

19/12/2019

Trasporto Europa-Cina, quale è il suo reale potenziale?

Qual è il potenziale di trasporto dal Vecchio Continente all'Impero Celeste? Come si potrebbero ridurre i tempi di consegna su questa rotta? Questi problemi preoccupano i fornitori di servizi logistici su entrambi i lati della Nuova via della seta. Le risposte sono state cercate il **19 novembre 2019 a Varsavia alla conferenza UTLC ERA (United Transport and Logistics Company - Eurasian Rail Alliance) intitolata «Europe – China sustainable connectivity».**

Si è riusciti a trovarle? Gli esperti del gruppo internazionale di società AsstrA-Associated Traffic AG raccontano che l'incontro riguardava principalmente questioni relative al trasporto di container e all'ottimizzazione lungo la rotta CSI-Cina. Si trattava della neutralità di UTLC nell'organizzazione dei trasporti, nel miglioramento della qualità dei trasporti e nell'ottimizzazione dei costi legati.

Molta attenzione è stata prestata alla questione delle rotte alternative che aggirano il passaggio Brest-Terespol. "Una componente imprescindibile del trasporto è la comunicazione tra le dogane della RPC, i paesi dell'Unione doganale e l'Unione europea. L'introduzione della gestione elettronica della documentazione in futuro ridurrà i tempi di trasporto di 36 ore", racconta **Grzegorz Zdybel, trade lane manager di AsstrA.**

Image: treno%288%29.jpg

L'incontro di Varsavia ha riguardato principalmente questioni relative al trasporto di container e all'ottimizzazione lungo la rotta CSI-Cina

"Vale la pena notare che le ferrovie polacche (pol. PKP Polskie Linie Kolejowe) hanno in programma di espandere la stazione Terespol di 10 binari larghi (1520 mm). L'infrastruttura sarà adattata per la manutenzione di treni pesanti con una lunghezza di 1050 metri ed un carico di 25 tonnellate per asse. E' stato pensato un binario separato per i carri danneggiati con merci pericolose - continua Zdybel. - L'iniziativa sarà attuata nel 2022-2024. Ciò rafforzerà la posizione di Malashevichi e dell'ufficio locale AsstrA sulla mappa del collegamento ferroviario tra Cina ed Europa.

Inoltre, verrà implementato un progetto per costruire otto passaggi. L'obiettivo è migliorare la qualità dei servizi di traffico doganale".

Il valore dei terminal di trasbordo con accesso ai binari di 1.520 mm e 1.435 mm aumenterà insieme alle capacità di trasbordo. **Secondo Zdybel, le società che investono nelle infrastrutture possono aspettarsi una maggiore concorrenza.** Ciò comporterà un miglioramento della qualità dei servizi ferroviari dalla Cina. **"L'idea si svilupperà se il costo del trasporto nella sezione europea del percorso sarà vicino al costo sul territorio dei paesi della CSI.** L'intero settore è in attesa dell'abbassamento delle tariffe, tenendo presente che i sussidi del governo cinese prima o poi finiranno", commenta ancora Zdybel.

Image: Zdybel%2C%20Grzegorz.jpg

Grzegorz Zdybel

Eva Trohimiuk, capo del dipartimento europeo di trasporto ferroviario di Asstra-Associated Traffic AG, mette in evidenza un sistema specifico per la piombatura di merci in container. Questo nuovo metodo sul mercato orientale è stato discusso alla conferenza. "Alexey Grom, CEO di UTLC ERA, ha affermato che nel prossimo futuro **il sistema di piombatura sarà implementato in container che transiteranno dall'UE alla Cina e ai paesi asiatici.** Ciò consentirà di trasportare le merci che finora non sono state consegnate per ferrovia, poiché sono soggette all'embargo russo. **Innanzitutto, questo vale per i prodotti agroalimentari: il cibo europeo, che interessa maggiormente i cinesi.** I relatori dai diversi paesi hanno espresso preoccupazione per il futuro del mercato ferroviario. **La preoccupazione principale riguarda che cosa accadrà quando il governo cinese taglierà i sussidi per il trasporto ferroviario.** Questo è comprensibile, perché le tariffe ferroviarie sono attraenti grazie ai sussidi statali", racconta Trohimiuk.

Image: Trochimiuk%2C%20Ewa.jpg

Eva Trohimiuk

Lo specialista del dipartimento cinese, Vlad Martin, valuta la partecipazione alla conferenza come costruttiva e istruttiva. "L'incontro è stato interessante. Abbiamo sentito molte informazioni sull'ulteriore sviluppo di Malashevichi e Terespol. **Secondo le statistiche, in 10 anni, la velocità di consegna dei container dalla Cina all'Europa è aumentata.** In precedenza, le spedizioni della durata di un mese erano considerate veloci da record. Oggi, la consegna in due settimane (da una stazione all'altra) non sorprende più nessuno. Negli ultimi anni abbiamo assistito a un calo di prezzi del trasporto ferroviario con un aumento regolare del volume delle merci trasportate. Il collegamento ferroviario Europa-Cina è in costante sviluppo", riassume Martin.

Image: Vladislav%20Martin%281%29.jpg

Vlad Martin