

Sistemi di Logistica

la newsletter

Supplemento a «Sistemi di Logistica», trimestrale on line di politica economica dei trasporti e della logistica diretto da Rocco Giordano

SISTEMI DI LOGISTICA

la newsletter

Supplemento a

SISTEMI DI LOGISTICA

Anno XVII - n. 5

Dicembre 2024

Rivista trimestrale on line

Registrazione del Tribunale

di Napoli

n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci

Luigi Battistelli

Andrea Boitani

Giacomo Borruso

Agostino Bruzzone

Giulio Erberto Cantarella

Fabio Carlucci

Loreto Colombo

Fabrizio Dallari

Giulio Maternini

Giuseppe Moesch

Pasquale Persico

Lanfranco Senn

Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Anna Crispino

Redazione

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39 0813182132

segreteria.giordanoeditore@

gmail.com

Editore

Giordano Editore

via Risorgimento, 46

80028 (Grumo Nevano)

Napoli

Tel. +39. 0813182132

www.roccogiordanoeditore.eu

Belt and Road Initiative (BRI) e Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC)

Analisi comparativa delle crescenti strategie commerciali e geopolitiche

Pubblichiamo due lavori che hanno catturato la nostra attenzione: il primo del dott. Alessandro Bonifazi, un paper presentato presso la Excellence In Services International Conference - EISIC 2024 in continuazione con la Tesi di Master di I Livello in Logistica e Trasporti presso l'Università Nicolò Cusano, e il secondo lavoro del dott. Kenyeri Andrea Laszlo, un estratto della Sua tesi di laurea con la medesima Università.

Abstract

Questo studio si propone di analizzare e confrontare due significative iniziative logistiche e geopolitiche: la Belt and Road Initiative (BRI) della Repubblica Popolare Cinese e il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC), promosso dall'Occidente. Queste iniziative evidenziano la crescente intersezione tra logistica e strategia geopolitica nel conflitto moderno per la supremazia globale. La BRI si concentra sull'espansione delle infrastrutture terrestri e marittime in Asia, Africa ed Europa, con l'obiettivo di consolidare la posizione della Cina in questi territori. Parallelamente, l'IMEC mira a rafforzare i legami economici tra il subcontinente indiano, il Medio Oriente e l'Europa, offrendo un'alternativa al tradizionale passaggio attraverso il Canale di Suez. Entrambe le iniziative condividono l'obiettivo di estendere le reti infrastrutturali per facilitare l'accesso ai mercati europei e promuovere lo sviluppo economico nelle regioni coinvolte, migliorando al contempo l'influenza delle rispettive superpotenze. Questo lavoro esaminerà le principali infrastrutture logistiche, come porti strategici, rotte marittime, collegamenti ferroviari e grandi hub intermodali lungo entrambe le rotte.

L'analisi rifletterà su come la competizione logistica tra Cina e Stati Uniti non solo sottolinei l'importanza strategica della logistica nelle attuali dinamiche geopolitiche, ma riveli anche come questa rivalità si manifesti attraverso strategie logistiche concorrenti per la dominazione globale.

Introduzione

Ogni strategia volta a rafforzare la logica del potere include la logistica. Questo rappresenta il passaggio fondamentale di qualsiasi sfida geopolitica, soprattutto se supportato da una volontà governativa. Nella storia antica, moderna e contemporanea, ogni iniziativa volta a promuovere il commercio ha generato sinergie o contrasti tra le nazioni (Rutner et al., 2012). Non si tratta solo di profitti, ma anche di prestigio: quando aziende private o pubbliche hanno l'opportunità di conquistare quote di mercato o proporre i propri prodotti, il paese esportatore può beneficiare di un maggiore riconoscimento e reputazione (Roscoe et al., 2022). Inoltre, quando tali forniture sono considerate provvidenziali, rafforzano i legami tra le parti coinvolte. Questo può avvenire sia a livello individuale che collettivo (Neilson, 2012). Quest'ultimo caso è il più cruciale, coinvolgendo grandi aziende e stati.

La diffusione del commercio è sempre stata un'occasione di interazione tra popoli diversi, non solo attraverso lo scambio di prodotti, ma anche di conoscenze ed esperienze. Il ruolo stereotipato del mercante ha caratterizzato l'immaginario collettivo, perfettamente incarnato da Marco Polo (1254-1324). Sebbene non sia stato il primo europeo a raggiungere la Cina, egli fu testimone dei suoi viaggi, assumendo anche il ruolo di ambasciatore e scrittore. La sua testimonianza dettagliata divenne un'opera letteraria cruciale intitolata *Il Milione - libro delle meraviglie del mondo*, scritta insieme a Rustichello da Pisa. L'interesse intorno a questo libro non si limitava a una narrazione esotica, ma rappresentava un'interazione proattiva con culture straniere. Più nello specifico, il viaggio di Marco Polo verso il continente asiatico divenne un'occasione di commercio, contatto e, infine, prestigio diplomatico. Per questo motivo, *Il Milione* ispirò idee e valori alla base di ogni rotta strutturata (Jackson, 1998).

Al di fuori della narrazione, ogni esploratore ha tracciato itinerari che successivamente hanno assunto molteplici scopi. In ogni caso, tali sforzi hanno potenziato qualsiasi processo logistico ambizioso. Ogni impero ha strutturato il proprio potere anche attraverso percorsi volti a facilitare la mobilità del

proprio esercito e delle proprie attività commerciali (Kehne, 2007). I romani iniziarono la tradizione di dare un nome alle loro principali strade, e ancora oggi tali denominazioni sopravvivono. Questa decisione politica di nominare le strade facilitava la loro identificazione, rafforzando l'identità del territorio e inviando un messaggio indiretto agli stranieri: ogni infrastruttura nominata segue una "progettualità", identificabile immediatamente come la volontà dei romani di manifestare la loro visione imperiale. Utilizzando una terminologia aziendale, si trattava di una sorta di "brand identity" ante litteram (Roth, 1999; Tichelaar, 2002).

Questo preambolo mira a dimostrare come la logistica plasmi l'immagine complessiva di un paese, non solo economicamente ma anche sociologicamente. Qualsiasi progetto logistico ambizioso affronta molteplici fasi, ognuna guidata da obiettivi apparentemente fruttuosi (o persino egemonici). Tornando alla contemporaneità, la mentalità complessiva dietro infrastrutture logistiche strutturate e le loro interconnessioni modella ulteriormente partnership e alleanze (Nuseva et al., 2023). Questo è ancora più evidente quando aspetti fisici e tecnologici si fondono, con un particolare riferimento all'intelligenza artificiale (Richey et al., 2023). In effetti, questa epoca è caratterizzata da molteplici sfide contemporanee che coesistono, specialmente quando vengono dichiarati e concretizzati enormi investimenti. Gli ingenti investimenti dietro la BRI e l'IMEC rappresentano una questione di fiducia reciproca tra i giocatori e gli investitori coinvolti. Sicuramente, si tratta di finanza, ma anche di politica. L'idea generale di costruire porti, strade, ponti e infrastrutture associate richiede agli investitori una chiara visione a lungo termine.

Questa non è una nuova logica imperialistica, ma può essere simultaneamente un'opportunità e una minaccia per i paesi coinvolti. Le potenzialità economiche dietro i piani della BRI e dell'IMEC potrebbero, parallelamente, lanciare nuove forme di dipendenza dai percorsi: non solo commerciale, ma anche politica. Questo rischio non riguarda i partner statali in entrambe le iniziative; tuttavia, condizionerà sicuramente le ulteriori interlocuzioni. Nell'era post-Covid, quando le catene del valore globali vengono messe in discussione nei quadri di "nearshoring" e "reshoring", far parte di un'enorme rotta infrastrutturale significa una scelta di campo per le parti coinvolte (Akbari, 2024). Questo è il motivo alla base del confronto tra BRI e IMEC, che apre un dibattito sulle principali sfide commerciali e geopolitiche in corso.

BRI: Belt and Road Initiative

Sezione Descrittiva

La Belt and Road Initiative (BRI), conosciuta anche come Nuova Via della Seta o One Belt One Road, è un'iniziativa strategica annunciata nel 2013 dal presidente cinese Xi Jinping. L'obiettivo principale della BRI è rafforzare i legami commerciali con i paesi di Eurasia e Africa, agendo come contromisura alla strategia di contenimento navale americana nella regione India-Medio Oriente-Europa, che rappresenta una vulnerabilità significativa per la Cina (Bonifazi, 2024).

Lo scenario globale contemporaneo è complesso e difficile da interpretare. Gli analisti geopolitici necessitano di una conoscenza ampia per navigare tra settori diversi, e gli operatori logistici, spina dorsale del commercio globale, devono possedere una comprensione olistica delle dinamiche geopolitiche. Gli equilibri internazionali sono sempre più attenti alle manovre di Pechino: da un lato, le elezioni taiwanesi del 13 gennaio 2024 hanno confermato l'orientamento pro-americano degli elettori con la vittoria del candidato del Partito Progressista Democratico, Lai Ching-te; dall'altro, la crisi nel Mar Rosso, scatenata dai ribelli Houthi, sta ostacolando l'accesso delle navi mercantili cinesi al Mediterraneo e, quindi, ai mercati europei. Entrambi gli eventi incidono sulla logistica della Repubblica Popolare Cinese (中国大陆 Zhōng Guó Dà Lù), influenzandone l'autonomia marittima e costringendo la Cina a concentrarsi sulle rotte terrestri della BRI (Bonifazi, 2024).

Di conseguenza, la Cina ha reindirizzato la propria attenzione verso lo sviluppo delle rotte terrestri. In logistica e geopolitica, il settore marittimo gioca un ruolo cruciale nelle dinamiche globali. Come afferma Lucio Caracciolo, "controllare i mari equivale a controllare il mondo" (Caracciolo, 2022). Analogamente, Dario Fabbri sottolinea che "le grandi civiltà che hanno osato conquistare i mari hanno raggiunto la talassocrazia – un'impresa realizzata dall'antica Roma dopo la vittoria su Cartagine nelle Guerre Puniche, portando al dominio sul Mediterraneo, così come dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti" (Fabbri, 2023). Al contrario, la Cina è fondamentalmente una potenza terrestre. La dipendenza da punti critici marittimi per il passaggio delle navi mercantili cinesi ha spinto il paese a cercare soluzioni alternative (Fabbri, 2023). Uno di questi punti critici è lo Stretto di Malacca, tra Malesia e Indonesia, controllato dagli Stati Uniti e dai suoi alleati. Per aggirare questo ostacolo, la Cina ha stretto alleanze e

sviluppato rotte terrestri attraverso paesi satelliti. Questa iniziativa include rotte terrestri come oleodotti, strade e ferrovie, insieme a rotte marittime facilitate dallo sviluppo di porti in paesi con cui la Cina ha stabilito relazioni internazionali. Queste rotte collegano la Cina ai suoi partner nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano.

Nel 2015 è stata lanciata la Digital Silk Road, sottolineando l'influenza cinese nella sfera digitale, dall'e-commerce alle telecomunicazioni. Durante la pandemia è stata istituita un'altra rotta: la Health Silk Road. Data la sua ampia portata, la Belt and Road Initiative comprende oltre 60 paesi, rappresentando circa il 65% della popolazione mondiale e il 40% del PIL globale. La Cina negozia accordi con questi paesi, offrendo loro risorse e infrastrutture logistiche mancanti. Tali accordi sono supportati da prestiti, spesso rimborsabili in cambio dell'accesso ai mercati e dell'uso di strutture strategiche come i porti, facilitando così l'ascesa geopolitica della Cina. Degno di nota è l'impegno della Cina a rispettare il principio cardine di non interferenza nella politica interna degli altri paesi (Colarizi, 2022).

Sezione Analitica

La BRI offre significativi vantaggi, tra cui un miglioramento della connettività economica, della logistica, dell'accesso alle risorse, della crescita economica, della cooperazione culturale e accademica, e della stabilità politica. Tuttavia, affronta anche diverse sfide, come l'aumento del debito sovrano, l'impatto ambientale, la mancanza di trasparenza, le minacce alla sovranità nazionale, i conflitti geopolitici e le preoccupazioni sulla qualità delle infrastrutture. L'Italia, ad esempio, è stato l'unico paese del G7 ad aderire alla BRI ma ha successivamente annunciato il ritiro dall'accordo, dichiarando l'intenzione di non rinnovare il memorandum firmato nel 2019, che scadrà nel 2024.

Le infrastrutture chiave della Nuova Via della Seta includono ferrovie, porti, corridoi economici e oleodotti. Le ferrovie collegano direttamente la Cina all'Europa attraverso l'Asia Centrale, fornendo una rotta terrestre significativa per il trasporto delle merci, migliorando la connettività regionale e promuovendo lo sviluppo economico lungo il percorso. Questo offre un'alternativa alle tradizionali rotte marittime, riducendo i tempi di transito e aumentando l'efficienza nel trasporto merci a lunga distanza (Fang, 2023).

Tra i principali progetti ferroviari figurano le ferrovie ad alta velocità cinesi, la Ferrovia Transiberiana, la Ferrovia Transcarpatica e varie ferrovie dell'Asia Centrale. I porti, invece, rappresentano hub cruciali nella BRI, fornendo punti di accesso essenziali ai mercati globali e facilitando il trasporto marittimo di merci verso destinazioni in tutto il mondo. Il trasporto marittimo è uno dei modi più efficienti ed economici per trasportare grandi quantità di merci su lunghe distanze, riducendo i tempi di transito e i costi di trasporto. Inoltre, i porti fungono da collegamenti intermodali tra il trasporto marittimo e altre modalità, come ferrovie, strade e oleodotti. Tra i porti significativi della BRI figurano il porto di Gwadar in Pakistan, il porto del Pireo in Grecia, il porto di Colombo in Sri Lanka, il porto di Gibuti, il porto di Lamu in Kenya, il porto di Chittagong in Bangladesh, il porto di Mombasa in Kenya e il porto di Lomé in Togo.

I corridoi economici della BRI facilitano lo sviluppo di infrastrutture di trasporto e logistica che connettono varie regioni e paesi lungo le Vie della Seta. Tra i principali corridoi economici figurano il Corridoio Economico Cina-Mongolia-Russia, il Nuovo Ponte Terrestre Eurasiatico, il Corridoio Economico Cina-Medio Oriente-Asia Sudoccidentale, il Corridoio Economico Cina-Pakistan e il Corridoio Economico Bangladesh-Cina-India-Myanmar. Gli oleodotti sono fondamentali per garantire la circolazione di petrolio e gas naturale, contribuendo allo sviluppo infrastrutturale e all'integrazione economica regionale. Tra gli oleodotti significativi figurano il Corridoio Petrolifero Kazakistan-Cina, il Corridoio del Gas Turkmenistan-Cina, il Corridoio Petrolifero Russia-Cina, il Corridoio del Gas Myanmar-Cina e il Corridoio Petrolifero Azerbaijan-Georgia-Turchia (Bonifazi, 2024).

L'importanza strategica della BRI va oltre la connettività economica. Serve come strumento per la Cina per espandere la propria influenza geopolitica, favorendo la dipendenza attraverso lo sviluppo infrastrutturale. La posizione strategica dei porti e la costruzione di ferrovie e oleodotti aumentano la leva geopolitica della Cina sui paesi partecipanti, con il potenziale di rimodellare le dinamiche del potere globale. L'iniziativa Digital Silk Road testimonia l'ambizione della Cina di guidare il panorama tecnologico globale (Shaobin, 2024). Promuovendo le infrastrutture digitali, la Cina mira a dominare l'e-commerce, le telecomunicazioni e i servizi digitali. La Health Silk Road, introdotta durante la pandemia di COVID-19, sottolinea l'impegno della Cina nella governance sanitaria globale, fornendo forniture mediche e tecnologie ai paesi della BRI, rafforzando così i legami diplomatici.

La BRI ha il potenziale per potenziare significativamente le economie dei paesi partecipanti, creando nuove rotte commerciali, riducendo i costi di trasporto e migliorando l'accesso ai mercati internazionali. Lo sviluppo di infrastrutture come ferrovie ad alta velocità e porti non solo facilita il commercio, ma attrae anche investimenti stranieri, stimola le economie locali e crea posti di lavoro (Chan, 2024).

Nonostante i potenziali benefici, la BRI affronta diverse critiche. L'aumento del debito sovrano dei paesi partecipanti solleva preoccupazioni sulla sostenibilità del debito e sulla sovranità economica. Gli ambientalisti evidenziano i possibili danni ecologici causati da progetti infrastrutturali su larga scala. Inoltre, la mancanza di trasparenza nel finanziamento e nell'esecuzione dei progetti ha portato ad accuse di corruzione e cattiva gestione. Le tensioni geopolitiche sorgono anche perché l'espansione della BRI è percepita come una sfida all'influenza di altre grandi potenze, in particolare gli Stati Uniti e l'Unione Europea.

Il futuro della BRI dipende dalla capacità della Cina di adattarsi ai cambiamenti economici e politici globali. Il successo sarà determinato dall'impegno della Cina nel rispondere alle critiche e alle sfide associate all'iniziativa, nel favorire partenariati genuini con i paesi partecipanti e nel garantire che i benefici della BRI siano equamente distribuiti. Man mano che la BRI continua a evolversi, ha il potenziale per ridefinire il commercio internazionale e la diplomazia, posizionando la Cina come attore centrale negli affari globali.

In conclusione, la Belt and Road Initiative rappresenta uno sforzo monumentale della Cina per ridefinire le rotte commerciali globali e rafforzare la propria posizione geopolitica. La vasta rete di progetti infrastrutturali dell'iniziativa, comprese ferrovie, porti, corridoi economici e oleodotti, evidenzia l'importanza strategica della logistica nella geopolitica contemporanea. Sebbene la BRI offra significativi benefici economici e opportunità di scambio culturale, affronta anche considerevoli sfide legate alla sostenibilità del debito, all'impatto ambientale e alle tensioni geopolitiche. Il successo della BRI dipenderà in gran parte dalla capacità della Cina di affrontare queste sfide e di promuovere relazioni reciprocamente vantaggiose con i paesi partecipanti. In un contesto globale in evoluzione, la BRI rimane un elemento chiave dell'ambizione della Cina di consolidarsi come potenza globale di primo piano (Oberhouser, 2024).

IMEC: India-Middle East-Europe Economic Corridor

Sezione Descrittiva

Il Corridoio Economico India-Medio Oriente-Europa (IMEC) è un'iniziativa economica proposta per migliorare lo sviluppo economico attraverso una connettività e un'integrazione rafforzate tra l'Asia, il Golfo Persico e l'Europa. L'IMEC esemplifica l'interconnessione tra logistica e geopolitica e mostra come superpotenze, potenze intermedie e potenze minori interagiscano con questi elementi intrecciati, influenzando le loro relazioni. La sezione seguente descriverà prima il corridoio IMEC, le sue origini, le sue caratteristiche economiche e geopolitiche, e i suoi potenziali effetti. Successivamente, si concentrerà sull'aspetto analitico, indagando sulle opportunità e le sfide potenziali del progetto e mettendo in evidenza le possibilità future per valutare se l'IMEC possa fornire un nuovo modello per la connettività globale e la facilitazione del commercio. Prima di procedere, è essenziale delineare alcune premesse metodologiche. A differenza della Belt and Road Initiative (BRI), l'IMEC è un progetto di recente istituzione senza un piano di finanziamento dettagliato o prossimi passi presentati dai paesi partecipanti. Pertanto, le considerazioni nella sezione seguente si basano sulla letteratura attuale, che offre previsioni economiche piuttosto che dati empirici. Inoltre, poiché l'IMEC non può essere classificato esclusivamente come un'iniziativa guidata dall'Occidente (Gili, 2024), questo saggio cerca di andare oltre l'approccio occidentale prevalente nella letteratura attuale per includere prospettive diverse sulle potenzialità e le sfide del corridoio IMEC.

L'IMEC è un'ambiziosa iniziativa economica progettata per migliorare lo sviluppo economico attraverso una maggiore connettività e integrazione tra Asia, Golfo Persico ed Europa. Questo corridoio mira a stabilire una rotta logistica dall'India all'Europa, passando per paesi chiave come gli Emirati Arabi Uniti, l'Arabia Saudita, la Giordania, Israele e la Grecia. Il 10 settembre 2023, durante il Vertice del G20 a Nuova Delhi, è stato firmato un Memorandum d'Intesa (MoU) dai governi di India, Stati Uniti, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Francia, Germania, Italia, Giordania e Unione Europea (The White House, Memorandum of Understanding on the Principles of an India-Middle East-Europe Economic Corridor, 2023). Storicamente, l'IMEC emerge dalla convergenza di vari progetti internazionali e iniziative strategiche. Tra questi, il Partnership for Global Infrastructure and Investment (PGII) del G7, il Global Gateway dell'UE, l'International Solar

Alliance dell'India e altri sforzi guidati dagli Stati Uniti. Il PGII, istituito nel 2022 dal G7 con un budget di 600 miliardi di dollari, e il Global Gateway dell'UE, con un budget di 300 miliardi di euro per investimenti infrastrutturali dal 2021 al 2027, formano la spina dorsale economica dell'IMEC (Basso e Mazza, 2023). Questi progetti mirano a soddisfare l'elevata domanda di infrastrutture nel Sud Globale e a contrastare l'espansionismo strategico di Pechino. Tuttavia, non vanno sottovalutate le iniziative non occidentali che hanno influenzato l'IMEC. L'International Solar Alliance guidata dall'India, ad esempio, fornisce il contesto per la connettività tecnologica ed energetica promossa dall'IMEC (Gili, 2024). Inoltre, la connettività di trasporto concepita dall'IMEC si basa fortemente sui collegamenti ferroviari precedentemente previsti dal Consiglio di Cooperazione del Golfo (GCC) (Rizzi, 2024). Di conseguenza, l'IMEC rappresenta lo sforzo congiunto di diverse potenze con vari interessi strategici, che si uniscono per un obiettivo comune: migliorare la connettività.

Dal punto di vista strutturale, l'IMEC è organizzato intorno a due corridoi principali: il Corridoio Orientale e il Corridoio Settentrionale. Il Corridoio Orientale collega l'India al Golfo Arabico, con navi che dai porti indiani di Mumbai e Gujarat si dirigono verso i porti emiratini di Jebel Ali e Fujairah. Il Corridoio Settentrionale collega il Golfo Arabico all'Europa, con ferrovie che attraversano Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Giordania e Israele. Dal porto israeliano di Haifa, le navi proseguiranno verso porti europei come il Pireo, Gioia Tauro e Genova. Questa rete include un sistema ferroviario che, una volta completato, fornirà una rete di transito intermodale nave-ferrovia, complementando le rotte di trasporto marittimo e stradale esistenti. Questa infrastruttura faciliterà il movimento di beni e servizi tra India, Emirati Arabi Uniti, Arabia Saudita, Giordania, Israele ed Europa (Suri et al., 2024).

Il piano di connettività dell'IMEC comprende tre aree principali: trasporti, connettività digitale ed energia. La rete di trasporti include sia rotte marittime che ferroviarie. Le infrastrutture marittime chiave, come i porti di Mumbai, Jebel Ali e Fujairah, sono ben consolidate e forniscono un solido supporto per il corridoio. Tuttavia, i collegamenti ferroviari, in particolare quelli che connettono Giordania e Israele, presentano sfide significative. La priorità dell'IMEC è stabilire politiche e quadri normativi favorevoli per garantire un corridoio di trasporto prospero (Basirat, 2024). Una volta pienamente operativo, il corridoio dovrebbe ridurre significativamente i costi e i tempi di trasporto. Secondo Ursula von der

Leyen, il progetto potrebbe rendere il commercio tra India ed Europa più rapido del 40%, specialmente grazie ai treni ad alta velocità nella Penisola Arabica (European Commission, State of the Union, 2023).

L'IMEC si concentra anche sul miglioramento della connettività digitale attraverso lo sviluppo di un cavo dati sottomarino, una rete di telecomunicazioni e ecosistemi di pagamento digitale (Suri et al., 2024). L'implementazione di questa infrastruttura digitale incontra sfide, in particolare a causa delle linee di faglia geopolitiche in Asia occidentale. Tuttavia, le imperanti necessità di commercio e tecnologia potrebbero accelerare il processo. Il progetto mira a contrastare il dominio delle aziende cinesi nel quadro della Digital Silk Road (DSR) e a posizionare l'India come attore prominente in questo panorama digitale emergente (Ain et al., 2024).

L'energia rappresenta l'ultimo elemento cruciale dell'IMEC, con un focus su reti energetiche interconnesse e pipeline per l'idrogeno verde. Questo impegno verso le energie rinnovabili mira a facilitare una transizione energetica ambiziosa ed equa, affrontando i colli di bottiglia, come lo Stretto di Bab al-Mandeb e il Canale di Suez, che potrebbero ostacolare i progressi. Pertanto, l'annuncio dell'IMEC segna anche un passo essenziale verso la creazione di un corridoio verde che colleghi Asia ed Europa (Siddiqa, 2023).

Una parte cruciale nella descrizione dell'IMEC riguarda l'indagine sui suoi numerosi attori e sui loro interessi logistici e geopolitici. L'India partecipa al corridoio IMEC per ragioni sia economiche che geopolitiche, spesso intrecciate. Logisticamente, Nuova Delhi punta a potenziare le esportazioni e a stabilirsi come un importante hub commerciale internazionale (Subburayan, 2023). L'IMEC fornisce all'India alternative logistiche a rotte che attraversano il Pakistan, un avversario storico, e permette a Nuova Delhi di contrastare la presenza cinese nel subcontinente indiano, rafforzata dall'adesione del Pakistan alla BRI. Inoltre, l'India ha registrato una diminuzione del commercio lungo un'altra rotta vitale: il Corridoio Nord-Sud (INSTC). Le sanzioni imposte a Iran e Russia, due pilastri di questa rotta, hanno contribuito a tale declino. L'IMEC offre un'alternativa strategica per mitigare queste perdite e rafforzare il ruolo dell'India nei network commerciali globali (Johny, 2023). I paesi del Medio Oriente, in particolare Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti, hanno anch'essi interessi economici e geopolitici in gioco. L'IMEC sostiene gli sforzi di diversificazione economica, in

particolare per la Vision 2030 dell'Arabia Saudita. Il corridoio potrebbe rafforzare la posizione dei paesi del Golfo come hub centrali nel commercio globale, evitando diversi colli di bottiglia come lo Stretto di Bab al-Mandeb e potenzialmente lo Stretto di Hormuz. Questo si allinea con le loro strategie geopolitiche, poiché sia l'Arabia Saudita che gli Emirati Arabi Uniti hanno rafforzato i legami con Pechino in vari settori, tra cui logistica, sicurezza e costruzione. La loro partecipazione all'IMEC potrebbe essere vista come una mossa tattica per diversificare le loro strategie, guadagnando maggiore autonomia bilanciando le relazioni con l'economia in crescita dell'India e con l'Occidente (Cafiero, 2023). Inoltre, l'IMEC è considerato un pilastro economico essenziale degli Accordi di Abramo, attualmente in stallo (Basak e Soltanieh, 2024).

Gli Stati Uniti considerano il corridoio IMEC come vitale per i loro interessi economici e geopolitici. Il corridoio sostiene gli sforzi americani per ridurre i rischi nelle catene di approvvigionamento e garantire l'accesso a materie prime critiche. Washington supporta anche l'IMEC per assicurare gli alleati mediorientali e contrastare la BRI cinese. L'IMEC integra i partner del Medio Oriente e dell'Asia meridionale in un quadro geo-economico unificato, rafforzando l'influenza geopolitica degli Stati Uniti nella regione (Monroe, 2023). L'Unione Europea considera strategico l'IMEC per i suoi obiettivi economici e geopolitici. L'IMEC promuove connettività economica, sostenibilità e inclusività, obiettivi chiave del Global Gateway. È anche cruciale per la strategia geo-economica dell'UE di riduzione dei rischi, specialmente poiché le rotte commerciali tradizionali sono sovraccariche o inaccessibili, come il Corridoio Settentrionale con la Russia (Das, 2024). Complessivamente, si prevede che l'IMEC avrà significativi impatti economici e geopolitici. Migliorando la connettività e potenzialmente riducendo le barriere commerciali, mira a rendere il movimento delle merci più efficiente, riducendo i costi e i tempi di trasporto. Lo sviluppo di nuove infrastrutture creerà opportunità di lavoro e favorirà la crescita economica nelle regioni partecipanti. L'enfasi sulle pipeline per l'idrogeno verde e sulle energie rinnovabili è in linea con gli obiettivi globali di sostenibilità, contribuendo alla sicurezza energetica e riducendo la dipendenza dai combustibili fossili. Il corridoio è destinato ad aumentare l'efficienza del commercio, con stime che suggeriscono una riduzione del 40% del tempo e una diminuzione del 30% dei costi di transito per le merci in movimento da Mumbai all'Europa (Monroe, 2023).

L'IMEC rafforza l'influenza geopolitica dei paesi partecipanti, offrendo un contrappeso alla Belt and Road Initiative (BRI) cinese. Il corridoio consente a questi paesi di affermare la loro importanza strategica nel panorama economico globale. Il progetto rafforzerà i legami geopolitici tra i paesi partecipanti, favorendo la cooperazione e la collaborazione, contribuendo alla stabilità e alla sicurezza regionale. L'IMEC accresce l'importanza strategica del Medio Oriente come hub commerciale globale, aumentando la posizione geopolitica di paesi come gli Emirati Arabi Uniti e l'Arabia Saudita. Questo posizionamento strategico attrarrà investimenti e promuoverà lo sviluppo economico. Tuttavia, è cruciale notare che l'IMEC non è esclusivamente un'iniziativa guidata dall'Occidente. I paesi mediorientali e l'India hanno i propri interessi, e gli esiti del progetto probabilmente rifletteranno anche le loro strategie (Rajagopalan, 2023).

Sezione Analitica

Questa sezione analizza le interdipendenze, i vantaggi e gli svantaggi logistici e geopolitici, e gli sviluppi recenti che influenzano la finalizzazione, la sostenibilità economica e la fattibilità finanziaria e geopolitica dell'IMEC.

L'IMEC presenta diversi vantaggi logistici. Mira a migliorare l'efficienza del movimento delle merci, riducendo i tempi e i costi di transito. Inoltre, il progetto prevede investimenti significativi in porti, ferrovie, infrastrutture digitali e pipeline energetiche, che si prevede stimoleranno la crescita economica e creeranno opportunità di lavoro nelle regioni partecipanti. Il piano completo dell'IMEC include cavi dati sottomarini e pipeline per l'idrogeno verde, con l'obiettivo di migliorare la connettività digitale e creare un mercato energetico sostenibile (Gili, 2024).

Tuttavia, ci sono significativi svantaggi logistici. La natura complessa dell'IMEC implica costi elevati di implementazione, e ottenere finanziamenti sia pubblici che privati è essenziale ma difficile. Stabilire politiche e quadri normativi favorevoli per un corridoio di trasporto prospero è complesso, soprattutto considerando le rivalità economiche nella regione. Il Medio Oriente è una delle regioni meno integrate in termini di regolamenti e tariffe. I conflitti regionali e l'instabilità politica possono interrompere i progressi del progetto, come dimostrato dai conflitti in corso a Gaza e nello Yemen (Rossi, 2024). Queste tensioni hanno ritardato riunioni cruciali e discussioni necessarie per lo sviluppo dell'IMEC. Il comunicato del G20 indicava che si sarebbero tenuti una serie

di incontri entro 60 giorni, ma nessun incontro è stato convocato a causa delle tensioni in corso (Alhasan e Solanki, 2023).

Dal punto di vista geopolitico, l'IMEC offre diversi vantaggi. Rappresenta un contrappeso significativo alla Belt and Road Initiative (BRI) della Cina, permettendo ai paesi partecipanti di affermare la loro importanza strategica nel panorama economico globale. Il corridoio rafforza i legami geopolitici tra i paesi partecipanti, migliorando la stabilità e la sicurezza regionali. Offrendo rotte alternative al tradizionale Canale di Suez, l'IMEC può accrescere l'importanza strategica del Medio Oriente come hub commerciale globale, attirando investimenti e promuovendo lo sviluppo economico (Cafiero, 2023).

Tuttavia, ci sono svantaggi geopolitici. Le politiche estere multilaterali degli stati del Consiglio di Cooperazione del Golfo (GCC) e i loro rapporti sempre più stretti con la Cina suggeriscono che l'IMEC potrebbe non spostare significativamente l'equilibrio geoeconomico dalla Cina. Ad esempio, la Cina ha mediato un riavvicinamento tra Arabia Saudita e Iran, acquisendo una notevole influenza diplomatica nella regione (Gili, 2024). Il coinvolgimento di paesi con tensioni geopolitiche esistenti, come Israele e i suoi stati vicini, aggiunge complessità all'attuazione dell'IMEC (Kaddorah, 2024). I conflitti interni al GCC, come lo scontro finanziario tra Arabia Saudita ed Emirati Arabi Uniti (Said et al., 2023), e le tensioni geopolitiche esterne, come l'opposizione turca al progetto, rappresentano rischi significativi per il successo dell'IMEC (Samson, 2023).

La sostenibilità economica dell'IMEC dipende dalla dimostrazione della sua efficienza economica, che potrebbe essere ottenuta attraverso la firma di un accordo di libero scambio tra i partner, come il Free Trade Agreement tra UE e India, attualmente in fase di negoziazione (Das, 2024). Il corridoio deve essere economicamente sostenibile per giustificare gli ingenti investimenti richiesti. I paesi del Medio Oriente, economicamente prosperi, coinvolti nel progetto possono contribuire in modo decisivo, riducendo la dipendenza dagli investimenti stranieri. Gli Accordi di Abramo hanno facilitato la normalizzazione politica ed economica, in particolare tra Emirati Arabi Uniti e Israele (Basak e Solta-nieh, 2024). Tuttavia, dal punto di vista finanziario, la stabilità può essere raggiunta solo attraverso meccanismi di riduzione del rischio, che non sono ancora stati implementati.

Garantire stabilità finanziaria e strategica è cruciale per attrarre gli investimenti necessari (Gili, 2024).

Nonostante le sfide legate alle tensioni geopolitiche in corso, gli sforzi per avanzare con l'IMEC continuano, con l'India che si impegna attivamente con gli altri paesi partecipanti, in particolare Francia e Stati Uniti, per garantire il successo del progetto (Rossi, 2024). L'India è stata particolarmente proattiva, organizzando incontri con attori chiave come il Primo Ministro greco e il Senior National Security Advisor statunitense, e cercando di rafforzare i suoi partenariati strategici (Rizzi, 2024). Anche il coinvolgimento dei paesi europei e degli Stati Uniti è stato cruciale per mantenere lo slancio del progetto. Tuttavia, le tensioni geopolitiche e i conflitti regionali restano sfide significative che devono essere affrontate.

Conclusioni

In un sistema internazionale sempre più interconnesso e interdipendente, ma al contempo instabile, la competizione si estende a tutti i domini politici ed economici, con la connettività e i legami economici che emergono come arene cruciali. Le grandi potenze cercano di stabilire connessioni con altri paesi, mirando a ottenere influenza attraverso investimenti e progetti di sviluppo. Porti, impianti energetici, ferrovie e oleodotti sono in cima alla lista dei desideri dei paesi in via di sviluppo. Chiunque sia in grado di fornire queste infrastrutture è destinato a guadagnare una leva politica significativa. Inoltre, l'attivismo logistico aiuta a creare legami tra potenze diverse, mitigando i rischi di una frammentazione estrema. È proprio in questo contesto che logistica e geopolitica si intrecciano in un processo reciprocamente rinforzante, in cui la prima serve la seconda e la seconda è influenzata dalla prima. Come descritto in precedenza, la BRI ha il potenziale di migliorare la connettività economica attraverso Asia, Africa ed Europa e rappresenta uno strumento potente per la Cina, consentendole di espandere la propria influenza attraverso investimenti strategici nelle infrastrutture, creando dipendenze economiche e rimodellando le dinamiche del commercio internazionale per rafforzare la propria egemonia globale. Tuttavia, resta da vedere se i benefici economici supereranno le principali tensioni geopolitiche e i pesanti debiti affrontati dai paesi partecipanti, e in che modo queste sfide influenzeranno il futuro equilibrio di potere sulla scena globale.

Allo stesso modo, l'IMEC rappresenta un'importante iniziativa geopolitica e logistica con il potenziale di migliorare la connettività economica tra Asia, Medio Oriente ed Europa. Sebbene il progetto affronti numerose sfide, tra cui complessità politiche, sostenibilità finanziaria e tensioni geopolitiche, i suoi potenziali benefici in termini di crescita economica, sostenibilità energetica e influenza strategica sono sostanziali. La questione cruciale rimane se i calcoli strategici favoriranno effettivamente l'Occidente o serviranno scopi diversi, non sempre orientati verso l'Occidente.

In entrambi i casi, i responsabili politici e le parti interessate hanno fondato queste iniziative su una logica di eccellenza, non solo da una prospettiva commerciale, ma anche strategica. La rivalità tra le potenze mira a raggiungere obiettivi geopolitici, rafforzando la presenza degli attori coinvolti nella più ampia area possibile. Inoltre, ciò emerge in questa "era delle complessità", specialmente dopo la pandemia e con la diffusione delle tensioni in corso. Il modo in cui le catene del valore globali verranno ripensate garantirà prosperità e ulteriore influenza politica per gli stakeholder politici ed economici vincenti. Progetti logistici comuni come questi sono destinati a rafforzare le relazioni tra i paesi coinvolti, richiedendo la continuazione delle loro sinergie per affrontare la competizione globale attuale.

Direzioni future della ricerca

Le future ricerche dovrebbero concentrarsi sul monitoraggio dei progressi di entrambi i progetti, valutandone gli impatti economici e analizzando le dinamiche geopolitiche in evoluzione tra i paesi partecipanti. Inoltre, sarà cruciale esaminare la sostenibilità a lungo termine della BRI e dell'IMEC, considerando i fattori finanziari, ambientali e geopolitici. Comprendere le potenziali implicazioni di queste iniziative per paesi diversi, come Pakistan e Grecia (nel caso della BRI) e Arabia Saudita e India (nel caso dell'IMEC), rappresenterà un'area critica per ulteriori studi.

ALESSANDRO BONIFAZI

Le nuove sfide del trasporto marittimo: dalla crisi del Mar Rosso al cambiamento energetico

Sfide persistenti e prospettive future

Il secolo in cui viviamo grazie all'avvento di internet è fondato sulla connettività e sulla velocità. Ad oggi tutto il mondo può essere rappresentato come una rete, dove non esistono più singole realtà individuali quali stati o città, ma punti dai quali si diramano flussi di informazioni, persone e ovviamente merci, a vantaggio della globalizzazione. La connettività è stata fondamentale per lo sviluppo dell'economia mondiale. Grazie allo scambio di merci e alla supply chain, i confini statali sono stati spesso superati per permettere un flusso di beni sempre più dinamico e sempre maggiore, per far fronte alla domanda in continuo aumento. Per fare un esempio basta prendere in considerazione il contesto Europeo.

Fino alla metà del secolo scorso, l'Europa era formata da singolarità statali, con singole individualità in ambito economico e finanziario e controlli doganali alle frontiere, impedendo una libera circolazione delle merci e delle persone. Questa frammentazione ha portato i singoli stati Europei ad avere sempre un minor peso sull'economia mondiale, a vantaggio delle grandi superpotenze, quali Stati Uniti d'America e Unione Sovietica prima, che hanno influenzato non solo l'economia mondiale ma anche le diverse ideologie nazionali, e successivamente la Cina che si è imposta come seconda potenza economica. Per rilanciare l'economia Europea e permetterle di riottenere un ruolo centrale a livello mondiale, negli anni, sono stati firmati diversi trattati internazionali che hanno portato alla creazione dell'Unione Europea. Tra questi trattati si possono ricordare:

- Trattato di Parigi del 1951 che ha permesso la nascita della CECA (Comunità europea del carbone e dell'acciaio), permettendo la libera circolazione delle merci in questione senza dazi doganali e tasse e imponendo il divieto di pratiche discriminatorie da parte degli stati aderenti.
- Trattati di Roma del 1957 che hanno permesso la nascita della comunità europea per l'energia atomica e la Comunità Economica Europea (CEE) che ha posto le basi per la creazione dell'Europa come la conosciamo oggi, ponendo le basi

per un libero mercato europeo dei beni, senza politiche di concorrenza.

- Accordo di Schengen del 1985, firmato inizialmente da Belgio, Lussemburgo, Olanda, Germania Ovest e Francia, che prevedeva la creazione di uno spazio economico comune, tramite l'eliminazione dei controlli alle frontiere sia di persone che di merci (integrato nel 1999 nel quadro istituzionale dell'Unione Europea).

- Trattato di Maastricht del 1992 che ha identificato i tre pilastri fondamentali dell'Unione Europea e i parametri economici e sociali necessario all'ingresso dei vari stati all'interno dell'Unione Europea (UE).

Grazie a questi tratti si è giunti nei primi anni duemila alla creazione di una moneta unica (Euro) comune a tutti gli stati membri e alla creazione della cittadinanza europea, che permette il libero transito di persone da un paese all'altro. Grazie a queste politiche a carattere economico e sociale l'Unione Europea si trova ad oggi a ricoprire il terzo gradino del podio come potenza economica mondiale, dietro a Stati Uniti e Cina. Grazie a questo esempio, si può affermare che la supply chain influenza non solo il commercio ma svolge un ruolo fondamentale per la geopolitica mondiale, favorendo lo sviluppo di numerosi paesi e alleviando possibili attriti tra i diversi stati. Il ruolo centrale della connettività tra gli stati e il ruolo centrale dell'economia globalizzata, porta con sé anche delle forti problematiche.

L'iper-globalizzazione e la facilità degli scambi hanno permesso l'ingresso nei mercati di prodotti provenienti da paesi dove spesso i diritti dei lavoratori non vengono garantiti e tutelati, permettendo di abbassare notevolmente i costi di produzione dei beni e di conseguenza il costo all'acquisto per il consumatore, danneggiando le imprese situate in paesi dove questi diritti sono tutelati e di conseguenza i costi sono maggiori. Questo fenomeno ha portato numerose multinazionali a delocalizzare le proprie fabbriche in paesi a basso costo di lavoro, a discapito dei lavoratori nei paesi di origine. Questo fenomeno è molto evidente nel settore del fast fashion. Numerose aziende, infatti, hanno trasferito le loro fabbriche di produzione in paesi come il Bangladesh o il Vietnam, dove i diritti dei lavoratori vengono solamente in parte tutelati e le politiche di tutela ambientale sono limitate, permettendo di evitare spese per limitare l'inquinamento.

Il continuo aumento di richiesta di beni dovuto al progressivo aumento della ricchezza mondiale e il mutamento dello stile di vita da parte della popolazione ha portato al così detto Earth Overshoot day ovvero il giorno in cui il consumo di risorse rinnovabili del nostro pianeta eguaglia la capacità dello stesso di generarle, (nel 2024 questo giorno è stato il 1 di agosto), creando un deficit di risorse ed un conseguente impoverimento del nostro pianeta.

In un mondo sempre più dipendente dal commercio, dove l'economia si basa sulle importazioni ed esportazioni delle merci, a discapito della sovranità nazionale, una rottura o una interferenza di questi flussi di scambio e approvvigionamento, può portare a danni economici considerevoli, basti pensare all'interruzione dei flussi di gas naturale dalla Russia, causati dalla guerra Russo - Ucraina, con conseguente aumento dei prezzi e alla crisi recente del Mar Rosso, che ha spezzato completamente un "filo della rete" di approvvigionamento globale causando danni per miliardi di dollari.

La recente crisi del Mar Rosso, ha portato alla luce l'incapacità degli stati di prevenire e contrastare eventuali problematiche lungo le principali rotte commerciali, troppo spesso considerate come ininterrompibili, diventandone dipendenti, senza tener conto di numerosi fattori di rischio indipendenti dal semplice commercio ma che incidono sui mercati in maniera radicale. In futuro l'umanità si troverà ad affrontare diverse problematiche.

La crisi di Suez deve essere una rampa di lancio per la promozione di una pacificazione globale con politiche di aiuti economici e umanitari nei paesi coinvolti da guerre civili e crisi economiche. Ad una maggiore stabilità politica nei diversi stati corrisponde una stabilità dei mercati ed un flusso sempre maggiore di scambi e rapporti commerciali oltre a permettere investimenti in infrastrutture, capaci di assorbire i mercati in espansione, creando nuove rotte commerciali (ad esempio la nuova via della seta) che garantiscano una riduzione dei tempi e dei costi del trasporto. Infine, nonostante l'aumento dei traffici, la comunità mondiale dovrà impegnarsi a promuovere un sistema sempre più sostenibile per il nostro pianeta, affrontando, come vedremo nel capitolo successivo, il tema del rinnovamento energetico.

KENYERI ANDREA LASZIO

Comunicazione

Sospendo la Rivista con l'ultimo numero di dicembre 2024. Ringrazio quanti hanno collaborato a Sistemi di Logistica e la Newsletter collegata, in particolar modo alla segreteria di redazione che ci ha consentito, pur avendo il lato destro, quello della scrittura, bloccato, di procedere nella pubblicazione della Rivista.

In mente ci torna Mario del Visco dove all'indomani della Sua morte, aggiungemmo alla rivista la "Logistica" e tutti i temi trattati fino all'inizio del 2024.

Poi l'A.I., le tecnologie e la transizione ecologica hanno messo in "discussione" i nostri saperi. Quando abbiamo scritto nel corso degli anni, attraverso la Rivista: la Famiglia, la Chiesa, la Magistratura, la Scuola e le Forze dell'Ordine, avevamo davanti una società in rovina. L'unico punto che tiene ancora è la Chiesa perché è un sistema chiuso e grazie a Papa Francesco ha cercato di stare al passo coi tempi.

La Scuola. *Ci voleva uno scossone forte per far comprendere che la soluzione giusta è riportare nella scuola, di qualsiasi ordine e grado, la didattica avanzata con un mix di formazione live e a distanza.*

La Famiglia. *Resta il punto fermo della società che va salvaguardata e non disgregata. Non stiamo a giudicare quale tipo di famiglia, qualsiasi modello va impostato su regole chiare.*

La Magistratura. *Durante il periodo di quarantena non si è registrato dibattito tra le diverse "anime" della magistratura. Ripartiamo avendo chiaro in mente il messaggio che la giustizia è uguale per tutti!*

Le Forze dell'Ordine. *Regole chiare, mezzi disponibili e risorse certe a fronte di servizi di controllo adeguati.*

La Chiesa. *Di qualunque religione, sta mantenendo la barra al centro cercando mari più tranquilli. Questo quadro ancora da incorniciare richiede uno Stato che con gli uomini giusti, sappia ricostruire una posizione geo-politica, che in una economia globale ci vede perdenti.*

Ebrezze, il nuovo libro di Umberto Cutolo

Da Noè al colibrì, da Hemingway al Martini: la bevuta che cambia la vita

La terza pubblicazione della collana Turning Point celebra l'ebbrezza in un'appassionante indagine sul suo ruolo nella vita quotidiana e nella storia, nell'arte, nella cultura, nella religione e nel pensiero, nelle esperienze dei singoli e in quelle universali. Nel suo originale viaggio sulle tracce dell'ebbrezza (alcolica, ma non solo), Umberto Cutolo prova ad abbracciare l'esistenza in ogni sua sfaccettatura, intrecciando cultura alta e popolare, antica e contemporanea, Proust e Churchill, i filosofi dell'antica Grecia e i Gallagher di Shameless. Ebrezze è un libro agile e inebriante di spunti, estremamente vivace, divertente e, al contempo, introspettivo.



Quante volte un momentaneo stato di ebbrezza ci ha fatto cambiare definitivamente vita? Che ruolo ha avuto questo piacevole stordimento su scelte che altrimenti mai avremmo compiuto? In quali occasioni questa ebbrezza, leggera e beata, ha aperto una sliding door che ha segnato la nostra o l'altrui esistenza? Partendo dall'esperienza personale - l'incontro con un cocktail Martini alla fine degli anni Sessanta in una Roma spensierata e gaudente - l'autore riscopre proprio nella diffusa ebbrezza - alcolica e creativa - di quei giorni il fil rouge con la "generazione perduta" raccontata da Hemingway e con le conseguenze di quel particolare stato (e, per antitesi, del suo rifiuto da parte delle generazioni successive), in una scorribanda incalzante di aneddoti, citazioni, riflessioni nelle quali si riscopre il significato dell'ebbrezza nella vita di tutti i giorni, così come nell'arte di tutti i tempi, nella natura che ci circonda (anche gli animali si

ubriacano), nella politica, nella filosofia e perfino nella religione: cos'altro è se non un punto di svolta per l'umanità, quello che avviene quando Noè, sbarcato dall'Arca, dopo il Diluvio universale, si libera di tutta quell'acqua per inebriarsi di vino?

Umberto Cutolo, Autore di saggi e romanzi, si è distinto con la serie comico-poliziesca "I delitti della Costiera" (Edizioni Clichy): Omicidi all'acqua pazza (2017), La scapece assassina (2018), Capitoni coraggiosi (2019). Giornalista professionista dal 1968, è stato direttore responsabile dell'AdnKronos e dei mensili dell'Acì, L'Automobile Club e HP Trasporti. È stato anche capo ufficio stampa del ministero per il Mezzogiorno e del ministero per i Trasporti e docente di Comunicazione presso l'Istituto Diplomatico.