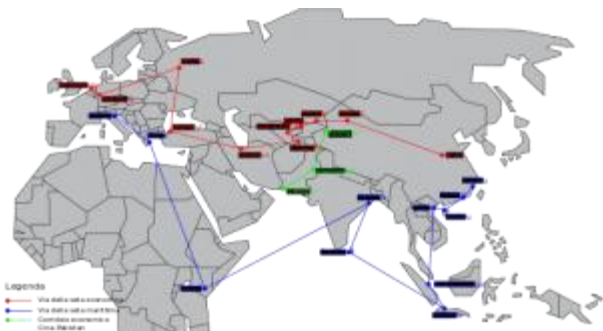


La gamba ferroviaria della Silk Road punta ai 100.000 teu entro il 2020



**Dal Convegno “Un Mare di Svizzera” Antonio Maneschi (Sisam Lugano):
“Valutare per tempo le conseguenze sul mercato”**

Lugano, 27 marzo 2018 – Centomila container all’anno, contenenti merci ad alto valore aggiunto e quindi in grado di pagare noli più remunerativi per il trasporto con destinazione e provenienza il centro Europa. È questo l’obiettivo ormai ufficializzato dalla Cina per la linea ferroviaria merci che sarà l’asse terrestre della nuova Via della Seta.

Dal 2011 a oggi – sottolinea Antonio Maneschi, chairman della società svizzera Sisam Lugano (specializzata nella logistica di impiantistica), che fa parte della multinazionale tascabile Sisam, con interessi in Italia, Turchia, paesi del Mar Nero, Medio ed Estremo Oriente e che è intervenuto come relatore al Convegno “Un Mare di Svizzera” svoltosi a Lugano – 5000 treni container hanno percorso le linee ferroviarie dal sud-ovest della Cina per essere sbarcati in una serie di terminali ferroviari che dalla Polonia e Cecoslovacchia arriva ad attestarsi su Duisburg, in Germania. A oggi esistono 52 rotte ferroviarie fra 32 città cinesi e 12 paesi europei.

Gran parte dei carichi trasportati via treno sulla nuova Via della Seta è rappresentato da prodotti elettronici. Per altro Duisburg, inizialmente pensato come terminal per il traffico locale, ha assunto le caratteristiche di un hub di consolidamento e distribuzione per il Centro e l’Est Europa.

E non casualmente il Presidente cinese Xi Jinping già nel 2014 effettuò, in questa ottica, la sua prima visita finalizzata alla riapertura della Silk Road proprio a Duisburg .

Secondo una previsione delle Deutsche Bahn confermata dalle Ferrovie cinesi, il traffico ferroviario di container su questa direttrice raggiungerà i 100.000 teu nel 2020, ma considerando i tassi di crescita (in 55 mesi il traffico è salito da 1.000 teu a 100.000) è difficile porre limiti allo sviluppo di questa direttrice ferroviaria considerata “la seconda gamba” della nuova Via della Seta.

Se è vero che, vista la portata delle nuove portacontainer superiore ai 20.000 teu, il traffico via mare continuerà a svolgere quantitativamente un ruolo assolutamente primario, è altrettanto vero che la nicchia dell’alto valore aggiunto, relativa a traffici come la componentistica e i prodotti finiti elettronici, la componentistica del settore automotive e i prodotti dell’industria della moda e del lusso, potrebbero in modo sempre più massiccio concentrarsi sulla tratta ferroviaria (lunga 12.000 chilometri) est-ovest.

Una linea, questa, che prima di giungere a Duisburg, situato strategicamente al centro del mercato europeo, attraversa Kazakistan, Russia, Bielorussia e Polonia, prima di penetrare in Germania.

“Sino a oggi – commenta Maneschi, approfondendo i temi illustrati a Lugano – l’Europa ha concentrato la sua attenzione sulla direttrice nord-sud che finalmente per quanto riguarda il collegamento fra Mediterraneo (porti liguri) e Reno, sembra aver superato il punto di non ritorno. Credo sia indispensabile oggi e in prospezione futura valutare il valore dell’incrocio fra queste due direttrici nord-sud ed est-ovest e valutare per tempo anche i vantaggi che potrebbero derivarne per il mondo italiano dei trasporti e della produzione”