

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il porto di Trieste sogna un treno con la Cina ma deve fare i conti con il mercato e le infrastrutture

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 26th, 2021

Il porto di Trieste sogna di essere collegato alla Cina da un servizio ferroviario per il trasporto di merci ma per ora questo progetto deve fare i conti con i volumi che mancano (anche se ne basterebbero davvero pochi) e soprattutto dalla capacità del network infrastrutturale cinese che in questo momento risulta già saturo. Questo è quanto emerso ieri in occasione del webinar organizzato dal Propeller Club di Trieste e intitolato “Servizi ferroviari tra Europa e Far East: collegamenti in crescita e nuovi servizi dalle compagnie di navigazione – in futuro anche da Trieste?”.

Il tema è stato introdotto da Zeno D’Agostino, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale di Trieste e Monfalcone, che, dopo aver ricordato come “la competitività del sistema logistico regionale si gioca in casa” (manovre ferroviarie e capacità di fare sistema con i nodi regionali), ha domandato se possa coesistere una Via della seta ferroviaria con il trasporto marittimo dei container fra Asia e Nord Adriatico. Insomma se “sia pensabile di gestire flussi di import export coordinando le spedizioni via mare con quelle ferroviarie” sia in direzione est che ovest.

Quel che oggi appare certo, secondo Federico Pittaluga, amministratore delegato di Medlog, è la “saturazione dei treni dall’Asia verso l’Europa. Qualche slot libero ancora si trova in direzione contraria” ha spiegato. Aggiungendo che “un paio di mesi fa il nolo per un container trasportato via ferrovia lungo questa direttrice era di oltre 8.500 dollari, mentre ora è raddoppiato a 15.500 dollari e le tariffe stanno ancora salendo”. Un incremento della domanda è dovuta sia alla scarsa capacità e affidabilità (rispetto dei tempi) dei servizi di linea via mare, sia da vicende come il blocco del canale di Suez o altre situazioni di congestione in alcuni porti.

Pittaluga ha poi aggiunto che “via ferrovia si muovo circa 88.000 Teu, dunque l’equivalente di quattro navi portacontainer di grandi dimensioni, a dimostrazione che in termini di volumi i valori sono ancora totalmente diversi” ma, nonostante ciò, l’alternativa del trasporto su ferro si sta affermando come una soluzione interessante (tanto che [anche la stessa Msc ha iniziato recentemente a puntarci](#)). “Soprattutto, oltre alle merci sensibili, anche il project cargo si sta rivolgendo al treno al fine di rispettare la puntualità delle consegne” ha concluso il manager di Msc, specificando che per Medlog “Trieste può certamente essere utile come piattaforma per rilanci di treni anche verso gli interporti veneti”.

Train development

Rail Cargo Group
Member of ÖBB



“Belt and Road” is an initiative by the Chinese government aimed at reviving the historic Silk Road between China, Europe and the Middle East.

Nicola Cavašin, manager di Rail Cargo Group ed esperto proprio di trasporti ferroviaria sulla nuova Silk Road, ha confermato che “in questi primi mesi del 2021 è stato raggiunto il tetto massimo di treni merci che la Cina può operare (1.100 treni/mese)”. Per questo motivo Rail Cargo, così come le compagnie marittime Maersk e Msc, sta cercando di dirottare maggiormente a nord, attraverso la Russia, il transito di treni merci.

A proposito del sogno del Friuli Venezia Giulia di avere un servizio ferroviario con l’Asia, Cavašin ha ricordato che Rail Cargo effettua 4 treni a settimana con Budapest “per cui non siamo così distanti dal poter mettere un treno fra Trieste e la Cina. Bisognerebbe però studiare bene il tutto e, anche per programmare un collegamento fra il trasporto marittimo e quello su ferro, sarebbe necessario che tutte le parti coinvolte si sedessero a un tavolo per discutere in maniera logica e strutturata il servizio”. Fabrizio Zerbini, presidente del Propeller Club triestino, ha ricordato a questo proposito che “sarebbero sufficienti una cinquantina di container per riempire un convoglio.

Sempre Cavašin, infine, ha confermato che ad oggi i flussi di merci sono ancora sbilanciati maggiormente sulla tratta *westbound* “anche se – ha specificato – con l’aumento dei noli marittimi molti carichi project, quindi impiantistica, ma anche macchinari e arredamento hanno alimentato la domanda di treni verso est”.

Uno dei limiti emersi per i servizi ferroviari Asia- Europa è l’obbligo di utilizzare (e dunque riempire di merce) container da 40’ high cube. Secondo quanto spiegato sempre dal manager di Rail Cargo la Cina finora ha preferito sovvenzionare solo i trasporti su ferrovia effettuati con questo tipo di container mentre quelli da 20’ e da 40’ non sono stati inseriti fra i destinatari di supporto pubblico. Peraltro in questo periodo la repubblica Popolare ha completamente eliminato le sovvenzioni pubbliche al trasporto intermodale via treno con il Vecchio Continente.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 26th, 2021 at 8:15 pm and is filed under [Porti, Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.