha e Roa, 2025).

Nos séculos XX e XXI, embora o conceito de Indo-Mediterrâneo não tenha sido amplamente utilizado, a sua relevância geopolítica manteve-se, devido à sua dimensão territorial e à conectividade estratégica entre o Mediterrâneo e o Índico.

Na verdade, um conjunto de eventos marcou esta região e alteraram a percepção ocidental sobre a sua importância geoestratégica. Entre eles, destacam-se: 1) o encerramento do Canal do Suez durante a Guerra dos Seis Dias (1967) que interrompeu uma das mais cruciais rotas marítimas do mundo; 2) o surgimento da presença naval soviética no oceano Índico, durante a Guerra Fria, como parte da sua estratégia global; 3) a instalação da base militar norte-americana em Diego Garcia, consolidando a presença americana no Índico; 4) a guerra Irão-Iraque, entre 1980-1988, que afetou significativamente o transporte energético e a segurança no Golfo Pérsico; 5) a intervenção internacional no Kuwait em 1991, reafirmando a importância estratégica da região para o Ocidente; 6) as operações antipirataria no Corno de África, conduzidas por forças internacionais para proteger as rotas comerciais e vitais do Mediterrâneo e do Índico. Deste modo, estes momentos-chave reforçaram a percepção do Indo-Mediterrâneo como um espaço estratégico interligado e central na dinâmica das grandes potências (Schivardi, 2023).

A concepção de Indo-Mediterrâneo como a conhecemos atualmente tem na sua base o conceito “Mediterrâneo amplo”, apresentado pela escola geopolítica italiana. O almirante Giuseppe Schivardi destaca que a interligação entre o Mediterrâneo e o Índico já era bem reconhecida pelos estrategistas italianos durante a Primeira e a Segunda Guerras Mundiais. Um desses estrategistas foi o almirante italiano Giuseppe Fioravanzo, que salientou a centralidade do Mar Vermelho como eixo de ligação entre as duas regiões. O autor argumentava que o Mediterrâneo se estende estrategicamente até ao leste do Golfo Pérsico, formulando um conceito posteriormente adotado na academia italiana como “Mediterrâneo amplo” (Schivardi, 2023).

Este conceito não se restringe aos limites naturais do Mediterrâneo, mas projeta-se através das conexões marítimas mediterrânicas para outras regiões estratégicas, nomeadamente, o Mar Negro, o Mar Vermelho e as suas duas aberturas (Canal de Suez e Estreito de Bab-el-Mandeb) e o Golfo Pérsico. Dessa forma, o conceito “Mediterrâneo amplo” reforça a visão de um espaço geoestratégico interconectado entre o Mediterrâneo e o Índico, fundamental para o comércio, a segurança e a projeção de poder na geopolítica contemporânea.

Com base na escola geopolítica italiana, o Mediterrâneo apresenta-se como um alargado mar de ligação. Surge, assim, o Indo-Mediterrâneo, que salienta a relevância geopolítica e geoestratégica da interligação do Mediterrâneo com o Índico e, numa visão mais ampla, com o Indo-Pacífico, com este último a relevar-se um teatro geoestratégico próprio e autónomo, refletindo as dinâmicas globais contemporâneas.

O conceito Indo-Mediterrâneo tem ganho destaque no discurso político e nas relações de diversos atores regionais, designadamente Índia e Estados europeus. Esta nova realidade no Mediterrâneo tem sofrido nos últimos anos um reposicionamento

estratégico decorrente de diversos fatores como: 1) a ascensão económica dos Estados Árabes do Golfo como atores de peso; 2) as descobertas de petróleo e gás no Mediterrâneo oriental, reforçando a sua relevância energética; 3) a normalização das relações entre Israel e parte do mundo árabe, alterando a tradicional dinâmica geopolítica regional; 4) o agravamento das guerras civis no Levante e os conflitos no Mar Vermelho, que impactam a segurança e o comércio global (Mohan, 2024).

O IMEC

O conceito de Indo-Mediterrâneo adquiriu uma nova centralidade em 2023, numa reunião paralela à Cimeira do G20, realizada em Nova Deli, a 9 de setembro. Este encontro reuniu os líderes da Índia, Estados Unidos, Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos (EAU), França, Alemanha, Itália e União Europeia e terminou com a assinatura de um Memorando de Entendimento para a criação do corredor económico Índia-Médio Oriente-Europa (IMEC ou IMEEC) (Kumar, 2023).

Após a sua conclusão, o IMEC terá uma rede ferroviária transfronteiriça fiável e económica, que será suplementada pelo transporte rodoviário e pelas rotas marítimas disponíveis, facilitando a circulação de bens e serviços entre a Índia, os Emirados Árabes Unidos, a Arábia Saudita, a Jordânia, Israel, a Grécia, a Itália, a França e a Alemanha (Arshad, 2023).

O IMEC estrutura-se em dois corredores principais, o corredor oriental e o corredor ocidental. O primeiro estabelece a ligação entre a Índia e os Emirados Árabes Unidos, recorrendo a rotas de transporte já existentes na costa ocidental da Índia, que se ligam à rota terrestre do corredor. As mercadorias serão transportadas por via ferroviária através dos Emirados Árabes Unidos, atravessando a Arábia Saudita e a Jordânia, com destino ao porto israelita de Haifa, situado na costa mediterrânica. Por sua vez, o corredor ocidental, que liga o porto de Haifa aos portos da União Europeia, particularmente à França e Itália, permitirá a subsequente distribuição através das diversas redes ferroviárias europeias até aos seus destinos. Ora, o IMEC reduzirá a dependência do Canal do Suez e criará uma rota 40% mais rápida; tal rapidez deve-se ao facto de os comboios de mercadorias previstos para este corredor serem de alta velocidade, atingindo uma média de 120 km/h, o que representa uma velocidade cerca de quatro vezes superior à dos navios de carga (Suri et al., 2024).

Neste sentido, o IMEC insere-se no âmbito da Parceria para o Investimento Global em Infraestruturas (PGII) — uma iniciativa conjunta dos Estados do G7. Para financiar projetos de infraestruturas em Estados em desenvolvimento, tem catalisado investimentos em setores estratégicos e prioritários, nomeadamente para o combate às alterações climáticas e a resolução da crise energética, e com isso

aumenta a resiliência das cadeias de abastecimento, melhora a conectividade via infraestruturas digitais e redes de transporte eficientes, constrói sistemas de saúde sustentáveis e promove a igualdade e a equidade de gênero (Yadav, 2023).

Ora, ao abranger uma abordagem integrada de infraestruturas, tecnologia e desenvolvimento, o IMEC tem como objetivo final o desenvolvimento económico, a fim de reduzir as assimetrias globais, fortalecer a competitividade económica das regiões envolvidas mediante uma maior conectividade e integração económica entre a Ásia e a Europa, consolidando a interligação entre o Índico e o Mediterrâneo no panorama geopolítico contemporâneo.

Este corredor económico assenta num conjunto de princípios baseados no respeito pelo Direito Internacional, boa governação, Estado de direito, abertura, transparência, igualdade e segue ainda os princípios de proteção ecológica e ambiental. Além disso, visa trazer maiores benefícios económicos para todos de forma equitativa e equilibrada. Note-se que na assinatura do IMEC, o primeiro-ministro indiano afirmou que é extremamente importante garantir que estes princípios sejam seguidos com rigor (Kumar, 2023).

Com efeito, o IMEC também se distingue por um conjunto de características que o tornam singular, já que se trata de um corredor multifacetado, que vai além de uma mera rede transfronteiriça de transporte marítimo-ferroviário, fiável e economicamente eficiente, pois prevê também a instalação de cabos submarinos e terrestres para a transmissão de eletricidade e conectividade digital, bem como a construção de oleodutos destinados à exportação de hidrogénio limpo. Deste modo, promove a transição energética sustentável (Yadav, 2023) e a segurança económica e energética da Europa.

Este projeto justifica-se pela sua relevância estratégica, visto que constitui uma alternativa viável para aceder tanto à Índia como aos mercados emergentes da Ásia e aos mercados já estabelecidos da Europa. A sua implementação permitirá uma redução significativa no tempo e nos custos dos transportes de mercadorias entre a Índia e a Europa, uma redução estimada entre 30% e 40%. Além disso, os Estados fundadores do IMEC veem nesse corredor uma oportunidade para reforçar as cadeias de abastecimento nacionais e regionais, expandir o acesso comercial, fomentar a cooperação económica e, sobretudo, promover a criação de emprego (Arshad, 2023).

Paralelamente, alguns autores (Miller e Harris, 2023) defendem que o objetivo subjacente ao IMEC é, na realidade, contrariar a influência da China na região, reduzindo o impacto da Nova Rota da Seda, particularmente no Mediterrâneo, no Médio Oriente e no oceano Índico, uma vez que o IMEC é visto como um instrumento dos Estados Unidos da América (EUA) para reforçar os seus objetivos na região. Ora, tal como a China recriou as rotas da seda, os membros do IMEC

querem recriar as antigas rotas das especiarias da Índia para a Europa. Por conseguinte, a criação do IMEC está enquadrada com outras estratégias e iniciativas dos EUA, como o Diálogo de Segurança Quadrilateral com a Índia, Austrália e o Japão e no Golfo com o grupo I2I2 com a Índia, Israel e Emirados Árabes (Rizzi, 2024). Ao contrário da Nova Rota da Seda, o IMEC não se limita apenas ao comércio de bens e mercadorias, pois irá ser uma rota de dados seguros e em alta velocidade que poderá potencialmente facilitar a exportação de serviços de TI da Índia para a Europa e Ásia Ocidental (Suri et al., 2024).

Principais Atores Estatais Envolvidos

O IMEC envolve a parceria e a cooperação entre diversos Estados e até mesmo organizações como a UE, que têm em comum a sua presença na região do Indo-Mediterrâneo. Entre os principais atores presentes destacam-se a União Europeia, Estados do Médio Oriente, Índia, China e EUA.

1 – União Europeia

Quatro dos oito signatários do memorando do IMEC são europeus: a própria União Europeia (UE) e as suas três maiores economias – Alemanha, França e Itália (Rizzi, 2024). A presidente da Comissão Europeia, Ursula Von der Leyen, descreveu o IMEC como uma “ponte verde e digital entre continentes e civilizações” (Yadav, 2023). Do ponto de vista europeu, esse corredor representa uma oportunidade para a UE concretizar as suas estratégias geopolíticas e económicas, pois o IMEC está alinhado com a iniciativa Global Gateway da UE, sendo um possível instrumento para promover o crescimento sustentável, impulsionar o investimento em infraestruturas e reforçar os laços diplomáticos com Estados membros do IMEC.

Além disso, a UE dispõe de um fundo significativo, estimado em cerca de 300 mil milhões de dólares, alocados ao Global Gateway, para o financiamento de projetos de infraestruturas (Suri et al., 2024). No entanto, até ao momento, não existem planos concretos para a aplicação destes recursos no IMEC, tornando essencial que a UE estabeleça uma ligação estratégica entre o IMEC e o Global Gateway, por meio de investimentos tangíveis. Esta abordagem é particularmente relevante, dado que a UE e os seus Estados-membros procuram mitigar os riscos associados à dependência da China, reforçar a sua segurança económica, diversificar as suas fontes de energia e reduzir a dependência dos combustíveis fósseis russos no contexto da transição energética; logo o IMEC pode desempenhar um papel crucial na prossecução destes objetivos (Rizzi, 2024).

Este corredor fortalece, ainda, os laços económicos entre a UE e os Estados do Golfo, que desempenham um papel central no investimento em infraestruturas desde o Mediterrâneo até ao Indo-Pacífico. Esta cooperação não só facilita a manutenção e o aprofundamento das relações económicas e estratégicas da UE na região, mas também consolida a influência e a presença europeia num *hub* energético de relevância global. Ainda que o IMEC não elimine a influência chinesa no Médio Oriente, poderá contribuir para a preservação e o reforço da posição europeia na região.

No que diz respeito às relações com a Índia, a infraestrutura proporcionada pelo IMEC facilita uma maior ligação entre as partes, reduzindo os riscos económicos e geopolíticos, à medida que aumenta o fluxo comercial entre as duas regiões. Por outro lado, o IMEC oferece à União Europeia uma oportunidade estratégica para diversificar a sua economia, nomeadamente ao fortalecer as relações comerciais com a Índia. Repare-se que este país tem vindo a consolidar-se como um destino atrativo para investimentos em setores estratégicos, como a indústria de semicondutores, veículos elétricos e baterias. Com uma população de 1,4 mil milhões de pessoas e uma taxa de crescimento anual do PIB projetada em 7% até 2027, a Índia representa um mercado em rápida expansão, cujo potencial poderá ser amplamente explorado pelo bloco europeu. A Índia também apresenta uma competitividade significativa, embora ligeiramente inferior à da China, na produção de metais básicos para o setor automóvel, na maquinaria industrial e no campo aeroespacial, recursos fundamentais para indústrias-chave na Europa (Rizzi, 2024). Perante estas vantagens, a União Europeia tem demonstrado um interesse crescente no reforço das relações com a Índia. Em abril de 2022, a presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen, identificou o fortalecimento e a melhoria da cooperação UE-Índia como uma prioridade estratégica no seu discurso no Raisina Dialogue.

Simultaneamente, os principais Estados-membros da UE aceleraram a revitalização dos seus laços bilaterais. Por exemplo, o Chefe de Governo alemão, chanceler Olaf Scholz, visitou a Índia duas vezes em 2023 (fevereiro e setembro). Scholz e o primeiro-ministro indiano Narendra Modi, também se encontraram à margem da cimeira do G7 no Japão, reiterando a vontade de fortalecer as relações bilaterais e expandir os laços comerciais e económicos, bem como intensificar a cooperação no setor da defesa. Importa destacar que a Alemanha já é o principal parceiro comercial da Índia dentro da UE, o que reforça a relevância desse aprofundamento das relações.

De forma semelhante, a França também tem procurado consolidar o seu papel na diversificação e no fortalecimento da produção doméstica da Índia no setor da defesa. Reflexo da prioridade atribuída por ambas as partes ao desenvolvimento das suas relações estratégicas, registe-se o encontro bilateral entre Modi e o presidente Emmanuel Macron em julho de 2023, por ocasião do 25.º aniversário da parceria estratégica franco-indiana, que sublinhou a importância desta relação e reafirmou o compromisso entre os dois Estados à margem do G20 (Marino, 2023).

No continente europeu, o corredor mediterrânico do IMEC, também conhecido como corredor ocidental, sobrepõe-se a alguns projetos de grande importância como o gasoduto EastMed-Poseidon e o Interconector Euro-Ásia, um sistema elétrico cuja construção começou em 2022 e que segue uma rota semelhante à do EastMed, ligando as redes elétricas da Grécia, Chipre e Israel. A integração destes projetos ao IMEC complementa as suas capacidades e funções e consolida a dimensão energética do IMEC, ancorando-o como uma infraestrutura fundamental. É de salientar que a União Europeia já reconheceu, por exemplo, a importância do EastMed, incluindo-o na sua lista de “projetos de interesse comum”, ou seja, iniciativas de infraestruturas consideradas essenciais para os objetivos energéticos e climáticos do bloco europeu (Rizzi, 2024).

Apesar da importância inegável, a União Europeia enfrenta limitações institucionais internas que condicionam a sua participação no IMEC, um projeto de natureza multissetorial e inter-regional, abrangendo infraestruturas de transporte, dados e energia. A complexidade destas limitações, aliada ao desafio de conciliar interesses estratégicos globais com as prioridades potencialmente divergentes dos Estados-membros, constitui um obstáculo significativo para a atuação coordenada da UE no projeto.

Para mitigar estas dificuldades e assegurar uma abordagem estratégica e coerente, a nomeação de um coordenador de alto nível da UE para o IMEC representaria um primeiro passo fundamental. Esta medida poderia facilitar a definição de uma visão comum da União Europeia relativamente ao corredor, promovendo uma ação mais concertada e eficaz no futuro; porém, no âmbito do Indo-Mediterrâneo e do IMEC, destacam-se a Itália e a França devido às suas ações e perspectivas estratégicas (Sánchez-Caciedo e Ghanem, 2024).

2 – Itália

A Itália não só desenvolveu o conceito de “Mediterrâneo amplo”, como tem vindo a redefinir a sua abordagem estratégica para concretizar esse princípio e alcançar os seus objetivos estratégicos nacionais. É de assinalar um período marcado por decisões políticas frequentemente contraditórias e, por vezes, conflagradas, designadamente a adesão de Itália, como primeiro país do G7, o memorando de entendimento da Nova Rota da Seda da China, a dependência significativa da inteligência turca para a proteção dos interesses italianos na Líbia e o papel desempenhado pela Turquia na libertação de um trabalhador humanitário italiano raptado na Somália, ambas ex-colónias italianas. Importa, antes de mais, salientar que devido à sua presença na OTAN, a Itália tem mantido laços estreitos com o Paquistão e a Turquia, Estados que atualmente figuram entre os

principais aliados estratégicos da China. Até à nomeação de Mário Draghi como primeiro-ministro, a política externa italiana não demonstrava uma clara intenção de afastar-se dessas relações, mesmo quando o Paquistão e a Turquia atuavam contrariamente aos interesses estratégicos italianos e da UE no Afeganistão e em África (Shenoy, 2021).

Uma revisão da literatura sobre a importância do Mediterrâneo para a Itália mostra que o Mediterrâneo continua a ser um eixo essencial para a profundidade estratégica daquele país e há um reconhecimento crescente da necessidade de uma abordagem mais abrangente que inclua o conceito de Indo-Mediterrâneo, destacando a importância geopolítica do oceano Índico e do Indo-Pacífico para os interesses estratégicos do país.

Essa visão tem sido reforçada em discursos da primeira-ministra Giorgia Meloni. Em 2023, no Raisina Dialogue, esta salientou os primeiros meses do seu mandato, durante os quais deu prioridade ao desenvolvimento de parcerias estratégicas, especialmente no setor energético, posicionando a Itália como uma ponte entre o Mediterrâneo, a África e a Europa. Meloni destacou, ainda, a importância da transição energética e digital, na qual a produção de energia renovável, hidrogénio e eletricidade será cada vez mais globalizada, a fim de abastecer os Estados produtores, bem como suprir as necessidades energéticas europeias. Também mencionou a relevância da conectividade digital, enfatizando que os dados, essenciais para a sociedade contemporânea, irão fluir da Índia para a Europa através do Mediterrâneo, designadamente via Itália, por meio do Projeto Blue Raman, que visa conectar o Indo-Pacífico às economias europeias (Meloni, 2023).

Meloni fez uma analogia geopolítica ao afirmar que, com o avanço tecnológico e a abertura do Canal de Suez, foram criadas as condições para redefinir a geografia, tornando o Mediterrâneo um ponto de ligação estratégica entre o Atlântico e o Indo-Pacífico. Nesse contexto, a Itália, localizada no centro do Mediterrâneo, reafirma a sua identidade como parte integrante de uma comunidade euro-atlântica e do Ocidente cultural e político, à medida que expande a sua projeção geopolítica para o Indo-Pacífico, recuperando a tradição marítima das antigas repúblicas mercantis italianas e da era das expedições de Marco Polo (Meloni, 2023). Esta visão italiana alinha-se diretamente com o IMEC, no qual a Itália pretende maximizar os seus benefícios estratégicos, destacando-se o porto de Trieste como o principal terminal europeu do corredor. Situado no Adriático, Trieste é um porto histórico e um ponto logístico fundamental que conecta a rota comercial do IMEC ao coração industrial da Europa e, atualmente, o porto de Trieste desempenha um papel essencial na distribuição de cargas, com um terminal marítimo integrado a uma rede ferroviária eficiente, que transporta mercadorias para a Áustria, Alemanha, Chéquia, Hungria, Eslováquia e o norte da Itália. Através de uma ligação rodoviária com a Eslovénia e a Croácia, oferece uma flexibilidade que outros portos europeus, como o de

Tessalónica e o Pireu na Grécia ou Marselha na França, não conseguem igualar segundo o argumento italiano (Sant´Agata e Shenoy, 2025).

No sentido de fortalecer a importância geopolítica de Itália, esta beneficia de uma relação consolidada com Israel, que facilita a cooperação entre os portos de Haifa e Trieste, surgindo como um corredor logístico essencial para a secção ocidental ou mediterrânica do IMEC e permitindo um fluxo potente de mercadorias entre a Índia, Médio Oriente e os principais polos industriais da União Europeia, mediante um uso eficiente da infraestrutura já existente e, com isso, permitindo que Trieste seja o principal *hub* europeu do IMEC. Portanto, esta conectividade visa fortalecer a posição estratégica de Itália como o principal ator europeu dentro do IMEC, pois os seus interesses geopolíticos e económicos estão perfeitamente alinhados com essa responsabilidade.

3 – França

França ambiciona ser porta de entrada do IMEC na Europa, competindo diretamente com a Itália e, em menor grau, com a Grécia. Esse esforço ficou evidente durante a visita do primeiro-ministro indiano, Narendra Modi, a França, quando foi convidado por Emmanuel Macron para conhecer a cidade portuária de Marselha, apresentando-a como um *hub* estratégico para o comércio massivo que o IMEC promete gerar, sinalizando claramente a intenção da França de liderar a parte europeia do IMEC. Assistiu-se a um movimento estratégico, tendo Paris nomeado um dignitário especial para o IMEC, reforçando assim a sua participação na formação e construção do projeto, que Macron classificou como um “catalisador fabuloso” para impulsionar investimentos concretos franceses (Vohra, 2025).

A importância da China conduz à relevância crescente da parceria estratégica com a Índia; nesse contexto, o IMEC torna-se um instrumento ideal para fortalecer e expandir o comércio indiano no bloco europeu através da França, pois cabe à França assumir um papel de destaque no IMEC, tornando-se não apenas o ponto de entrada do corredor na Europa, como também o principal epicentro das relações comerciais entre a Índia e a União Europeia.

4 – Arábia Saudita

O príncipe herdeiro, Mohammed bin Salman, descreveu o IMEC como um corredor transformador para a região e para a economia global, destacando o potencial do projeto na criação de empregos a longo prazo e no crescimento esperado com o comércio entre a Índia e o Médio Oriente. A Índia e a Arábia Saudita já tenham assinado oito

acordos para fomentar a cooperação em diversas áreas, como energia, conectividade, digitalização, fabricação eletrônica, finanças e segurança (Maad, 2023). Procura-se que o IMEC reforce a integração econômica ao promover o desenvolvimento das redes ferroviárias, infraestruturas e novas oportunidades de negócios a médio e longo prazo na Arábia Saudita (Yadav, 2023). No entanto, o IMEC enfrenta ameaças significativas no Médio Oriente, devido à guerra em Gaza e aos ataques Houthis no Mar Vermelho, que representam um risco direto para o desenvolvimento do corredor.

Além disso, a rivalidade crescente entre a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos ameaça a consolidação do IMEC, pois ambos os Estados competem pela liderança econômica do Conselho de Cooperação do Golfo (GCC) e pretendem maximizar os seus benefícios dentro do corredor, minimizando os ganhos da contraparte. Essa disputa já está explícita no projeto, com Riade a defender os seus portos, como o Porto Rei Abdullah e o Porto Islâmico de Jidá ou os de Omã, como alternativas ao Porto Khalifa, nos Emirados Árabes Unidos que se prevê absorva a maioria do tráfego comercial com origem na Índia (Rizzi, 2024).

Esta ausência de coesão leva, em primeiro lugar, a Arábia Saudita a não ter pressa em concluir a ligação ferroviária com os Emirados, ligação essa necessária para o IMEC, pois promete reduzir entre cinco e sete dias o tempo de transporte de mercadorias para a Europa, em comparação com as rotas marítimas tradicionais. E, em segundo lugar, a um crescente protecionismo saudita contra produtos dos Emirados Árabes Unidos, lançando, assim, dúvidas sobre uma possível concertação regulatória e facilitadora do comércio, pilares essenciais para o sucesso do IMEC.

5 – Emirados Árabes Unidos

Os EAU observam o IMEC como um instrumento que, em primeiro lugar, poderá contribuir para diversificar a sua economia para além do petróleo, já que esperam que duplique a percentagem de comércio não petrolífero até 2031.

Em segundo lugar, fomentará as relações com a Índia e a Europa, esta última interessada nas exportações de hidrogénio verde por parte dos EAU; assim, com o IMEC, os EAU têm de ter a capacidade de produção tanto para exportação, como para consumo interno. Esta produção de hidrogénio verde está ligada aos esforços dos EAU de reduzir as emissões de gases de efeito estufa e integrar a conservação ambiental no IMEC. Os EAU pretendem, inclusive, atingir a neutralidade carbónica até 2050 e estão a desenvolver uma série de novos projetos de energia renovável (Maad, 2023).

Apesar da já referida rivalidade com a Arábia Saudita, os EAU tendem a ser a principal porta de entrada e saída do corredor para e do Médio Oriente, com o Porto de Khalifa a receber a maioria dos fluxos de mercadorias do corredor oriental do

IMEC, transferindo-as através de comboios para o porto israelita de Haifa e para o Mediterrâneo e a Europa e vice-versa. Com uma localização estratégica única, os EAU mostram-se tão interessados no IMEC que, após os ataques Houthis no Estreito de Bab al-Mandeb, por exemplo, contrataram uma empresa israelita, a Trucknet para auxiliar a movimentação de mercadorias dos Emirados Árabes Unidos para o Mediterrâneo, ao longo de uma rota que coincide amplamente com o IMEC (Rizzi, 2024).

6 – Índia

A Índia vê o Mediterrâneo como uma região estratégica, com crescente importância para o comércio, segurança e a conectividade global. Nesta perspetiva, o Ministro dos Negócios Estrangeiros da Índia, Subrahmanyam Jaishankar, destacou a relevância do Mediterrâneo, onde o comércio indiano com os Estados da região já chega aos 80 mil milhões de dólares. Com uma forte presença na região, a Índia conta com uma diáspora de aproximadamente 460.000 pessoas, das quais 40% vivem em Itália (Jaishankar, 2024).

Ao manter fortes laços económicos e históricos com o Médio Oriente, particularmente com a região do Golfo, o comércio bilateral varia entre os 160 e os 180 mil milhões de dólares anuais. O restante da região MENA (Médio Oriente e Norte da África) adiciona outros 20 mil milhões de dólares ao volume de trocas comerciais. Além disso, mais de 9 milhões de cidadãos indianos vivem e trabalham no Médio Oriente, reforçando os vínculos entre as regiões (Jaishankar, 2024).

Os interesses indianos no Médio Oriente, todavia, vão além do comércio, abrangendo também a energia, tecnologia, projetos industriais e serviços. Histórica e culturalmente ligada ao Médio Oriente, a Índia reconhece a importância geopolítica e securitária da região. Impulsionada pelas relações com o Médio Oriente e o Mediterrâneo, prevê-se que a economia indiana ascenda de quinta para terceira maior do mundo nos próximos anos.

Embora o Mediterrâneo represente oportunidades, também representa desafios para a Índia num cenário global incerto. O IMEC é uma das formas de a Índia aproveitar as oportunidades no Mediterrâneo, sendo um projeto que potencializará a presença indiana na região. Consequentemente, fortalece a ligação da Índia com a Europa, criando um ambiente favorável ao diálogo e à cooperação (Jaishankar, 2024).

A Índia vê-se no cerne do IMEC e considera que este não só melhorará a infraestrutura e a conectividade indianas, mas também poderá gerar novas oportunidades de emprego e cadeias de abastecimento, um passo importante para auxiliar a Índia a tornar-se um país desenvolvido até 2047 (Maad, 2023). Revela-se uma oportunidade única e transformadora para diversificar as suas rotas, reduzir em 40% o tempo de comércio entre a Índia e a Europa, melhorar significativamente

a eficiência do comércio e impulsionar a integração económica entre as regiões do Indo-Mediterrâneo (Yadav, 2023).

O empenho da Índia no IMEC reflete, além disso, por um lado, a sua crescente destreza diplomática, dado que procura reforçar as suas alianças geopolíticas com Estados-chave do Médio Oriente, da Europa e até mesmo da América do Norte, enquanto combate a influência da China no comércio global. Por outro lado, no que toca aos benefícios económicos e estratégicos do IMEC, a Índia pode consolidar o seu papel como participante importante e ativo nas redes globais de comércio (Bhowmick, 2024).

A Índia transformou a sua política de não-alinhamento em multi-alinhamento, sem, no entanto, envolver-se num bloco, mas sim transitando e cooperando entre vários blocos, com a participação em esquemas flexíveis que apoiam os seus interesses. Por outras palavras, a Índia participa em iniciativas e organizações que melhorem a sua posição, sem se juntar formalmente a nenhuma aliança que restrinja a sua capacidade de agir no cenário internacional, ou seja, sem colocar em causa a sua autonomia estratégica. A Índia, um membro fundador do BRICS, abraça entusiasticamente um corredor económico que une novos membros do BRICS (Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos) e vários Estados do G7.

O IMEC pode tornar-se, assim, a base para uma cooperação económica ainda mais estreita entre a Índia e o G7, permitindo que a Índia se torne uma ponte entre ambos os blocos. Poderá estender os seus laços com a UE e focar-se no desenvolvimento industrial, já que a Índia quer obter uma grande parcela das cadeias de valor globais que pretendem abandonar a China, aumentando desse modo o seu potencial industrial. Porém, as relações comerciais entre a Índia e União Europeia têm sido marcadas por negociações difíceis desde o início da década de 2010. Os dois lados discutem um acordo de livre comércio, mas subsistem os impasses sobre regimes de visto e acesso a mercados sensíveis, como o setor automóvel e agrícola. Apesar da reabertura das negociações em junho de 2022, motivada pelo interesse mútuo em conter a China, nenhum acordo foi alcançado até ao momento; embora o IMEC não dependa de um acordo de livre comércio entre a UE e a Índia, alguma forma de facilitação comercial aumentaria o potencial, permitindo ao IMEC oferecer uma maior e melhor alternativa à supremacia da China nas ligações entre a Ásia e a Europa, e à Índia construir a sua própria rede global de comércio com a Europa (Rizzi, 2024).

7 – China

A assinatura do Memorando de Entendimento sobre o corredor económico Índia-Médio Oriente-Europa (IMEC) ocorreu no ano de 2023, num momento estratégico e

simbólico, já que coincidiu com a 3.^a conferência e 10.^o aniversário da Nova Rota da Seda, que contou com a participação confirmada de cerca de 90 Estados.

O IMEC não foi encarado pela República Popular da China somente como uma iniciativa de conectividade económica, mas sim como um sinal de uma óbvia alternativa e óbvia competição geopolítica e geoeconómica direta entre o Ocidente (liderado pelos EUA) e a China, com ambos a disputar a supremacia de influência e projeção de poder na mesma região estratégica.

A China afirma que o projeto não tem objetivos económicos, mas sim grandes e fortes motivações geopolíticas, isto é, os EUA tentam reduzir ou eliminar a influência chinesa no Indo-Mediterrâneo através do IMEC, enquanto resposta estratégica à Nova Rota da Seda. Pequim descreve, ainda, que o IMEC terá a sua execução fracassada, porque o projeto segue um padrão de iniciativas estratégicas dos EUA que nem sempre se concretizam; nesse sentido, levantam dúvidas sobre a autenticidade quanto à disponibilidade de Washington e do Ocidente para ajudar Estados em desenvolvimento. Em todo o caso, é de sublinhar que o ceticismo chinês decorre das significativas implicações políticas do corredor (Yadav, 2023).

Apesar das críticas expostas, o Ministério dos Negócios Estrangeiros da China afirmou que acolhe o IMEC, desde que ele não se torne uma ferramenta geopolítica. Ainda assim, prevalece o receio de vários comentadores chineses que veem o IMEC como uma resposta exclusiva à Nova Rota da Seda e que é incapaz de incluir a China, algo que Pequim vê como incoerente, pois, por um lado, irá limitar a viabilidade do projeto, atendendo à capacidade chinesa de investimento e liderança em infraestruturas globais. Por outro lado, o sucesso do IMEC depende de fatores como o consenso entre os Estados envolvidos e a garantia de financiamento, desafios que podem dificultar a sua implementação; a China poderia auxiliar a ultrapassar essas dificuldades (Kumar, 2023).

Perante esta cooperação defensiva por parte da China, cabe à Índia ajudar à prosperidade do IMEC. Por isso, tem de assumir essas responsabilidades, nomeadamente na construção de consensos. A Cimeira do G20 e o memorando do IMEC refletem a capacidade indiana para construir pontes entre Estados e alcançar consensos num cenário global fragmentado.

8 – Estados Unidos da América

Os EUA observam o IMEC como uma extensão da Parceria para a Infraestrutura e Investimento Global (PGII), uma iniciativa lançada pelo presidente Joe Biden na cimeira do G7 em 2022. Já em 2023, na cimeira do G7 em Hiroxima, a crescente necessidade global para o financiamento de infraestruturas de alta qualidade impulsionou uma discussão sobre a identificação de novas oportunidades para

expandir a iniciativa do PGII. Em resposta a esta problemática, os EUA têm assumido os esforços para desenvolver corredores económicos estratégicos, canalizando mais de 30 mil milhões de dólares em subsídios, financiamento federal e investimentos privados para infraestruturas em diversos setores e regiões do mundo. Os EUA surgem, assim, como um dos principais patrocinadores do IMEC, apostando no projeto como um vetor de progresso económico, inovação tecnológica e fortalecimento geopolítico (Maad, 2023).

A nível económico, os EUA esperam que o corredor melhore a ligação e a integração económica entre continentes, promovendo assim um crescimento sustentável e inclusivo. Acresce que o IMEC alia-se aos esforços americanos para desenvolver tecnologias avançadas de energia limpa, aumentar o acesso seguro à Internet e fortalecer cadeias de abastecimento globais para garantir uma maior segurança alimentar.

No que diz respeito ao investimento, a abordagem americana visa atrair investimentos de diversos parceiros, incluindo do setor privado e estimular a criação de empregos qualificados ao longo do corredor. Paralelamente, Washington quer reverter a queda da sua influência no Médio Oriente e contrabalançar a crescente presença da China na região (Yadav, 2023). Enquanto os EUA utilizam o IMEC para se consolidarem como um parceiro alternativo e um investidor em mercados emergentes da Ásia e da África, Estados europeus, como França e Itália, veem o projeto como uma oportunidade para expandir a sua influência geoeconómica no Golfo e na Índia, defendendo a lógica de um Indo-Mediterrâneo (Arshad, 2023).

Oportunidades

Com a criação do IMEC, surgem agora na região do Indo-Mediterrâneo novas oportunidades para os Estados envolvidos no IMEC.

Entre as oportunidades existentes, sobressai a promoção da estabilidade regional e da paz, porque o IMEC representa uma oportunidade significativa para fortalecer a estabilidade na região e a cooperação entre os seus membros, designadamente para a Europa. O IMEC, alinhado à Global Gateway, permitirá à União Europeia reforçar os laços políticos e económicos entre os Estados do Médio Oriente, particularmente entre os Estados árabes e Israel. As participações da Arábia Saudita e de Israel demonstram um avanço diplomático significativo, que promove uma aproximação estratégica entre Telavive e Riade (Darmaki, 2024).

É importante ainda salientar que o IMEC oferece a consolidação de um corredor económico estável pelo Indo-Mediterrâneo, com centros logísticos avançados, redes ferroviárias modernizadas e portos estratégicos na região, que conferem ao projeto uma base sólida para um fluxo eficiente de bens e serviços, reforçados pelos estáveis

mercados financeiros da Índia e da União Europeia, que podem impulsionar a integração económica e contribuir para a resiliência das cadeias de abastecimentos globais. Este corredor permite a expansão do comércio bilateral e multilateral entre os seus membros e o aumento da conectividade logística, impulsionando o acesso ao mercado europeu, indiano e do Médio Oriente.

O IMEC não se limita à circulação de mercadorias, pois também serve como uma plataforma para a cooperação nos setores da energia e da tecnologia. A Índia já demonstrou interesse na interligação de redes elétricas internacionais, mediante uma iniciativa sob a Aliança Solar Internacional (Darmaki, 2024). Um dos pontos centrais do IMEC é a inclusão dos gasodutos de hidrogénio verde, visto como uma alternativa sustentável aos combustíveis fósseis e fortemente apoiada pela União Europeia (Suri et al., 2024).

Finalmente, o corredor fortalece a infraestrutura digital e a cibersegurança ao longo da sua extensão, com um canal de dados seguro de alta velocidade, aumentando o alcance dos serviços de tecnologia de informação da Índia e da Europa. Este aspeto facilita o comércio digital com a Europa e todo o Médio Oriente e permite uma maior integração tecnológica entre os Estados membros.

Desafios

Um dos maiores desafios à implementação do IMEC é a instabilidade política e militar no Médio Oriente, com maior expressão no conflito entre Israel e o Hamas, intensificado após os eventos de 7 de outubro de 2023. Esse último conflito deteriorou significativamente as relações entre Israel e os Estados árabes, o que prejudicou qualquer tentativa de cooperação económica e diplomática a curto prazo (Alhasan e Solank, 2023). Neste sentido, a Arábia Saudita, os Emirados Árabes Unidos e a Jordânia suspenderam os esforços de cooperar com Israel, e até o Egito chegou a suspender os acordos de Camp David, isto é, o acordo de paz que permitiu a Israel e ao Egito normalizarem as suas relações (Tiwari, 2024). Também a relação entre Israel e a Jordânia tornou-se mais tensa, dificultando não só a viabilidade do corredor ocidental do IMEC, mas também desta iniciativa enquanto projeto de integração regional. No essencial, o aumento das hostilidades leva ao enfraquecimento das iniciativas de conectividade, pois o comércio e a infraestrutura dependem diretamente da segurança e da estabilidade política na região (Alhasan e Solank, 2023).

Outro obstáculo relevante é a rivalidade entre a Arábia Saudita e os Emirados Árabes Unidos. Apesar de ambos apoiarem o IMEC, a competição estratégica entre Riade e Abu Dhabi levanta dúvidas sobre a eficaz capacidade de coordenação entre os dois Estados, tendo em conta que a conectividade entre a Arábia Saudita e os

EAU ainda é limitada, o que poderá repercutir-se no corredor. Sem um alinhamento claro sobre o papel que desempenhará cada Estado na logística e no comércio, há riscos de fragmentação do projeto e atrasos na sua implementação (Rizzi, 2024).

É de sublinhar que o Médio Oriente tem um historial complexo relativamente à conclusão de projetos de infraestruturas e conectividade, pois os países da região enfrentam uma burocracia excessiva e a falta de financiamento estável, a que se juntam disputas políticas entre os Estados envolvidos (Alhasan e Solank, 2023).

Há ainda a registar a exclusão de Estados estratégicos que, geográfica e politicamente, são candidatos naturais à participação no IMEC, designadamente o Iraque e o Omã, este último especificamente defendido pela Arábia Saudita, já que é visto não só como um ponto alternativo de trânsito entre a Índia e a Península Arábica, mas também como uma solução para a preocupação de um possível bloqueio do Estreito de Ormuz e do acesso ao Golfo Pérsico pelo Irão. A Turquia, enquanto um dos maiores centros logísticos da Eurásia e atendendo à infraestrutura existente, consegue conectar o Médio Oriente à Europa, mas coloca em causa as pretensões italianas, francesas e, de modo geral, europeias de assumirem um papel direto no IMEC através do Mediterrâneo. Finalmente, o Egito pode ser uma alternativa aos portos de Israel no corredor ocidental do IMEC, com uma ligação da Arábia Saudita para o Egito e depois dos portos egípcios do Mediterrâneo para a Europa, por exemplo, para Trieste (Gupta, 2024).

Os diferentes padrões entre os membros do IMEC, concretamente em normas e regulamentações, e o facto de a União Europeia cumprir medidas rigorosas contra a poluição e promulgar regulamentações para reduzir as emissões de dióxido de carbono dos automóveis, revelam ser um desafio à implementação do IMEC. Em oposição, a Índia tem sido pouco rigorosa no cumprimento das normas e regulamentações sobre as emissões e só recentemente começou a promulgar normas padronizadas (Darmaki, 2024). Outro desafio diz respeito à complexa rede de burocracia entre os diferentes Estados, porque esta impede a agilização dos procedimentos alfandegários (tarifas, impostos e regulamentações na fronteira) e as próprias estruturas legais (Sánchez-Caciedo e Ghanem, 2024). (Sánchez-Caciedo & Ghanem, 2024).

Conclusão

O IMEC representa um avanço de grande importância geopolítica, geoestratégica e geoeconómica no Mediterrâneo, na sua perspetiva ampla, introduzida pela academia italiana, permitindo a consolidação de uma importante região, o Indo-Mediterrâneo. A convergência de diversos interesses entre as economias emergentes e as potências ocidentais cria um paradigma único para o comércio internacional, a segurança energética e a infraestrutura digital. A par desse trabalho, o possível

alinhamento do IMEC com iniciativas como o Global Gateway da União Europeia fortalece os laços económicos, a conectividade logística e a cooperação diplomática, conduzindo a uma maior estabilidade regional e a um reforço dos laços entre nações e Estados historicamente divididos.

Muito focado nas questões da segurança e do equilíbrio da balança comercial, a consolidação de um corredor económico multissetorial estável no Indo-Mediterrâneo oferece vantagens significativas para os Estados da região, o que impulsiona as cadeias globais de abastecimento e facilita a diversificação económica nos diversos Estados interessados no IMEC. Além disso, o IMEC transcende a mera facilitação do comércio físico, já que atua como um vetor de cooperação em matéria de energia e inovação tecnológica. Prova dessa cooperação sustentável é a inclusão de gasodutos de hidrogénio verde e a interligação de redes elétricas internacionais, demonstrando haver um compromisso do projeto com a transição energética sustentável. A criação de um corredor digital seguro fortalece a infraestrutura cibernética da região, permite uma maior integração tecnológica e facilita o avanço do comércio digital no Indo-Mediterrâneo.

Finalmente, apesar das inúmeras oportunidades que o IMEC oferece, a sua viabilidade a longo prazo depende da capacidade de os Estados envolvidos superarem os desafios estruturais e políticos. Conflitos regionais e rivalidades estratégicas são fatores que podem influenciar o sucesso do IMEC. A exclusão de Estados-chave, como o Omã, Egito e Turquia, pode limitar o alcance do corredor, exigindo um maior reequilíbrio e um esforço diplomático para maximizar o seu potencial. Neste sentido, o IMEC surge como um dos projetos de infraestrutura mais ambiciosos da atualidade no Mediterrâneo, com o potencial de redefinir as dinâmicas do comércio global e da conectividade intercontinental. Uma vez executado convenientemente, poderá proporcionar aos seus membros uma maior autonomia económica, segurança energética e competitividade global.

Bibliografia

Alhasan, H. e Solank, V., 2023. *Obstacles to the India–Middle East–Europe Economic Corridor*. [Online] Disponível em: <https://www.iiss.org/online-analysis/online-analysis/2023/11/obstacles-to-the-india-middle-east-europe-economic-corridor/> [Acedido em março 2025].

Arha, K. e Roa, C., 2025. *Trieste and the New Golden Road*. [Online] Disponível em: <https://nationalinterest.org/feature/trieste-and-the-new-golden-road> [Acedido em fevereiro 2025].

Arshad, 2023. *India–Middle East–Europe Economic Corridor: Aspects and Prospects*. [Online] Disponível em: https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=10061&lid=6413&kval=IMEC [Acedido em março 2025].

- Bhowmick, S., 2024. *India charts its IMEC path to global trade influence*. [Online] Disponível em: <https://eastasiaforum.org/2024/11/07/india-charts-its-imec-path-to-global-trade-influence/> [Acedido em março 2025].
- Darmaki, A. M. A., 2024. *India Middle East Europe Economic Corridor: Opportunities and Challenges*. [Online] Disponível em: https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=12120&lid=7393&kval=IMEC [Acedido em março 2025].
- Gupta, P., 2024. *Bolstering economic connectivity along the IMEC*. [Online] Disponível em: [Acedido em março 2025].
- Jaishankar, S., 2024. *Remarks by External Affairs Minister, Dr. S. Jaishankar at the Rome Mediterranean Dialogue 2024*. [Online] Disponível em: https://www.mea.gov.in/Speeches-Statements.htm?dtl/38591/Remarks_by_External_Affairs_Minister_Dr_S_Jaishankar_at_the_Rome_Mediterranean_Dialogue_2024 [Acedido em março 2025].
- Kumar, S., 2023. *The Process & Principles of IMEC has Clear Advantage over China's BRI*. [Online] Disponível em: https://www.icwa.in/show_content.php?lang=1&level=3&ls_id=10039&lid=6385&kval=IMEC [Acedido em março 2025].
- Maad, S., 2023. *India - Middle East - Europe Economic Corridor: The need for new global infrastructure in a multipolar world*. [Online] Disponível em: <https://wuab.org/magazine-articles/imec-india-middle-east-europe-economic-corridor-the-need-for-new-global-infrastructure-in-a-multipolar-world/> [Acedido em março 2025].
- Marino, T., 2023. *The India-Middle East-Europe Corridor in Europe's Indo-Pacific Strategy*. [Online] Disponível em: <https://thediplomat.com/2023/09/the-india-middle-east-europe-corridor-in-europes-indo-pacific-strategy/> [Acedido em março 2025].
- Meloni, G., 2023. *President Meloni's speech at the Raisina Dialogue conference*. [Online] Disponível em: <https://www.governo.it/en/articolo/president-melonis-speech-raisina-dialogue-conference/21957> [Acedido em março 2025].
- Miller, M. C. e Harris, C., 2023. *IMEC Needs a Robust Economic Framework and a Stable West Asia*. [Online] Disponível em: <https://www.cfr.org/blog/imec-needs-robust-economic-framework-and-stable-west-asia> [Acedido em março 2025].
- Mohan, C. R., 2024. *India and Europe: The Rise of the Indo-Mediterranean*. [Online] Disponível em: <https://www.isas.nus.edu.sg/papers/india-and-europe-the-rise-of-the-indo-mediterranean/> [Acedido em março 2025].
- Ojha, S. V., 2023. *The India Middle-East Europe Economic Corridor (IMEC): Reviving Prosperity; the Mauryan, Chola Connect*. [Online] Disponível em: <https://www.vifindia.org/article/2023/september/27/The-India-Middle-East-Europe-Economic-Corridor> [Acedido em fevereiro 2025].
- Rizzi, A., 2024. *The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen*. [Online] Disponível em: <https://ecfr.eu/publication/the-infinite-connection-how-to-make-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-happen/> [Acedido em março de 2025].

- Sánchez-Caciedo, A. e Ghanem, D., 2024. *From hype horizon - What EU needs know bring IMEC life*. [Online] Disponível em: <https://euagenda.eu/publications/from-hype-to-horizon-what-the-eu-needs-to-know-to-bring-imec-to-life> [Acedido em março 2025].
- Sant'Agata, G. T. d. e Shenoy, V., 2025. *Trieste as pillar of IMEC for Europe could create a new Golden Road*. [Online] Disponível em: <https://economictimes.indiatimes.com/news/india/trieste-as-pillar-of-imec-for-europe-could-create-a-new-golden-road-for-india/articleshow/118117924.cms?from=mdr> [Acedido em março 2025].
- Schivardi, G., 2023. *Connecting Italy's Mediterranean and India's Ocean*. [Online] Disponível em: <https://www.gatewayhouse.in/italys-mediterranean-indias-ocean/> [Acedido em março 2025].
- Shenoy, V., 2021. *Exploring Draghi's Italy and its relation with India*. [Online] Disponível em: <https://decode39.com/2580/draghi-italy-india-vas-shenoy/> [Acedido em março 2025].
- Shenoy, V., 2024. *The confluence of the two seas: India-Italy partnership over IMEEC and Mediterranean*. [Online] Disponível em: <https://economictimes.indiatimes.com/opinion/et-commentary/the-confluence-of-the-two-seas-india-italy-partnership-over-imeec-and-mediterranean/articleshow/113527179.cms?from=mdr> [Acedido em fevereiro 2025].
- Suri, N. et al., 2024. *India-Middle East-Europe Economic Corridor: Towards a New Discourse in Global Connectivity*. [Online] Disponível em: <https://www.orfonline.org/research/india-middle-east-europe-economic-corridor-towards-a-new-discourse-in-global-connectivity> [Acedido em Março 2025].
- Tiwari, A., 2024. *It's Hard Not to be Pessimistic About IMEC*. [Online] Disponível em: <https://southasianvoices.org/geo-m-in-n-pessimistic-about-imec-03-11-2024/> [Acedido em março 2025].
- Vohra, A., 2025. *Macron pitches France as India's European trade gateway*. [Online] Disponível em: <https://www.dw.com/en/macron-pitches-france-as-indias-european-trade-gateway/a-71605928> [Acedido em março 2025].
- Yadav, A., 2023. *India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): A Transformative Initiative Connecting Continents*. [Online] Disponível em: <https://www.asiainglobalaffairs.in/Commentary/india-middle-east-europe-economic-corridor-imec-a-transformative-initiative-connecting-continents/> [Acedido em março 2025].