

Lo sviluppo delle arterie ferroviarie tra Cina ed Europa è aumentato sensibilmente: da sotto l'1% del totale del commercio all'inizio degli anni Dieci a circa il 5-6% del 2020, al netto della pandemia. Un aumento in termini di volume, ma soprattutto di valore aggiunto delle merci trasportate, che segnala la duplice importanza dei trasporti via terra. Infatti, questa infrastruttura offre flessibilità in termini di distribuzione delle merci e di tempi di percorrenza, grazie al collegamento diretto con gli hub industriali dell'Europa centro-orientale e della Cina centrale, tradizionalmente lontani dai porti di accesso

## Il risiko del traffico merci internazionale

*La dinamica commerciale legata alle arterie ferroviarie segue i fattori geopolitici*

di *Jacopo Maria Pepe\**

**U**no dei settori particolarmente colpiti dal conflitto in Ucraina, tra gli altri, è quello logistico. La guerra, infatti, ha trasformato la mappa delle rotte commerciali via terra Cina-Europa, cambiando le porte per l'ingresso delle merci in Ue. In generale lo sviluppo delle arterie ferroviarie tra la Cina e l'Europa è aumentato sensibilmente da sotto l'1% del totale del commercio tra Unione europea e Cina all'inizio degli anni Dieci a circa il 5-6% del 2020, al netto della pandemia. Un aumento in termini di volume, ma soprattutto di

valore aggiunto delle merci trasportate, che segnala la duplice importanza dei trasporti via terra, al netto dei sussidi con cui le autorità cinesi hanno a lungo sostenuto il trasporto su ferro (non a caso gradualmente diminuiti all'aumentare dei volumi e delle economie di scala). Da un lato perché questa infrastruttura offre flessibilità in termini di distribuzione delle merci e di tempi di percorrenza, grazie al collegamento diretto con gli hub industriali dell'Europa centro-orientale e della Cina centrale, tradizionalmente lontani dai porti di accesso. E dall'altro per il trasporto di beni cosiddetti *just in time* ad alto va-

lore aggiunto, cioè parti e componenti legati all'industria dell'auto, ma anche all'elettronica, agli elettrodomestici e in maniera crescente anche componenti per i beni industriali, oltre che prodotti farmaceutici e della petrochimica. Merci che si muovono in volumi molto maggiori rispetto al trasporto aereo, ma a prezzi inferiori. Si registra dunque una logica economica forte dietro alle arterie ferroviarie, che precede la logica politica della Via della seta cinese: sono più rapide rispetto al trasporto marittimo e più economiche rispetto al trasporto aereo. Questi due vantaggi strutturali dei servizi logistico-ferroviari transcontinentali hanno particolarmente tratto beneficio dal ruolo della Russia come cerniera di transito nello spazio euroasiatico. La Russia – presentando un'estensione territoriale che copre quasi il percorso che va dal confine polacco-bielorusso al confine russo-cinese o mongolo – deteneva fino allo scoppio della guerra il 75-80% del volume di traffico tra i due poli manifatturieri dell'Eurasia. Questo anche grazie a un partenariato sia con le ferrovie tedesche (la Deutsche Bahn e Db Schenker/Cargo) sia con gli operatori logistici cinesi, per il quale veniva offerta una infrastruttura – quella della transiberiana – che anche se largamente al limite di utilizzo in termini di volumi trasportabili, però, essendo a doppio binario ed elettrificata, garantiva una velocità di trasporto sotto i dieci giorni tra la Cina centro-settentrionale e il porto di Duisburg. Si trattava quindi di un grande salto in avanti in termini di competitività del corridoio da parte della Russia. A partire dal 2015-2016, a causa dell'aumento dei poli industriali nei grandi agglomerati dell'elettronica, dell'*automotive* e della petrochimica nella Cina centrale, c'è stata una variazione dal corridoio esclusivamente settentrionale al corridoio "semi-meridionale". Cioè un corridoio che attraversava il territorio kazako tagliando fuori gran parte del-

■ **China railway express routes.** In queste pagine, le immagini del China railway (Cr) express che è stato al centro dello sviluppo economico cinese. Le merci trasportate dal Cr express, infatti, sono passate dai soli prodotti informatici a diverse tipologie, inclusi terminali intelligenti, veicoli interi e ricambi per auto, medicinali, pacchi postali e così via.

Con la guerra in Ucraina, l'intera dinamica commerciale su ferro è ora sconvolta e il riposizionamento degli attori lungo i corridoi è dettato da imperativi geopolitici più che da necessità economiche. Le imprese logistiche del Vecchio continente hanno scarsa predisposizione a utilizzare la transiberiana in quanto la considerano mossa azzardata da un punto di vista "politico". Questo porta anche la Cina a prediligere lo sviluppo di corridoi alternativi. Da un punto di vista italiano, il conflitto e l'isolamento della Russia comportano un'accelerazione nei trend di sviluppo riguardanti lo spostamento dell'asse del commercio dallo spazio settentrionale della massa euroasiatica allo spazio afro-euroasiatico

la transiberiana, ma che poi comunque rientrava nella parte occidentale della Russia a Petropavlovsk-Kamchatskiy e poi a Mosca e da lì utilizzava il punto di accesso polacco-bielorusso. Questa via ha usufruito anche delle tariffe unificate per il transito garantite dallo spazio doganale unico dell'Unione euroasiatica, di cui sono membri sia la Russia sia il Kazakistan e dai servizi logistici integrati dei due Paesi. All'aumentare dei volumi lungo il tratto occidentale della Transiberiana, tuttavia, è corrisposta una crescente congestione infrastrutturale al terminal di transito polacco-bielorusso per accedere allo spazio europeo. Questo ha creato, già prima della guerra, un collo di bottiglia e la necessità di diversificare ulteriormente i tracciati. Tra essi, i corridoi che attraversavano l'Ucraina, soprattutto provenienti dal mar Nero e dal Caspio, seppur scarsamente sviluppati in termini di volumi e infrastruttura, stavano acquistando rilevanza dato che avrebbero rappresentato una alternativa economicamente più conveniente per le merci

provenienti dalla Cina, sia in termini di costi sia di distanza. In effetti, la Cina stava mostrando crescente interesse allo sviluppo di questa direttrice come alternativa al corridoio nord transiberiano e al collo di bottiglia polacco-bielorusso, così da accedere ai mercati dell'Europa sudorientale e centro-orientale attraverso Slovacchia e Ungheria. Con la guerra in Ucraina, l'intera dinamica commerciale su ferro è ora sconvolta e il riposizionamento degli attori lungo i corridoi è dettato da imperativi geopolitici più che da necessità economiche. Le imprese logistiche del Vecchio continente hanno scarsa predisposizione a utilizzare la transiberiana, la considerano una mossa azzardata da un punto di vista "politico" e questa ha portato anche la Cina a prediligere lo sviluppo di corridoi alternativi. Di conseguenza il corridoio meridionale rispetto alla Russia, che bypassa sia la Russia sia il collo di bottiglia polacco-lituano che i possibili corridoi trans-ucraini è il corridoio centrale, cioè quello che dal Kazakistan si ricollega all'Azerbaijan e da lì

### La strategia commerciale del Dragone

La tratta percorsa dal China Railway Express collega le regioni interne del Paese con il resto del mondo ed è diventata un'arteria fondamentale all'interno della catena industriale globale, con numeri in costante crescita. Dal 2016 al 2021 ha aumentato di nove volte il valore annuale del proprio trasporto merci che è passato da 8 a 74,9 miliardi di dollari. Il percorso, che rappresenta anche una quota del volume commerciale di scambi tra il nostro Paese e la Cina, è un'opportunità per l'insorgere di nuovi centri commerciali, logistici e industriali. Anche a fronte della crisi legata alla pandemia, che ha impattato prevalentemente i trasporti aerei e via mare, i treni merci che collegano l'Europa alla Cina hanno continuato a funzionare

prosegue o attraverso il territorio turco, oppure tramite la Romania accedendo poi al sistema infrastrutturale dell'Europa centro-orientale e quindi al cuore del continente. Questo corridoio può, secondo gli operatori logistici tedeschi, attrarre il 15-20% dei volumi che vengono trasportati lungo la transiberiana. Il corridoio tuttavia presenta ancora enormi problemi infrastrutturali, logistici e di costi. L'attraversamento intermodale

di uno o addirittura due mari, l'instabilità politica lungo l'intero percorso e la frammentazione infrastrutturale sono problemi ancora irrisolti. Da un punto di vista italiano, tuttavia, la guerra in Ucraina e l'isolamento della Russia comportano una accelerazione nei trend di sviluppo riguardanti lo spostamento dell'asse del commercio dallo spazio settentrionale della massa euroasiatica (inclusando in essa lo spa-

zio nord-centro europeo) allo spazio afro-euroasiatico, e che vede il Mediterraneo orientale o i tre mari – Mediterraneo orientale, Caspio e mar Nero – assumere nuova centralità, con un potenziale impatto sulla nostra vocazione di Paese esportatore. Mentre la guerra in corso ha portato alla disconnessione delle catene del valore industriali ed energetiche che legano l'Europa alla Russia, potenzialmente un forzoso riallineamento russo allo spazio sino-asiatico quale *junior partner* e una maggiore complessità nei collegamenti terrestri fra Europa e Cina portano la Cina stessa, ma soprattutto l'India, a lavorare silenziosamente alla creazione – sul lungo termine – di un sistema misto di ferro e nave, con porti e *hub* logistici integrati a ferrovie collegate con i centri di distribuzione del Medio Oriente e dell'Africa. Questo anticipa una riconfigurazione dei commerci e dei flussi energetici che punta a legare i grandi centri demografici, di crescita economica, di risorse energetiche verdi e di base industriale dei prossimi trent'anni, collocati fra il Corno d'Africa, il Medio Oriente, l'Asia occidentale e quella orientale. Ed è su questo fronte che si apre una partita importante per l'Italia: dal momento che il punto di accesso per l'Europa di questo sub-sistema rimane il Mediterraneo orientale e il canale di Suez, il nostro Paese con la dorsale adriatica e i porti della costa può essere al centro di una infrastrutturazione di mercati emergenti sfruttando così il ponte di transito costituito dalla nostra collocazione geografica, ma anche posizionandosi su questi mercati che stanno emergendo come "terzo polo" nella difficile partita che si sta creando con il *decoupling* transpacifico tra Cina e America, e transeurasiano fra Europa e Russia e alla luce delle difficili relazioni Europa-Cina.

\*Senior researcher, Global issue division, Swp-German institute for international and security affairs