

Via della Seta. Parte da Mortara (Pavia) il primo treno merci per la Cina



Marco Morino > pagina 23

(nella foto, il treno pronto per il viaggio dal Polo logistico integrato di Mortara a Chengdu, in Cina)

Merci. Scatta il collegamento diretto tra il polo logistico di Mortara (Pavia) e Chengdu: un'opportunità per il made in Italy

In treno lungo la Via della seta

Sul primo convoglio macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e auto

Marco Morino

MILANO

■ Ore 11,50 di martedì 28 novembre 2017. Un giorno che, a suo modo, resterà nella storia delle relazioni commerciali tra Italia e Cina. Di sicuro lo resterà nella storia della logistica e del trasporto merci su ferro. È l'ora in cui il primo treno merci diretto Italia-Cina lascia l'interporto di Mortara (Pavia) in direzione Asia. Impiegherà circa 18 giorni a coprire i 10.800 chilometri che sperano la cittadina lombarda da Chengdu, capoluogo del Sichuan, città di 14 milioni di abitanti situata nel cuore dell'ex Impero Celeste. «Apriamo una nuova via commerciale Italia-Cina - commenta Andrea Astolfi, presidente del Polo logistico di Mortara - che consente risparmio di denaro e tempo a chi

deve ricevere e spedire merci».

Il treno, novello ambasciatore del made in Italy, è composto da diciassette vagoni in grado di caricare trentaquattro container da 40 piedi. Le merci contenute in questo primo treno (non a pieno carico, alcuni dei 17 carri risultano vuoti, ma siamo solo agli inizi) sono macchinari, mobili, prodotti in metallo, piastrelle e automobili. In futuro sono attesi beni anche dal settore moda e poi cibo e vino. Il treno merci attraversa l'Europa toccando Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan per arrivare infine in Cina. I vantaggi in termini di tempo sono evidenti: parliamo di 18-22 giorni contro i 40-45 giorni del trasporto via mare. Un po' di più dei 10 giorni del trasporto aereo che presenta però una tariffa alta

contro quella media del trasporto su rotaia. Inoltre, la recente riduzione dei dazi doganali all'importazione in Cina consentirà di arricchire ulteriormente la tipologia delle merci destinate al mercato cinese. A dicembre ci sarà l'inaugurazione del collegamento in senso inverso, dalla Cina all'Italia. Si parte quindi con un viaggio andata/ritorno a settimana.



Peso: 1-10%,23-31%

Poi da gennaio la nuova Via della seta entrerà a regime con due viaggi andata/ritorno settimanali, destinati in prospettiva a diventare tre, se ci sarà domanda. Per il 2020, se le previsioni saranno confermate, sono attesi 20 convogli alla settimana sulla tratta Mortara-Chengdu.

«È giusto sottolineare - continua Astolfi - come il nostro primo treno si collochi in un contesto affascinante, mi riferisco naturalmente alla Via della seta, e cioè a quel disegno delineato dal presidente della Repubblica Cinese nel 2013 quando gettò le basi di un progetto volto a favorire lo sviluppo dei rapporti commerciali tra Cina e i paesi occidentali tra i quali anche l'Italia». E se solo si riflette sul fatto che l'interscambio via ferrovia tra Europa e Cina è cresciuto del

165% tra 2014 e 2015 giungendo a un valore di quasi sette miliardi di dollari, si comprende bene quali possano essere le prospettive di sviluppo dei traffici ferroviari tra Italia e Cina.

«Questo treno - spiega Astolfi - significa più sicurezza, meno inquinamento ma soprattutto maggiore flessibilità nell'attrezzare convogli in funzione di tutti i possibili prodotti, anche con vagoni specializzati e particolarmente adatti per la tipologia delle merci trasportate».

Partner del progetto sono: Changjiu Group, gruppo cinese quotato in Borsa a Shanghai dal 2016 che conta oltre 20 miliardi di fatturato, attraverso Changjiu Logistics, unico fornitore indipendente di servizi logistici per il mercato automobilistico tra i primi sei in Cina e prima so-

cietà di logistica quotata in Borsa. Della parte relativa alla trazione si occupa la compagnia ferroviaria Cdirs (Chengdu International Railway Services) anche attraverso altri operatori in ambito europeo.

Il polo logistico di Mortara, di cui è azionista al 99,85% la Fondazione Banda del Monte di Lombardia presieduta da Aldo Poli, ha una collocazione geografica felice. All'incrocio del Corridoio Mediterraneo e del Corridoio Reno-Alpi della rete Ten-T, si connette agli attraversamenti alpini internazionali (Modane, Sempione-Lötschberg, Luino-Gottardo), al sistema portuale ligure e all'area metropolitana di Milano. Con l'apertura del Terzo valico Genova-Milano, il peso dell'interporto di Mortara nel-

la regione Nord-Ovest è destinato a crescere.

Il treno merci diretto Italia-Cina colpisce l'immaginario collettivo perché percorre quelle vie che i mercanti cinesi iniziarono a seguire nel 100 a. C. e che in futuro coinvolgeranno decine di Paesi. Intanto si parte da Mortara: ancora una volta è la Lombardia a interpretare il ruolo di locomotiva d'Italia.

MEZZO COMPETITIVO

I vantaggi in termini di tempo, rispetto al trasporto via mare, sono evidenti: 18-22 giorni contro i 40-45; da dicembre scatta la rotta inversa Cina-Italia

IL PRIMO TRENO MERCI DIRETTO ITALIA-CINA

Il convoglio attraverserà l'Europa toccando Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan per arrivare poi in Cina



Foto di gruppo ieri mattina all'interporto di Mortara (Pavia) per assistere al viaggio inaugurale della nuova via della Seta col treno merci che collegherà direttamente la cittadina lombarda a Chengdu, città nel cuore della Cina di 14 milioni di abitanti



Peso: 1-10%,23-31%