

INFRASTRUTTURE INTERNAZIONALI**IL TRASPORTO DELLE MERCI**

Al collegamento Amburgo-Pechino operativo tra un anno si affiancherà il Shanghai-Bruxelles - Il ruolo di Deutsche Bahn

Business di grandi dimensioni che interessa anche l'Italia: Mosca sostituirà il 73% delle locomotive elettriche e l'84% delle diesel

Eurasia, il treno dei miliardi

Turchia, Russia e Iran si contendono i corridoi - La Cina firma intese

di **Vittorio Da Rold**

Il grande risikio ferroviario del XXI secolo è partito in segreto a Seul. Le mosse strategiche di una nuova globalizzazione sui binari sono iniziate al convegno dell'Union internationale des Chemins de fer (Uic). Qui i presidenti delle società ferroviarie di tutto il mondo hanno dato battaglia per far passare il progetto più conveniente alle rispettive imprese e nazioni. In gioco c'è l'affare del secolo: la dislocazione dei nuovi corridoi ferroviari che dovranno connettere l'Asia all'Europa. Accanto alla linea del treno correranno anche le ramificazioni delle reti energetiche di oleodotti, gasdotti e linee cablate di internet. Chi riuscirà a far passare il treno sul proprio territorio riceverà parte delle ricche royalty e dei diritti doganali relativi ai giganteschi flussi di merci e servizi tra i due continenti, uno dei quali, l'Europa, si sta integrando con le linee ad Alta velocità.

Una guerra geopolitica ancora poco conosciuta e che finora si è svolta nell'ombra. La Turchia del premier Tayyip Erdogan è decisa a sbarrare la strada alla Russia di Dmitri Medvedev, alleata nell'occasione con l'Iran di Mahmoud Ahmadinejad e «diventare il corridoio meridionale per il trasporto merci dall'Asia (dalla Cina, via Bangladesh, India, Pakistan e Iran)». A sostenere la validità del progetto è sceso in campo, Süleyman Karaman, direttore generale e presidente delle Ferrovie dello Stato turche (Tcdd), che ha cercato di convincere i membri dell'Uic a contrastare i progetti alternativi di russi e iraniani.

La strategia turca (che coinvolgerebbe anche Azerbaïjan, Uzbekistan, Turkmenistan, Kazakistan e Georgia) si contrappone a quella russo-iraniana che porterebbe le merci in Europa attraverso un percorso che privilegierebbe Mosca. Il progetto turco però consentirebbe alle merci asiatiche e mediorientali di giungere alla meta europea due giorni prima della rotta che attraverserebbe la Russia.

Ma da dove nasce la riscossa del treno su nave e aerei? Tutto ha inizio nel '97 con uno studio, all'epoca futuribile, di Lyndon LaRouche, economista ed esperto di trasporti, sul corridoio euroasiatico, progetto ripreso nel 2001 da un saggio di Jonathan Tennenbaum per l'Executive Intelligence Review intitolato *The Eurasian Land-Bridge*, il ponte terrestre euroasiatico, dove si ipotizza la costruzione di un corridoio fer-

roviario lungo 10mila chilometri dall'Europa a Cina, Corea del Sud e Giappone, utilizzando la transiberiana e la "via della seta".

Il piano resta nei cassetti fino a quando emergono due fattori che cambiano lo scenario: la rivoluzione tecnologica dei treni che diventano sempre più potenti e affidabili grazie ai maxinvestimenti operati nell'Alta velocità, e il costo del greggio alle stelle.

È come riaprire una nuova frontiera che collega la capitale cinese, sede dei prossimi giochi olimpici, a Ulan Bator (Mongolia), Ekaterinburg, Mosca (Russia), Minsk (Bielorussia), Varsavia (Polonia) e infine il porto di Amburgo (Germania). Il ritorno dei traffici in ferrovia è determinato da un intrico di strade ferrate che a sua volta vede unire il delta del Mekong alla Cina, rifiorire la Baikal-Amur Mainline (Bam) sul Pacifico, unire l'isola di Sakhalin alla terra ferma, nascere la linea ferroviaria che dalla Cina raggiunge l'Europa attraverso il Golfo Persico (corridoio meridionale).

L'aereo è in crisi a causa del caro-greggio, anche se impiega 24 ore a collegare l'Impero di Mezzo con il Vecchio Continente. La nave ci mette più di un mese per arrivare in Europa. Il treno, invece, ha recuperato sui tempi (ci vogliono due settimane da Pechino ad Amburgo percorrendo il corridoio settentrionale) e sui costi, senza contare i progressi su logistica, computer, sicurezza e rispetto dell'ambiente. In più c'è il business del materiale da rinnovare: secondo Bombardier, il costruttore canadese di treni, circa il 73% delle locomotive elettriche e l'84% di quelle a diesel delle ferrovie russe devono essere sostituite.

Ecco perché Berlino, uno dei maggiori produttori di treni in Europa con **Siemens**, oltre alla italiana AnsaldoBreda di Finmeccanica e alla francese Alstom, ha buoni motivi per collegare Amburgo a Pechino via ferrovia.

Il primo test è stato superato: il 9 gennaio 2008 alla stazione di Pechino, il ministro dei Trasporti Liu Zhijun ha dato il disco verde al primo viaggio del Pechino-Amburgo container express. All'evento c'era Hartmut Mehdorn, il grande "sognatore" e regista di Deutsche Bahn (l'azienda pubblica in via di privatizzazione delle ferrovie tedesche). Quel giorno l'Eurasian Land-Bridge, il "ponte terrestre eurasiatico" è diventato realtà. Quindici giorni e 10mila chilometri più tardi il convoglio ha raggiunto Amburgo.

È un business che suscita molti appetiti tra cui quelli dei Fondi sovrani arabi e asiatici.

I vagoni attraversano la Mongolia, percorrono il tratto meridionale della Transiberiana e poi si dirigono verso Occidente, costeggiando le pipeline di gas e petrolio. Mehdorn, il kaiser dei treni che vuole diventare zar, crede di poter far concorrenza ai trasporti marittimi e aerei. Un azzardo? Lui ribatte che «l'investimento è redditizio sul lungo termine, sia per l'azienda sia per l'economia tedesca». Obiettivo? Avviare un servizio di trasporto merci regolare. Ancora più ottimista il suo omologo Zheng Mingli, l'uomo che guida la China Railway Container: «Questa è una rivoluzione - ha spiegato - I convogli di container potrebbero cominciare a viaggiare tra Cina e Germania tra un anno». La posta in gioco è enorme: lo scambio commerciale tra Cina ed Europa è un business annuale da 110 miliardi di euro.

Naturalmente si tratta di dribblare problemi tecnici e burocratici. Le ferrovie russe hanno uno scartamento ridotto ed è necessario unificare le linee di alimentazione. Come risolvere tutti questi intoppi? La chiave è la trattativa doganale, coinvolgendo i Paesi che saranno attraversati dalla megaferrovia nei profitti del passaggio delle merci. Ecco perché prende quota il progetto di creare una super-società russo-tedesca per le merci. Proprio le Deutsche Bahn potrebbero essere, con il nuovo presidente russo Medvedev in visita a Berlino a giugno, la prima preda della campagna acquisti delle grandi aziende russe in Europa occidentale. Le ferrovie russe (e forse anche qualche partner europeo) sono interessate a entrare nell'azionariato delle ferrovie tedesche, in vista dell'imminente privatizzazione del 24,9% del pacchetto detenuto oggi dal Governo di Angela Merkel. I contatti sono avanzati: nei giorni scorsi i massimi dirigenti di Deutsche Bahn e di Rzd (guidata da Vladimir Jakunin), le ferrovie russe appunto, si sono incontrati segretamente a Soci a margine di un convegno.

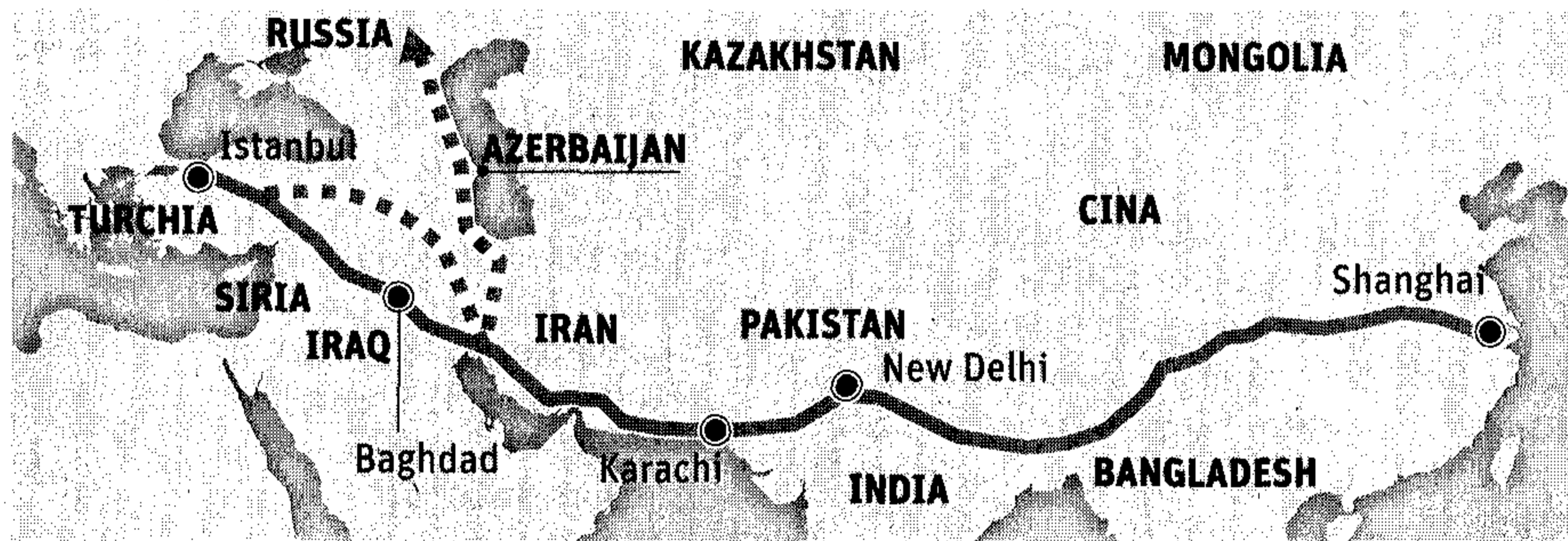
Deutsche Bahn è la più grossa azienda ferroviaria europea, ha un fatturato di oltre 31 miliardi di euro e utili di 1,7 miliardi. Rzd, dopo China Railways, è la più grossa azienda ferroviaria del mondo per dimensioni con un giro d'affari di 25,8 miliardi di euro e utili di 2,3 miliardi. I russi hanno bisogno di tecnologia, i tedeschi di nuovi mercati: un matrimonio di interesse perfetto.

Le nuove vie della seta

LA TRANSIBERIANA



L'ATTRAVERSAMENTO DEL GOLFO PERSICO



I due corridoi ferroviari tra Ue e Asia.

Sono due i principali percorsi che uniscono l'Europa alla Cina e ai Paesi vicini (Giappone, area del Mekong): il primo, quello settentrionale, percorre la rotta transiberiana e unisce Pechino ad Amburgo; l'altro, quello meridionale, parte da Shanghai e attraverso il Golfo Persico raggiungerà la Turchia (o la Russia) fino alla Ue. A questi progetti si unisce un'idea rilanciata da Putin di scavare un tunnel sotto lo Stretto di Bering che unisca la Siberia all'Alaska

PROTAGONISTI



Zheng Mingli
50 anni

È presidente e ad di China Railway Container

■ Nel 1996 inizia la sua carriera nel settore del trasporto ferroviario, dal 2002 al 2006 è direttore di Hohhot Railway Administration per poi assumere l'incarico di presidente e ad di China Railway Container



Süleyman Karaman
51 anni

Direttore generale e presidente delle ferrovie turche

■ Laureato in ingegneria meccanica, ricopre l'attuale carica dal 2003. Precedentemente (dal 1994) ha svolto le funzioni di direttore generale dell' Authority per i trasporti del Comune di Istanbul



Vladimir Yakunin
59 anni

A capo della compagnia ferroviaria russa (Rzd) dal 2005

■ Ufficiale militare esperto in costruzioni aeronautiche, vicino al premier Vladimir Putin, ha ricoperto numerosi incarichi ministeriali. È entrato a far parte delle ferrovie russe nel 2003

