

Nuova Via della Seta: verso l'incremento della movimentazione merci, previsto il potenziamento dell'infrastruttura



La movimentazione di container sulla tratta **Cina-Europa-Cina** ha rappresentato il focus di una recente conferenza online, in cui manager di aziende cinesi, russe ed europee hanno discusso nell'ambito del cosiddetto "Club un milione" degli sviluppi registrati nel 2020 e di iniziative statali e private tese a incrementare i traffici.

L'evento si è svolto su iniziativa della società di logistica kazako-russo-bielorussa "**United Transport and Logistics Company – Eurasian Rail Alliance**" (UTLC ERA).

La movimentazione di merci sulla tratta eurasiatica potrebbe raggiungere il milione di **container** (misurati in TEU, la misura standard nel trasporto container) entro il 2025. Questo obiettivo è stato confermato da Alexey Grom, presidente di UTLC ERA. "Nel 2020 la **pandemia ha portato a una crescita dei trasporti ferroviari** di anche oltre il 64%. Questa tendenza mostra che ora non si tratta tanto di aumentare la velocità dei treni in sé, ma piuttosto di rispettare le tabelle di marcia e di aumentare il numero di valichi di frontiera e di operazioni alle frontiere", ha spiegato Grom.

Già nel 2020 **UTLC ERA, che gestisce il 91% dei trasporti sulla ferrovia a scartamento largo della Nuova Via della Seta**, ha movimentato 546.900 TEU dall'Europa alla Cina e viceversa. Ciò rappresenta un incremento del 64% rispetto al 2019. È andato a gonfie vele soprattutto lo scambio di preparati e attrezzature mediche, ma pure di **ricambi auto, componenti elettroniche e refrigeranti**. Un effetto positivo è dovuto anche al fatto che dalla primavera del 2020 la Russia permette il transito sul suo territorio di cosiddette merci sanzionate, prime fra tutte verdura, frutta e prodotti alimentari di qualità.

Dalla conferenza è emerso che il trasporto su rotaia fra l'Europa e la Cina, che nonostante tutti gli incrementi equivale all'incirca al 3% dei trasporti totali, andrà sempre più a integrare i noli marittimi. Il volume totale di container nel trasporto eurasiatico è di 23 milioni di TEU circa.

Il traffico container eurasiatico coinvolge secondo UTLC ERA 21 nazioni e 92 città. Quasi la metà di tutti i treni merci che circolano fra la Cina e l'Europa ha come destinazione la **Germania**, facendo del Paese lo snodo fra l'Europa e la Cina. L'anno scorso DB Cargo Eurasia, una controllata di Deutsche Bahn, ha fatto circolare 12.000 convogli con un totale 200.000 container – 3.000 treni in più rispetto al 2019. I convogli percorrono gli 11.000 chilometri della tratta che da Duisburg o Amburgo conduce ai centri dell'economia cinese di Chongqing, Xi'an, Hefei e Zhengzhou.

Per tutte le aziende operanti sul corridoio ferroviario eurasiatico, orientali e occidentali, è importante "non essere in competizione fra di loro, bensì allearsi e sviluppare e consolidare format comuni di

Nuove soluzioni nel traffico ferroviario

Dal 2019 esistono nuovi collegamenti fra i due porti tedeschi di Mukran e Rostock e Kaliningrad, da cui trae vantaggio fra l'altro anche l'Italia. Infatti uno dei maggiori terminal logistici italiani, **l'Interporto Quadrante Europa di Verona**, coopera con UTLC ERA e il porto di Rostock, contribuendo all'ulteriore sviluppo delle tratte intermodali.

“Le prime forniture avvenute sfruttando **tratte intermodali** mostrano già altissime potenzialità. Il successo del nuovo collegamento dipende però dal grado di integrazione e dall'interazione di tutti i soggetti coinvolti. Pertanto siamo curiosi di vedere come sarà l'ulteriore sviluppo del nostro progetto comune”, ha detto durante la conferenza Alberto Milotti, direttore di Interporto Quadrante Europa di Verona, il secondo terminal logistico per importanza in Europa. Nei prossimi anni la società intende incrementare la propria capacità complessiva, per esempio progettando un nuovo terminal da 750 metri di lunghezza.

Le tratte intermodali treno+nave+treno che passano dal porto di Baltijsk nell'exclave di Kaliningrad, nella zona di confine fra la Russia e la Polonia, hanno dimostrato complessivamente di essere una buona alternativa al fine di diversificare i trasporti. Il porto è in grado di gestire fino a 16 convogli al giorno ed è collegato, con brevi tragitti via mare, con tutta la parte tedesca del Mar Baltico e anche con i Paesi scandinavi.

Diversi partecipanti al meeting hanno sottolineato gli adeguamenti e le innovazioni già avviati. Ci si sta adoperando per far sì che i treni consumino meno energia e per velocizzare le operazioni alle frontiere fra l'Europa e la Cina e le operazioni di trasbordo necessarie per via dei differenti scartamenti, da 1520 mm in Kazakhstan, Russia e Bielorussia a 1435 mm in Europa.

In Kazakhstan sono previsti cinque nuovi terminal intermodali. Al fine di diversificare i percorsi, si stanno testando altri valichi di frontiera fra la Polonia e la Bielorussia in aggiunta a quello di Brest, sinora il più importante.

Anche la **Germania** prevede nel nuovo anno di utilizzare ancora più attivamente la nuova tratta che passa per Kaliningrad in cooperazione con UTLC ERA, ha affermato Carsten Hinne, CEO di DB Cargo AG. Nel 2021, designato dalla Commissione europea come Anno europeo delle ferrovie, la società intende in generale puntare maggiormente sulla strategia della crescita sostenibile e intensificare la propria attività nei trasporti sulla tratta ferroviaria eurasiatica. Si prevede inoltre di ricorrere maggiormente a soluzioni digitali e a nuove tecnologie rispettose dell'ambiente, come la gestione paperless di ordini di trasporto e il tracking digitale.

“Il nostro **'Club un milione'** riscuote sempre maggiore successo. Il numero delle aziende interessate a una cooperazione è in continuo aumento, come dimostra anche il grande interesse per questo nostro meeting. Sono fiducioso che nel 2021 riusciremo ad arrivare a un incremento di TEU del 20%, avvicinandoci sempre più al nostro obiettivo di un milione di TEU nel 2025. Per questo ora il nostro compito più importante è quello di motivarci a vicenda a raggiungere nuovi record, individuare eventuali difficoltà e risolverle congiuntamente”, ha detto **Alexey Grom**.