

# **India–Middle East–Europe Economic Corridor: ¿competencia real para China?**

**Salvador Iborra-fUENTE:LISA  
NEWS**

**12 de septiembre de 2025**

**Análisis**

**Salvador Iborra**

**Alumno del Máster Profesional de Analista Internacional y Geopolítico de LISA Institute. Graduado en Derecho por la Universidad de Cádiz. Interesado en los tableros de juego geopolíticos, así como en la Historia para comprender el presente en marcha y el futuro que aproxima.**

**El Corredor Económico India-Oriente Medio-Europa (IMEC) surge como una ambiciosa alternativa a la Nueva Ruta de la Seda impulsada por China. Promovido por India, la Unión Europea y varios aliados regionales, busca transformar las rutas comerciales entre Asia y Europa. En este artículo, Salvador Iborra, alumno del Máster Profesional de Analista Internacional y Geopolítico de LISA Institute, analiza su futuro geopolítico y sus implicaciones estratégicas.**

**El India-Middle East-Europe Economic Corridor o IMEC es un proyecto de conectividad a lo largo del camino de la antigua Ruta de la Especia. Está impulsado por India, algunos Estados de Oriente Medio y la Unión Europea.**

**Con profundas implicaciones geopolíticas, rivaliza con la Iniciativa de la Franja y la Ruta china (BRI) y podría transformar económica y logísticamente la región del Indo-Mediterráneo.**

**Mercancías a través del desierto: la relevancia interregional del IMEC**

**Nacido en septiembre de 2023 como alternativa potencial al BRI chino, este corredor indo-mediterráneo representa una oportunidad estratégica. Busca diversificar las rutas de transporte Asia-Europa.**

**El IMEC no pretende solo mejorar la logística regional sino también la**

**conectividad digital, las telecomunicaciones y facilitar la transición energética hacia fuentes verdes.**

**?? Te puede interesar: La carrera del siglo: India y China se preparan para su centenario**

**De acuerdo con las estimaciones iniciales, la ruta reducirá los costes logísticos en un 30% y el tiempo de transporte en un 40% con relación al transporte marítimo vía Canal de Suez.**

**El memorando de entendimiento del proyecto no contiene numerosos detalles, pero encaja de manera óptima en la agenda estratégica de sus participantes:**

**Para Estados Unidos, es una herramienta para contrarrestar la influencia china en la región. También busca desarrollar el esquema regional planteado por los Acuerdos de Abraham: un eje Tel-Aviv-Riad diplomáticamente normalizado.**

**Adicionalmente, demostrar las capacidades occidentales de llevar a cabo grandes planes de infraestructura y generar sintonía entre India, Europa y Estados Unidos.**

**Auspiciado por la Administración Biden, el presidente Donald Trump contempla este proyecto con la misma ambición.**

**Tras su reunión con el presidente Narendra Modi en febrero de 2025, el estadounidense reafirmó el compromiso de Washington con el proyecto. Prometió construir «una de las rutas más grandes de la historia, que va desde India a Israel e Italia, y luego hasta Estados Unidos».**

**Arabia Saudí y Emiratos Árabes Unidos la contemplan como una oportunidad estratégica en el marco de su enfoque como puente entre Oriente y Occidente. Ambos Estados pretenden convertirse en el futuro en centros comerciales clave para el transporte de mercancías entre Asia y Europa.**

**En esta dirección, la diversificación económica es un objetivo crucial para el futuro de los Estados del Golfo Pérsico. Una conectividad ferroviaria potenciada y ordenada facilitaría el transporte de materias primas y bienes locales. Esto ayudaría a estos países a desarrollar una base industrial.**

**Para Israel, el think-tank israelí BESA Center destaca el potencial del IMEC para modernizar su infraestructura de transporte y logística.**

**También permitiría convertirse en un centro de tránsito Asia-Europa. Otro efecto colateral deseado es el fortalecimiento de los lazos con los países del Golfo y la ampliación de su círculo de socios económicos. Esto permitiría dejar atrás su estatus de ‘economía insular’.**

**?? Te puede interesar: ¿Por qué India y Pakistán pelean por Cachemira?**

**La participación europea en el IMEC le posicionaría como un actor influyente a nivel global en la ‘diplomacia de la infraestructura’. Este es un propósito que la UE anhela desde que lanzó, en 2021, la iniciativa Global Gateway.**

**Más allá de la perspectiva puramente geopolítica, el IMEC contribuirá a la seguridad económica europea. Lo hará reduciendo la exposición a China en las cadenas de valor y construyendo una ruta alternativa al Canal de Suez. Asimismo, se reforzaría la seguridad energética con las conexiones planteadas para la ruta de cara a importar hidrógeno verde.**

**En el caso de India, tiene un interés en contener la influencia china en la región indo-pacífica. Modi pretende contrarrestar la primacía china en la conectividad asiático-europea a través de esta iniciativa.**

**Con respecto a sus pretensiones de convertirse en líder del Sur Global, la capacidad de la India para construir corredores económicos con el G7 es clave. Al mismo tiempo, India es miembro de los BRICS y mantiene una postura evasiva respecto a Ucrania. Esto promovería su imagen como una potencia no divisoria, algo que su rival por el liderazgo del Sur Global, China, no puede reclamar.**

**Trazado del IMEC:  
Tramo oriental (de India al Golfo)**

**Las mercancías parten desde puertos clave de la costa oeste india como Mumbai o Mundra, dirigiéndose hacia los Emiratos Árabes Unidos vía enlace marítimo.**

**El destino más viable es el puerto emiratí de Jebel Ali. Es el noveno puerto más activo del mundo y el más grande y concurrido de Oriente Medio.**

**Para mejorar esta conexión India y los EAU firmaron un Acuerdo Marco Intergubernamental en febrero de 2024, meses después del anuncio del nacimiento del IMEC. El acuerdo establece un marco para**

**impulsar la operación del IMEC, enfocado en sectores como puertos, transporte marítimo y logística.**

**Se inició también el desarrollo del Virtual Trade Corridor (VTC) y de la plataforma MAITRI. Ambas están destinadas a facilitar el intercambio de datos, documentos aduaneros y trámites digitales entre los puertos de ambos países.**

**Tramo central (del Golfo a Israel)**

**Para llegar a Europa es necesario atravesar la Península Arábiga.**

**Uno de los mayores retos de la ruta era la conexión ferroviaria entre los puertos de Emiratos Árabes Unidos y Ghuwaifat, ciudad ubicada en la frontera con Arabia Saudí. No obstante, en febrero de 2023 se inauguró la Etihad Rail Stage 2, por lo que la circulación de trenes de carga ya está en marcha y es continua.**

**Posteriormente, las mercancías se introducen en el sistema ferroviario nacional saudí para alcanzar la frontera jordana utilizando la línea Norte-Sur, operativa desde 2022.**

**No obstante, la conexión hasta el puerto de Haifa, clave para alcanzar el mercado europeo, no se ha desarrollado hasta el momento. El Proyecto Ferroviario Nacional Jordano está ralentizado por falta de inversión y la propuesta israelí de «Tracks for Regional Peace», cuyo objetivo era conectar Haifa con Arabia Saudita, lleva congelada desde el inicio de la Guerra de Gaza.**

**Por tanto, se opta por el transporte por carretera hasta dicho puerto.**  
**Tramo occidental (Israel a Europa)**

**Grecia e Italia son los Estados mejor posicionados para convertirse en los destinos portuarios finales del corredor por razones geográficas. El Pireo, Génova, Nápoles y Trieste están más cerca no solo de las fuentes de energía emergentes del sudeste del Mediterráneo. También se encuentran más próximos, por ferrocarril, a las economías en crecimiento del este de la UE, como Polonia.**

**?? Te puede interesar: ¿Por qué ha estallado la violencia etnonacionalista en India?**

**No obstante, El Pireo presenta una debilidad manifiesta. Este punto logístico clave para las cadenas de suministro europeas es propiedad mayoritaria del Grupo China Ocean Shipping Company (51%) desde 2016. En 2021, la empresa china adquirió otro 16%. Se antoja**

**improbable que Estados Unidos acepte como punto final del corredor —una iniciativa que busca contrarrestar la influencia china— una infraestructura portuaria de propiedad china.**

**¿Qué riesgos afectan al Corredor?**

**Una serie de obstáculos críticos ensombrecen las perspectivas a corto y mediano plazo de este ambicioso proyecto:**

### **Obstáculos financieros y regulatorios**

**Las perspectivas financieras iniciales del IMEC se ven empañadas por la incertidumbre sobre la financiación. Este problema se agrava aún más por la dependencia de las asociaciones público-privadas (APP).**

**Si bien el príncipe heredero de Arabia Saudita, bin Salman, ha prometido una contribución de 20 000 millones de dólares, la viabilidad de este compromiso es incierta.**

**Otro obstáculo reside en la compleja red de regulaciones que existe en los distintos países.**

**La simplificación de los procedimientos aduaneros (aranceles, impuestos y regulaciones fronterizas), los marcos legales y las cuestiones de seguros exige un gran esfuerzo para reducir la burocracia. Para ello, es necesario lograr un consenso entre los miembros del Corredor.**

### **La anhelada estabilidad regional: Gaza y el reciente conflicto israelí-iraní de 2025**

**El IMEC se enfrenta a un panorama geopolítico complejo. El corredor atraviesa una región marcada por diversas dinámicas políticas, donde profundas tensiones, ejemplificadas por la rivalidad entre Arabia Saudí e Irán, amenazan con descarrilar la cooperación a pesar de los recientes intentos de reconciliación.**

**Los conflictos activos complican aún más la situación, empeorando tras la operación israelí en suelo iraní en junio de 2025. El recrudecimiento de la invasión israelí de la Franja de Gaza hace imposible una normalización diplomática entre saudíes e israelíes, lo cual impide el desarrollo de la iniciativa del IMEC. Adicionalmente, la amenaza de los hutíes a infraestructuras de la región empeora las perspectivas.**

### **Actores regionales excluidos**

**La realización del IMEC se enfrenta a un obstáculo importante debido a la exclusión de actores regionales cruciales como Catar, el Sultanato de Omán, Irán, Egipto y Turquía. Esta exclusión ha suscitado críticas del presidente Erdogan, quien declaró que «no hay corredor sin Turquía».**

**Turquía participa activamente en proyectos alternativos como el TITR, el gasoducto Qatar-Turquía, el Corredor de Gas del Sur y el Proyecto de Desarrollo de la Carretera de Irak, lo que complica aún más la posible coordinación con el IMEC.**

**Catar también ha sido completamente marginado de la iniciativa, y su aislamiento se verá aún más agravado si el gas natural se incluye en el IMEC. Cada uno de estos países, y otros como China, se verán tentados a socavar la iniciativa a su manera.**

#### **Tres escenarios para el IMEC**

**El futuro de esta iniciativa variará en función de las circunstancias regionales resultantes de las operaciones israelíes en Gaza, el estatus de Irán en Oriente Medio, la influencia china en los actores participantes y el interés de Estados Unidos en el IMEC:**

**Escenario optimista: corredor plenamente operativo en la década de 2030**

**El IMEC logra superar los obstáculos políticos y financieros actuales gracias al respaldo continuado de EE. UU., India y la UE, así como al interés de países del Golfo en diversificar sus economías más allá del petróleo.**

**La finalización de las hostilidades derivadas de la guerra en Gaza gracias a acuerdos sostenidos con mediación de Estados Unidos permite la reactivación de las dinámicas diplomáticas de los Acuerdos de Abraham de 2020. Washington refuerza el IMEC como parte de su estrategia de contrapeso a China y de consolidación de lazos con India, Emiratos Árabes Unidos e Israel (grupo I2U2).**

**La normalización diplomática israelí-saudí habilita la creación de un enlace ferroviario desde el Índico al Mediterráneo, consolidándose una cadena logística eficiente y segura. Europa obtiene un acceso más estable a mercados asiáticos y energía limpia (importación de hidrógeno verde indio), reduciendo dependencia de Rusia y de cuellos de botella como Suez.**

**Pekín mantiene su estrategia de la Iniciativa de la Franja y la Ruta**

**pero adapta su enfoque ante el avance del IMEC. Opta por no confrontar directamente y busca fórmulas de coexistencia competitiva, convirtiéndose en iniciativas complementarias.**

**Escenario intermedio: funcionamiento parcial**

**El corredor logra avances relevantes, pero de forma fragmentada y con un ritmo más lento al previsto. El proyecto no se abandona, pero su alcance y rentabilidad quedan condicionados por tensiones regionales y problemas de financiación.**

**Aunque la cooperación entre Israel y los países del Golfo se produce, se limita a la esfera técnica a través de acuerdos discretos, haciéndose inviable la normalización diplomática. Jordania, aunque interesada en ser parte del trazado, se muestra cautelosa ante posibles repercusiones sociales internas por la relación con Israel.**

**Irán se mantiene como opositor político y estratégico al corredor, ya que lo percibe como una iniciativa que lo margina de las rutas comerciales globales. Sin embargo, al no poder bloquear directamente la construcción, su influencia se traduce en presión indirecta a través de los hutíes, generando riesgos de seguridad para los tramos terrestres.**

**?? Te puede interesar: El proyecto Mausam: la estrategia marítima de la India en el Océano Índico**

**China ejerce influencia que ralentiza el proyecto, obligando a Arabia Saudí, Emiratos Árabes y Grecia a mantener equilibrios estratégicos: invierten en el IMEC, pero sin renunciar a la cooperación con proyectos chinos.**

**Escenario pesimista: estancamiento**

**El corredor nunca alcanza un funcionamiento pleno y puede incluso quedar paralizado o abandonado, simbolizando las dificultades para articular una integración real en Oriente Medio.**

**La continuación de un conflicto prolongado en Gaza refuerza la percepción de inestabilidad crónica en la región, afectando a la seguridad de la infraestructura logística en Israel y sus conexiones hacia Jordania y Arabia Saudí. El proyecto pierde legitimidad ante los países árabes si Israel mantiene una postura de confrontación abierta, lo que erosiona la cooperación regional.**

**Estados Unidos reduce su compromiso estratégico en la región, quedando el proyecto sin su patrocinador político y financiero clave.**

**La ausencia de liderazgo estadounidense deja un vacío que es ocupado por China o por dinámicas regionales marcadas por la fragmentación y el conflicto.**

**China intensifica la competencia estratégica con EE. UU. en la región. Refuerza su proyecto de la Nueva Ruta de la Seda (BRI) y ofrece a los actores regionales mayores incentivos financieros que los previstos en el corredor IMEC. Países como Arabia Saudí o Emiratos priorizan acuerdos energéticos y de infraestructuras con Pekín, lo que desplaza el interés hacia alternativas chinas.**