

**BUSINESS/LOGISTICA**

Le attuali linee merci veloci per i collegamenti tra Cina ed Europa. Da marzo Milano è collegata regolarmente con Duisburg, il maggior capolinea tedesco del traffico



# Capolinea Italia sulla nuova Via della Seta

Con il traguardo dei 10 giorni di market time tra Cina ed Europa, il treno sta guadagnando traffico sui trasporti marittimi. Ma sul fronte mare le compagnie cinesi non stanno a guardare...

di Nicola Capuzzo e Francesco Bisozzi

**P**iù treno e meno nave: la Bri, acronimo di Belt road iniziative, il nuovo brand della strategia intercontinentale cinese, ossia la nuova Via della Seta, sembra aver imboccato il percorso terrestre, rilanciando il binario a scapito del mare. Storicamente fra i due continenti la nave ha rappresentato il mezzo di trasporto più utilizzato ed economico per il trasporto delle merci, poco o nulla minacciato dalla crescita della via aerea per i prodotti di elevato valore. La concorrenza del treno potrebbe cambiare lo scenario della logistica e non solo da quando ha incominciato a farsi più aggressiva, da almeno un paio d'anni, quando i convogli in partenza da Suzhou o Conquing hanno assicurato un servizio regolare con Duisburg,

nel Nord della Germania, e viceversa, «Molte aziende italiane stanno chiedendo ai loro spedizionieri di sperimentare l'alternativa del trasporto ferroviario fra Europa e Asia. Il tre-

no non ambisce a fare concorrenza al trasporto marittimo ma semmai a quello aereo», ha spiegato a *MFI* Nicola Cavasin, direttore commerciale di Felb Italia, Far East Land Bridge, società

controllata dalle ferrovie russe RZD che promuove il trasporto intercontinentale delle merci su ferro. Dall'inizio di marzo Felb ha organizzato un treno merci che parte regolarmente dalla stazione di Melzo (Milano), raggiunge Duisburg in 48 ore, e da qui, in 15 giorni, attraversa Europa e Asia per terminare a Suzhou. «Il nostro obiettivo per il 2017 è quello di raggiungere i 2 mila Feu (container da 40 piedi) trasportati da e per l'Italia, anche grazie al fatto che via Melzo i treni possono raggiungere Padova, Frosinone, Nola e Bari», ha specificato Cavasin, che punta soprattutto sul servizio alle aziende di fashion, automotive ed elettronica nel traffico verso la Cina, e all'opposto, mobili e altri prodotti a elevato valore del made in Italy.



Una nave portacontainer da 400 metri, Panama size, è in grado di caricare un numero di container che occuperebbero 30 chilometri se trasportati via terra

Maggio 2017

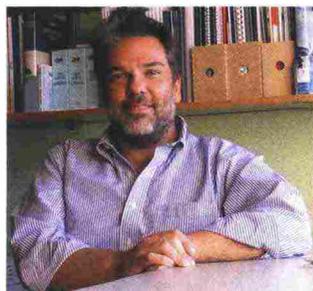
## BUSINESS/LOGISTICA

**MF**  
INTERNATIONAL  
CINA ITALIA

Testimonial/Alfredo Ingletti

### E LA SERENISSIMA ATTACCA VIA MARE

«Sarà il più grande terminal plurimodale offshore del mondo, l'unico in Italia in grado di accogliere le meganavi da 18 mila Teu attualmente in circolazione, grazie alla piattaforma che realizzeremo al largo di Malamocco», ha esordito il presidente di 3TIProgetti Alfredo Ingletti. L'obiettivo è diventare il terminale italiano della Nuova via della Seta marittima, grazie al peso nel consorzio italo-cinese 43C di China communication constructions company group (Cccg), quinto general contractor mondiale che ha realizzato otto dei dieci porti più grandi del mondo e gestisce oltre 60 miliardi di contratti in Europa. Il prossimo luglio è previsto il varo del progetto definitivo dopo che lo scorso gennaio



43C ha firmato il contratto con l'Autorità portuale di Venezia. «Conclusa la fase delle indagini di natura geologica e meteorologica e una volta ispezionato il fondale», ha spiegato il presidente della 3TIprogetti, «stabiliremo l'altezza della diga da costruire per proteggere il porto dal movimento delle onde». Il progetto prevede la costruzione di una diga foranea, un terminal container e una banchina servizi in altura, a 8 miglia dalla costa, dove il fondale ha una profondità di 25-30 metri, per consentire alle grandi navi mercantili che pescano fino a 18 metri di poter attraccare.

La società d'ingegneria romana ha previsto la prefabbricazione a terra di cassoni di calcestruzzo e il loro successivo affondamento in mare al fine di formare la diga foranea che si svilupperà per circa 4 mila metri e avrà una superficie di circa 80 mila mq,

Il progetto di diga foranea che ospiterà un terminal container e una banchina servizi in altura, a 8 miglia dalla costa di Venezia. Sopra, il progettista Alfredo Ingletti

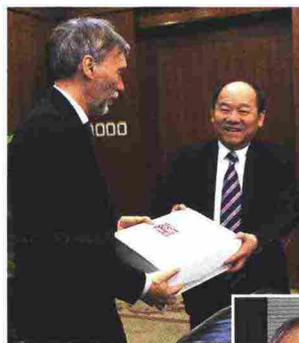


il terminal container di circa 200 mila mq e la banchina servizi 127 mila mq. La diga foranea avrà il compito di proteggere dai movimenti marini il terminal container e la banchina di ormeggio e servizi. Le meganavi portacontainer arriveranno con il carico sulla piattaforma d'altura, da dove la merce verrà poi trasferita a terra a bordo di navette così da non dover scavare ulteriori canali all'interno della Laguna. Della 43 C fa parte anche E-Ambiente, una società di consulenza e progettazione ambientale con sede a Marghera, fondata nel 2003 da Gabriella Chiellino.

La conferma indiretta di questa tendenza arriva da una fonte insospettabile. «I Paesi dell'Europa centrale saranno raggiungibili sempre di più via terra», ha previsto Giampiero Massolo, presidente di Fincantieri e dell'Ispi. «L'aumento della connettività in Asia Centrale aumenterà la concorrenza tra Europa e Cina su questi mercati,

i nuovi grandi emergenti del futuro», ha continuato sottolineando, tra l'altro, che i costi di trasporto tra Europa e Cina sono superiori alla media mondiale, di circa il 20%. Il disegno strategico della Nuova via della Seta passa per il potenziamento del servizio ferroviario sulla linea Chengdu-Tilburg-Rotterdam che per-

metterà di convogliare una quota crescente di merci cinesi direttamente nel porto di Rotterdam, in tempi sempre più rapidi. L'orizzonte dei dieci giorni (erano 26 nel 2010) è ormai a portata di mano, grazie alle semplificazioni nei controlli doganali, al miglioramento della rete e all'impiego di locomotive più potenti. DB Schenker, il braccio operativo della Deutsche Bahn, l'anno scorso ha movimentato oltre 40 mila container lungo questa direttrice e punta a raggiungere quota 100 mila entro il



Mario Zini, ceo di Dhl GF Italia, e (sinistra) Riccardo Fuochi di OmLog. In alto, il ministro Graziano Del Rio mentre consegna il piano porti italiano al suo omologo cinese, nell'ultima visita a Pechino in marzo

emissioni di anidride carbonica globali, ha un ruolo di primo piano nel combattere i cambiamenti climatici», ha spiegato il manager, la cui azienda ha più che raddoppiato nel 2016 l'utilizzo della ferrovia, trasportando circa 50 mila Teu (container da 20 piedi, ndr) contro i 21.770 di un anno prima. Dalla Cina la rete di distribuzione di Dhl si estende poi fino a coprire Sud Corea, Giappone, Taiwan e Vietnam.

Più cauto sulle prospettive di business lungo nuova Via della Seta è Riccardo Fuochi, numero uno di OmLog che si occupa di logistica e trasporti soprattutto nel settore del fashion e dell'elettronica e vicepresident dell'Associazione Italia-Hong Kong. «Le opportunità di business saranno generate quando partiranno i nuovi progetti industriali e infrastrutturali lungo la Nuova via della seta che oggi non sono ancora definiti nei dettagli», ha aggiunto Fuochi, uno dei maggiori esperti di spedizioni fra Cina e Italia.

«Il nostro punto di forza è stata una piattaforma logistica a Hong Kong, che in passato ci ha permesso di essere l'unica società italiana ad avere una distribuzione strutturata in Asia», ha spiegato. Sul fronte dei porti, però, non si sta a guardare l'ascesa del treno, che sarà sempre più intermodale ai trasporti via mare, quindi ai terminal marittimi, su cui si concentreranno gli investimenti per alimentare il progetto cinese. Per quanto riguarda l'Italia la

2020, garantendo attualmente un transit time tra 12 e 16 giorni, quindi la metà di quello marittimo, pur dovendo attraversare Polonia, Bielorussia, Russia, Kazakistan, Mongolia e Cina. Secondo Mario Zini, ceo di Dhl Global Forwarding Italia, il transit time del treno è addirittura un terzo della nave, e costa la metà di un transito aereo, dando ai binari un vantaggio strategico. «Uno spostamento verso il treno non può più essere rimandato», ha incalzato Zini, che ha messo l'accento su un aspetto ambientale tutt'altro che trascurabile. «La quantità di merci che si muovono quotidianamente da una parte all'altra del globo è in crescita costante e progressiva e il settore delle spedizioni, generando il 14% delle

situazione è in movimento, soprattutto nell'Alto Adriatico dove Venezia si è candidata a diventare il punto d'ingresso migliore per raggiungere l'Europa centrale e orientale, grazie al progetto di un nuovo porto offshore al largo della laguna (box in pagina), un'opera da 2 miliardi di euro, in concorrenza con il terminal container del Pireo. Quest'ultimo, passato l'anno scorso sotto il controllo della cinese Cosco che ne ha acquisito il 67% per 368,5 milioni di euro a cui si aggiungeranno 350 milioni di investimenti nei prossimi dieci anni, è diventato il principale terminal mediterraneo delle merci cinesi. E Cosco, la principale shipping company cinese controllata

continua a pagina 89



**Logistica - da pag. 73**

dallo Stato, ne ha fatto un perno della strategia a piovera nel Mediterraneo, considerato sempre più una base logistica permanente e non solo un punto di transito. In questa strategia i porti lungo al Via della Seta diventano presidi da controllare direttamente. Per questo Cosco ha rilevato un anno fa il 50% del nuovo terminal container di ultima generazione di Vado Ligure (Savona), che dal 2018 sarà operativo assieme al suo principale concorrente, il gruppo danese Maersk. In Spagna il gigante cinese ha manifestato interesse per un nuovo terminal portuale nel porto spagnolo di Algeciras a ridosso dello Stretto di Gibilterra, uno dei più importanti centri di smistamento dei container. La strategia mediterranea si affianca a tenaglia con quella nel Nord Europa dove Cosco ha investito 125 milioni di euro per acquisire il 35% di Euromax Terminal di Rotterdam. «Per il Dragone l'economia del mare è imprescindibile, ha un valore di 970 miliardi di dollari e contribuisce al 9,4% del pil», ha ricordato a *MFI* Alessandro Panaro, analista di Srm, centro studi collegato a Intesa Sanpaolo. «Attualmente il traffico container nella Greater China vale 200 milioni di Teu, il 31% delle merci spostate via mare a livello globale», ha concluso Panaro. La strategia Cosco nel Mediterraneo è la dimostrazione di come il Dragone punti a rafforzare questa egemonia.