

**SEMINARIO:**

**La “nuova via della seta”  
attraverso l’Italia verso il centro Europa  
One belt one road (OBOR)**

***Milano 21 marzo 2018 – ore 10:00 c/o Aldai-Federmanager MI***

**... UN NUOVO QUADERNO ALDAI ?**

**La proposta di Gennaro Bernardo e Sergio Farnè.**

## Cina-Napoli: in arrivo 44 container di salsa di pomodoro

La notizia del giorno



Partenza da Urumqi il 26.02.18 – km 10.500 – Durata prevista 25 gg

Il 14.03 a Lugano,  
convegno:



- Fatto il punto della situazione degli investimenti sulle infrastrutture del Corridoio, sia in territorio italiano sia in quello svizzero (v. "informa" dell'Istituto Europa Asia del 15.03.2018),
- Sottoscritto un **PATTO DI COLLABORAZIONE GENOVA-LUGANO**, dai sindaci delle due città, con la scelta di Genova, aprile 2019, per un **FORUM BILATERALE** tra Italia e Svizzera con l'obiettivo di accendere i riflettori su una percorrenza ferroviaria di poco più di un'ora fra Genova e Lugano.

## IL PRECEDENTE:

**24 FEBBRAIO 2017**

**MERCINTRENO**

e

la **FONDAZIONE DELL'ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROVINCIA MILANO**

**Organizzano il  
Convegno**

**STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE E  
TRASPORTO MERCI**



I temi affrontati durante il Convegno furono ritenuti meritevoli di essere raccolti in modo organico, integrati e diffusi. Si convenne quindi di realizzare un apposito Quaderno tecnico Aldai *(pubblicato nel marzo 2017)* ➔

**ALDAI** ASSOCIAZIONE LOMBARDA  
DIRIGENTIAZIENDE INDUSTRIALI  
**FEDERMANAGER**  
Gruppo Energia ed Ecologia  
COMITATO IRL - Infrastrutture, Trasporti e Logistica

Collana di quaderni tecnici

QUADERNO N° 17

Realizzato con il contributo di:



**MERCINTRENO**

**FARE SISTEMA PER IL TRASPORTO E NON SOLO  
DELLE MERCI SU FERROVIA**



Memoria a cura di: Antonio Barbieri, Gennaro Bernardo, Salvatore Crapanzano, Sergio Farnè,  
Eugenio Muzio, Annita Serio, Piergiuseppe Visigalli e dei Gruppi di lavoro ACG  
Milano, marzo 2017



Commissione Studi – Gruppo Energia ed Ecologia  
Comitato ITL – Infrastrutture, Trasporti e Logistica

# I Quaderni Tecnici

I Quaderni ALDAI si propongono di mettere a disposizione, degli associati e non, le conoscenze di temi ed argomenti derivanti dalle esperienze professionali degli autori, soci Aldai e membri del Comitato ITL.

Il taglio divulgativo, pur nel rispetto della precisione insita nella pratica ingegneristica, li rende potenzialmente adatti ad un utilizzo anche da parte di studenti interessati agli specifici argomenti.

COD	Titolo - (autore/i)	1 <sup>a</sup> edizione (aggiorn.)	n. pag.	n. immagini
01	Le strade ferrate dalle origini all'inizio della gestione pubblica e lo sviluppo economico all'interno dell'area tra l'Adda e il Ticino (S. Farnè)	2006	79	60
02	Le gallerie di valico con imbocco in Italia per le principali vie di comunicazione transalpine e per le strade lombarde dello Spluga e dello Stelvio - (S. Farnè)	2007	170	94
03.1	Il San Gottardo c'è... - Parte I <sup>^</sup> : La linea storica di montagna, ovvero il San Gottardo di ieri e di oggi. (autori vari)	2014	60	51
14	Le ferrovie e le tecnologie innovative: il caso di montagna, nel tempo, e verso per il trasporto su rotaia (S. Farnè)	1 <sup>a</sup> edizione in preparazione. 2017		
15.1	Il Sempione c'è ... ed ha una lunga storia da raccontare. Parte I: Le linee storiche di montagna, ovvero il Sempione ed il Loetschberg di ieri e di oggi (autori vari – in preparazione – previsione di pubblicazione 2017)	Previsione di pubblicazione: 2017		
15.2	Il Sempione c'è ... ed ha una lunga storia da raccontare. Parte II: Le nuove linee di pianura, ovvero il Sempione ed il Loetschberg di domani (autori vari – in preparazione – previsione di pubblicazione 2017)			
16	Storia della Ercole Marelli (G. Di Palma)	2016	49	39
17	Fare sistema per il trasporto e non solo delle merci per ferrovia (autori vari)	2017	58	32

La distribuzione dei testi è curata da soci di VISES Milano, la ONLUS di riferimento di Aldai-Federmanager.

Il Socio ALDAI, indicando il numero della propria tessera ALDAI e il COD del testo d'interesse, può riceverne copia in formato elettronico mediante una semplice richiesta a: [VisesMilano@aldai.it](mailto:VisesMilano@aldai.it).



**VISES** ONG  
ONLUS  
VOLONTARI INIZIATIVE SVILUPPO  
ECONOMICO E SOCIALE  
----- GRUPPO MILANO -----

Per i non Soci ALDAI, VISES invia i testi a fronte di una libera donazione a sostegno dei progetti umanitari in corso (donazione, fiscalmente deducibile/detraibile, su IBAN IT28 X033 5901 6001 0000 0072 807 di VISES Milano,) seguita da email a: [VisesMilano@aldai.it](mailto:VisesMilano@aldai.it).



I principali temi, già individuati o che emergeranno nell'odierno seminario, consentiranno di definire i possibili capitoli di un Nuovo Quaderno Aldai.

Gli obiettivi, come per le pubblicazioni precedenti, rimangono quelli di non disperdere quanto si viene ad acquisire, ma di raccogliarlo in modo organico e renderlo disponibile ad una più ampia platea di interessati.

Il Quaderno sarà "aperto" e "dinamico":

- aperto, a modifiche ed aggiornamenti per evoluzioni successive delle tematiche trattate
- dinamico, per la possibilità di lettura rapida dei capitoli d'interesse (raggiungibile dall'indice attraverso opportuni collegamenti ipertestuali)

... si sono già ipotizzati i seguenti capitoli →



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

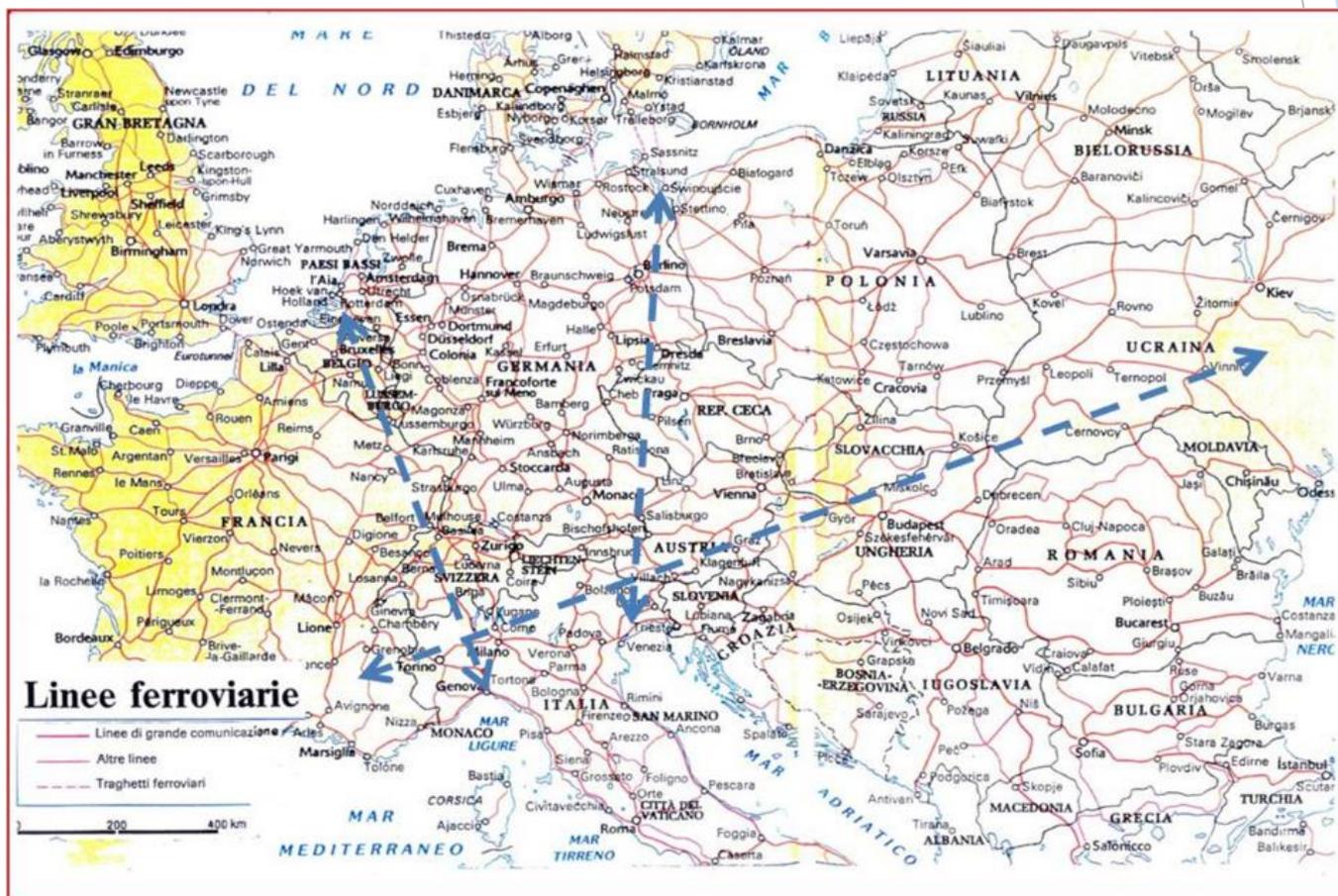
7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## 1 - I Corridoi ferroviari europei

In questo primo capitolo si pensa di dare un quadro aggiornato della rete Ten-T con particolare riguardo a quelli che interessano l'Italia.

Saranno richiamate le scelte europee strategiche che puntano su quattro trafori (Lötschberg, Gottardo, Terzo Valico (Giovi) e Brennero) e su due sistemi portuali (dell'Alto Adriatico e del Mar Ligure).



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## 2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

OBOR, e più recentemente BRI Belt Road Initiative, pone ormai domande ineludibili su come l'Italia e la sua industria possano trarre vantaggio da questo grande progetto che, in termini di valori, è molte volte più grande del Piano Marshall del dopoguerra.

Il coinvolgimento è di due tipi:

- nella parte finale verso l'Europa si tratta di intercettare i flussi di traffico che dal canale di Suez, raddoppiato in parte e con battente d'acqua tale da consentire la navigazione di navi portacontainer da 22'000 Teu e oltre, penetrano nel Mediterraneo;
- lungo tutto il percorso delle “Nuove Vie della Seta”, l'industria nazionale può trovare opportunità nello sviluppo delle infrastrutture.



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



### 3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

Il nuovo *soft power* cinese, detto “Nuova Via della Seta” è il grande progetto di integrazione economica dei Paesi dell’Eurasia su cui sta puntando il presidente ‘a vita’ Xi Jinping, varato nel 2013, per realizzare il grande “Sogno Cinese” di una Cina forte e prospera.

Per comprendere la logica strategica del progetto bisogna guardare alla storia recente del Paese.

Fin dal lancio della riforma economica di Deng Xiaoping alla fine degli anni Settanta del Novecento, il miracolo economico cinese si è fondato sulla capacità delle province costiere di sostenere il peso demografico e produttivo necessario per la trasformazione della Cina nel centro manifatturiero dell’economia globale.

Ciò ha creato un forte squilibrio a sfavore delle province interne e un’eccessiva dipendenza dai mari per la sicurezza dei commerci e degli approvvigionamenti energetici.



### 3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

**E' Xi Jinping a dare concretezza agli interessi nazionali cinesi con una strategia globale, che include un progetto da condividere con il resto del mondo (wi-wi).**

**Secondo le stime di Pechino, gli investimenti per la Nuova Via della Seta hanno già creato 180.000 posti di lavoro nei 65 paesi lungo le dorsali che collegano la Cina con l'Europa e che rappresentano il 70 % della popolazione mondiale e oltre un terzo del Pil planetario.**

**Mille miliardi di dollari sono una valutazione “prudente” di quel che la Cina stima come volume totale degli investimenti in infrastrutture, dalle ferrovie per le merci ai porti, dagli oleodotti alle reti elettriche, in una ramificazione che abbraccia l'oceano Indiano e il Mediterraneo, il Sudest asiatico e la Mitteleuropa.**



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

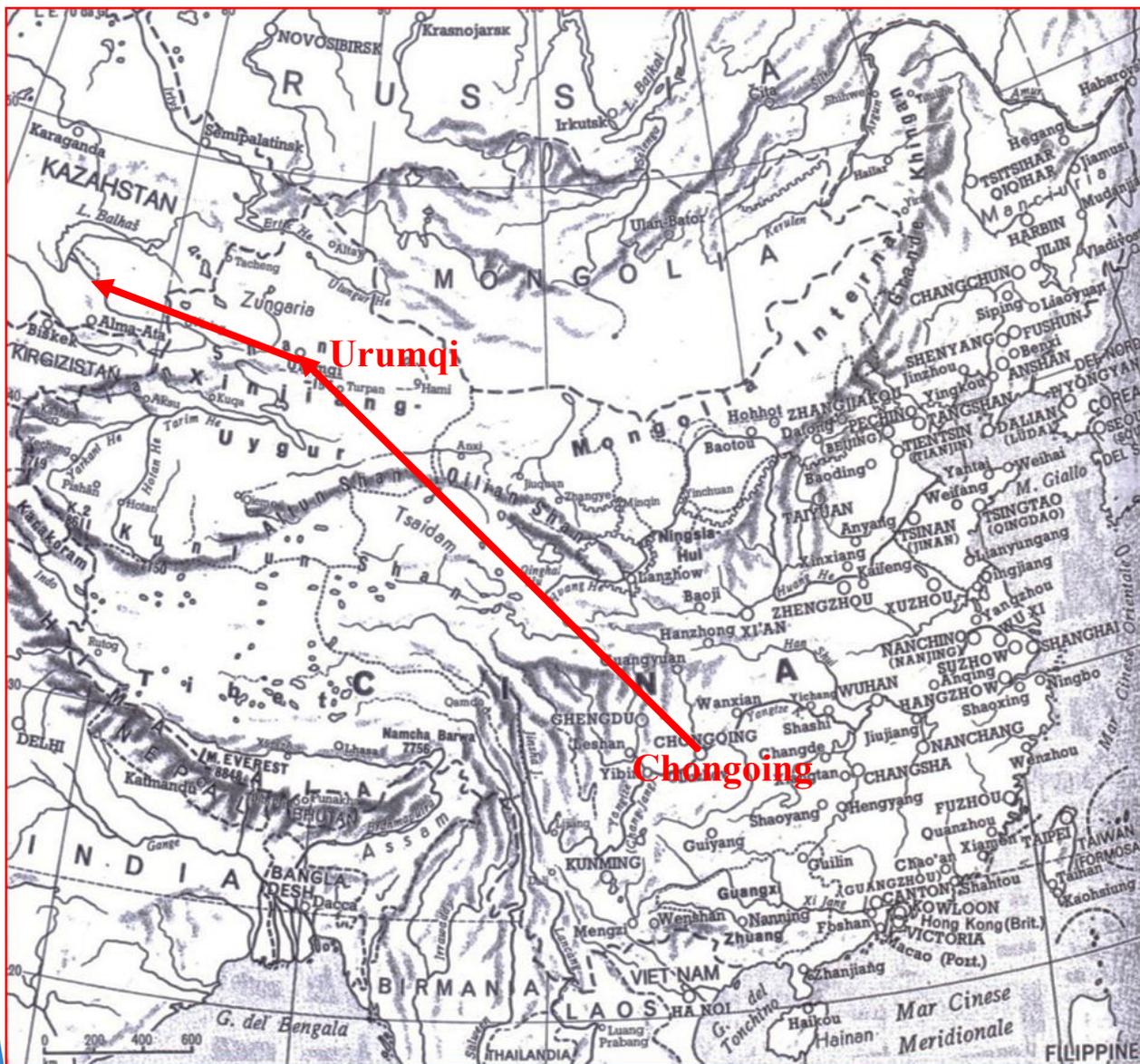
5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti



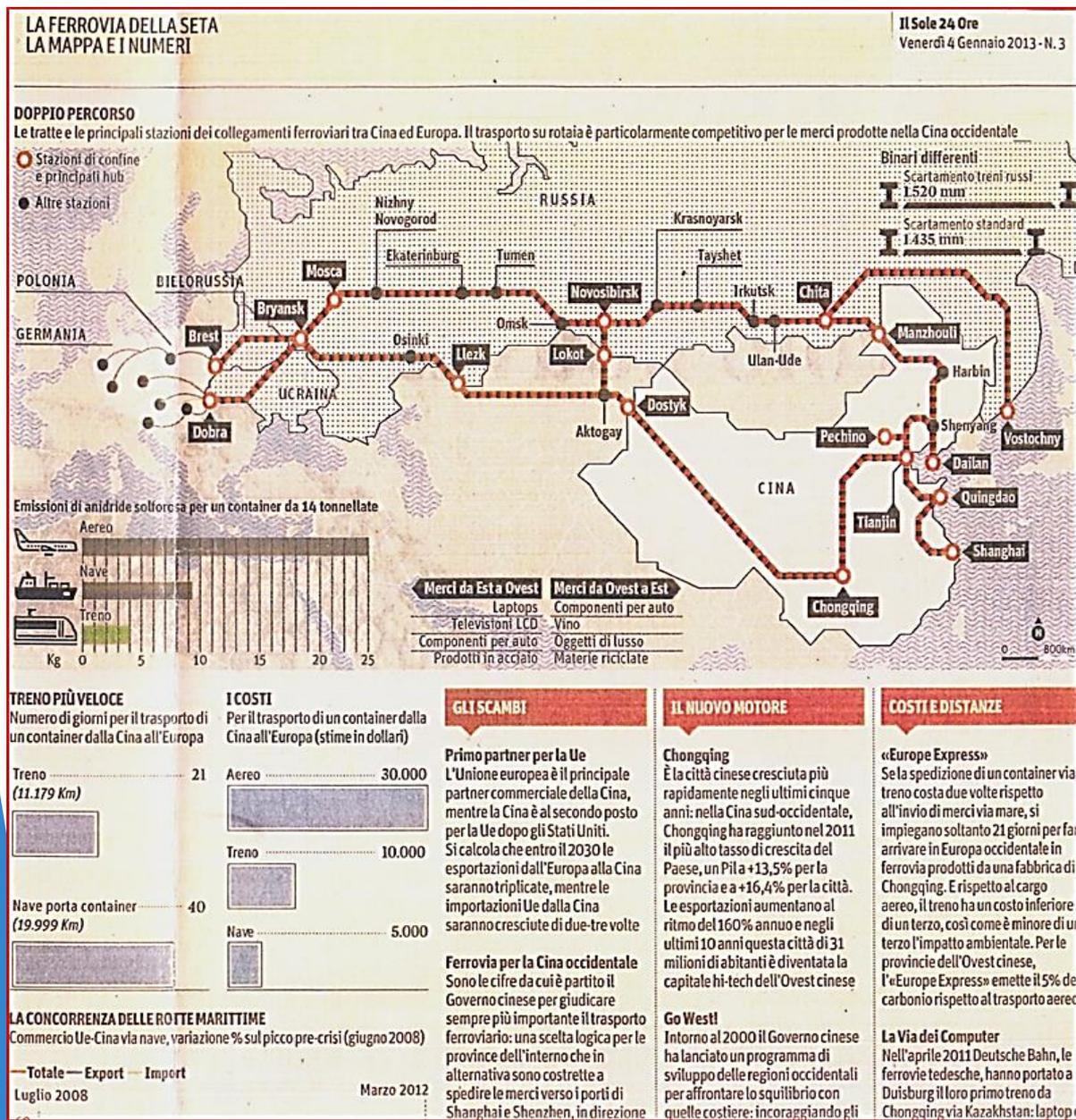
### Tracciato ferroviario “Via della Seta” da Chongqing a Urumqi, verso il Kazanstan

Dall'anno 2000, la Cina ha avviato una campagna nazionale per riequilibrare l'economia del Paese e favorire la stabilità nelle Province Occidentali più depresse. Lo Xinjiang (Urumqi) è una delle aree a più recente industrializzazione.

La BRI espande a Ovest questa logica interna promuovendo la connessione tra la Cina e il Continente Eurasiatico tramite investimenti in infrastrutture utili allo sviluppo dei commerci e interventi finanziari (sovvenzioni pubbliche), indirizzati ai servizi necessari per il loro sostegno (3.500 – 4.000 \$/teu Fonte: News di Trasporto Europa del 1.02.2018).



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti



### La ferrovia della Seta

Sono linee ferroviarie che già esistono (a Nord la Transiberiana, a Est la direttrice Chongqing-Pechino con le ramificazioni verso i Porti, etc).

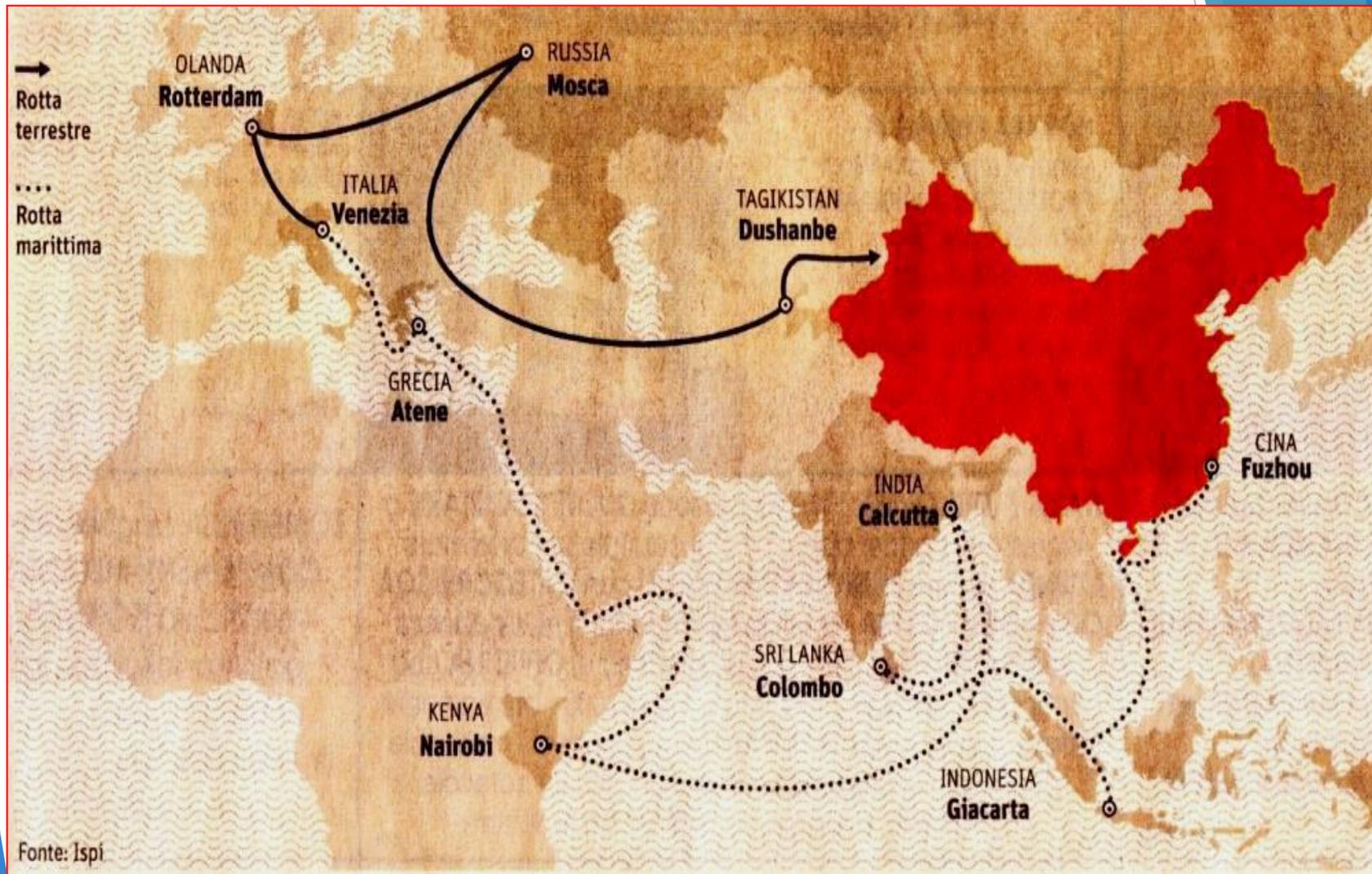
Una delle prime (2013) infrastrutture ferroviarie di BRI è il collegamento Chongqing-Brest (Bielorussia): importante nodo ferroviario presso il confine con la Polonia.

Attualmente esistono circa 40 relazioni tra la Cina e diversi paesi europei, ma questi servizi non sarebbero economicamente sostenibili senza sovvenzioni pubbliche.



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### Infrastrutture di BRI: rotta terrestre – rotta marittima

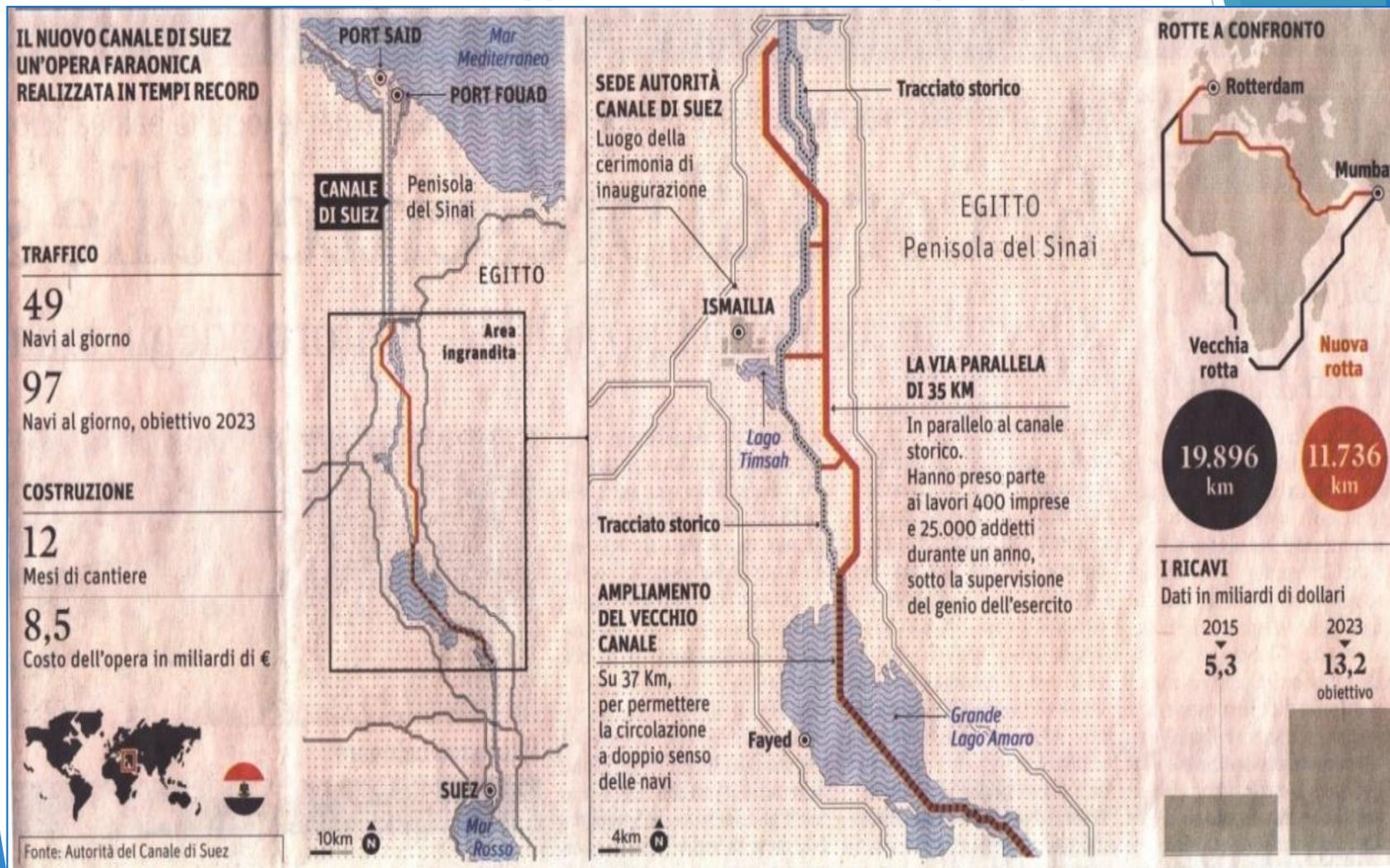


**BRI prevede cinque progetti ferroviari e marittimi: tra i marittimi la rotta per Suez e quella polare.**



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### Il raddoppio del Canale di Suez (2015)



Diminuzione dei tempi, aumento del numero dei passaggi e nessun limite dimensionale: a differenza di Panama che ha il limite delle navi da 14.500 Teu.



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### Il porto greco del Pireo



Nello sviluppo della parte infrastrutturale del BRI, alle ferrovie i cinesi associano i porti: sono interessati ai porti di Trieste, Venezia e Genova dopo aver acquistato il Pireo.



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### I porti dell'Alto Adriatico



Trieste e Venezia sono i Porti ai quali è affidato il compito di intercettare i flussi di traffico dal Canale di Suez.



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### I porti dell'Alto Adriatico per il trasporto merci: Trieste



I traffici sull'asse Turchia-Trieste-Nord Europa sono in pieno sviluppo. Le previsioni di aumento di traffico su ferro (obiettivi UE al 2030 e 2050) sono compatibili con le capacità esistenti sia verso Tarvisio, con la Pontebbana rinnovata, sia verso la Slovenia (Villa Opicina).

Le infrastrutture portuali e ferroviarie sono idonee ad intercettare parte dei traffici da Suez.



## **4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti**

**I porti dell'Alto Adriatico per il trasporto merci: Venezia, piattaforma d'altura al largo della bocca di Malamocco. Contratto per la progettazione (del 3 feb 2017) tra ASP e Consorzio Italo-Cinese 4C3.**



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

I porti dell'Alto Adriatico per il trasporto merci: Venezia, la piattaforma d'altura ed il percorso delle chiatte.



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### I porti dell'Alto Adriatico per il trasporto merci: Marghera

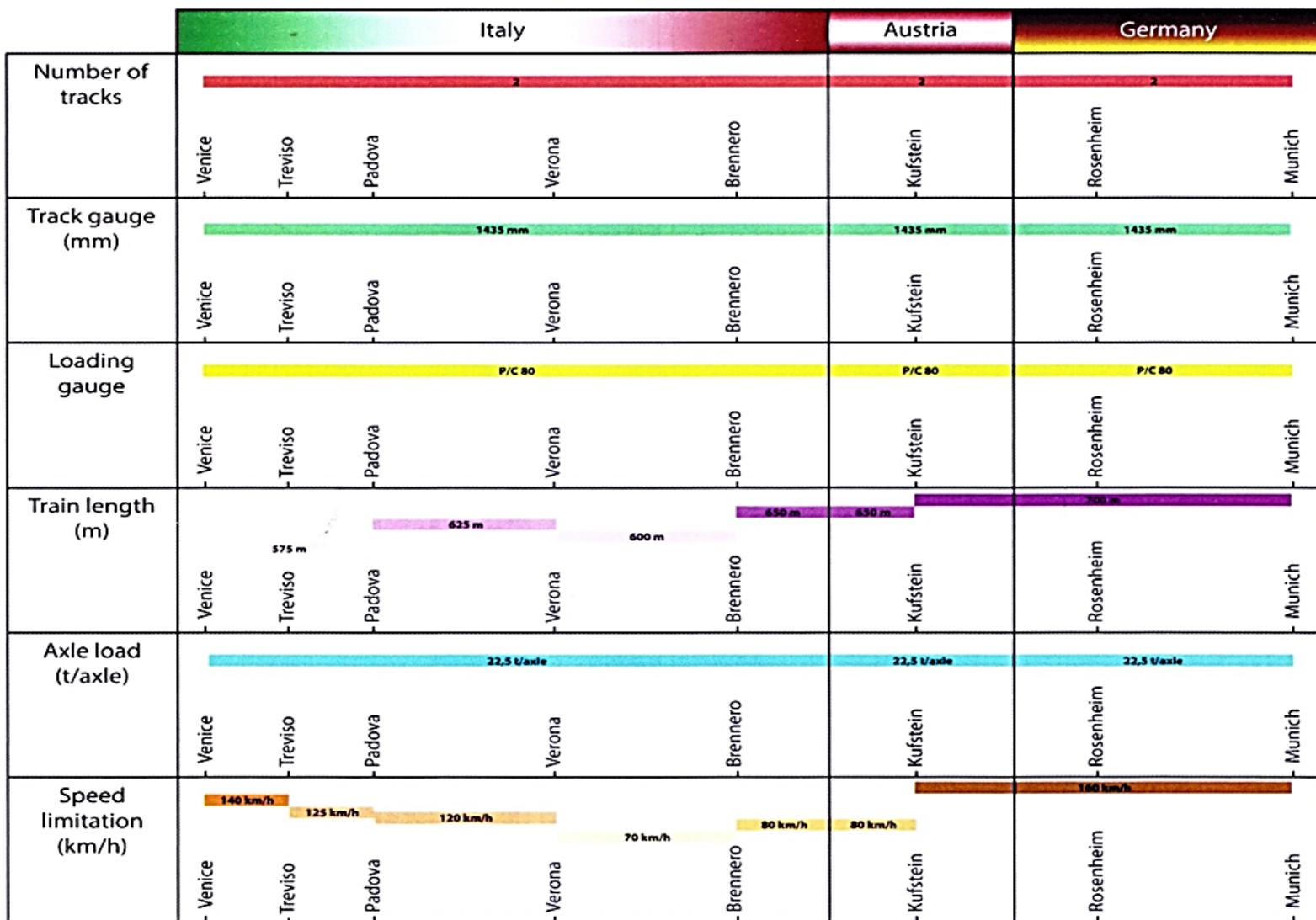


Marghera  
Aree industriali  
dismesse per 90 ha



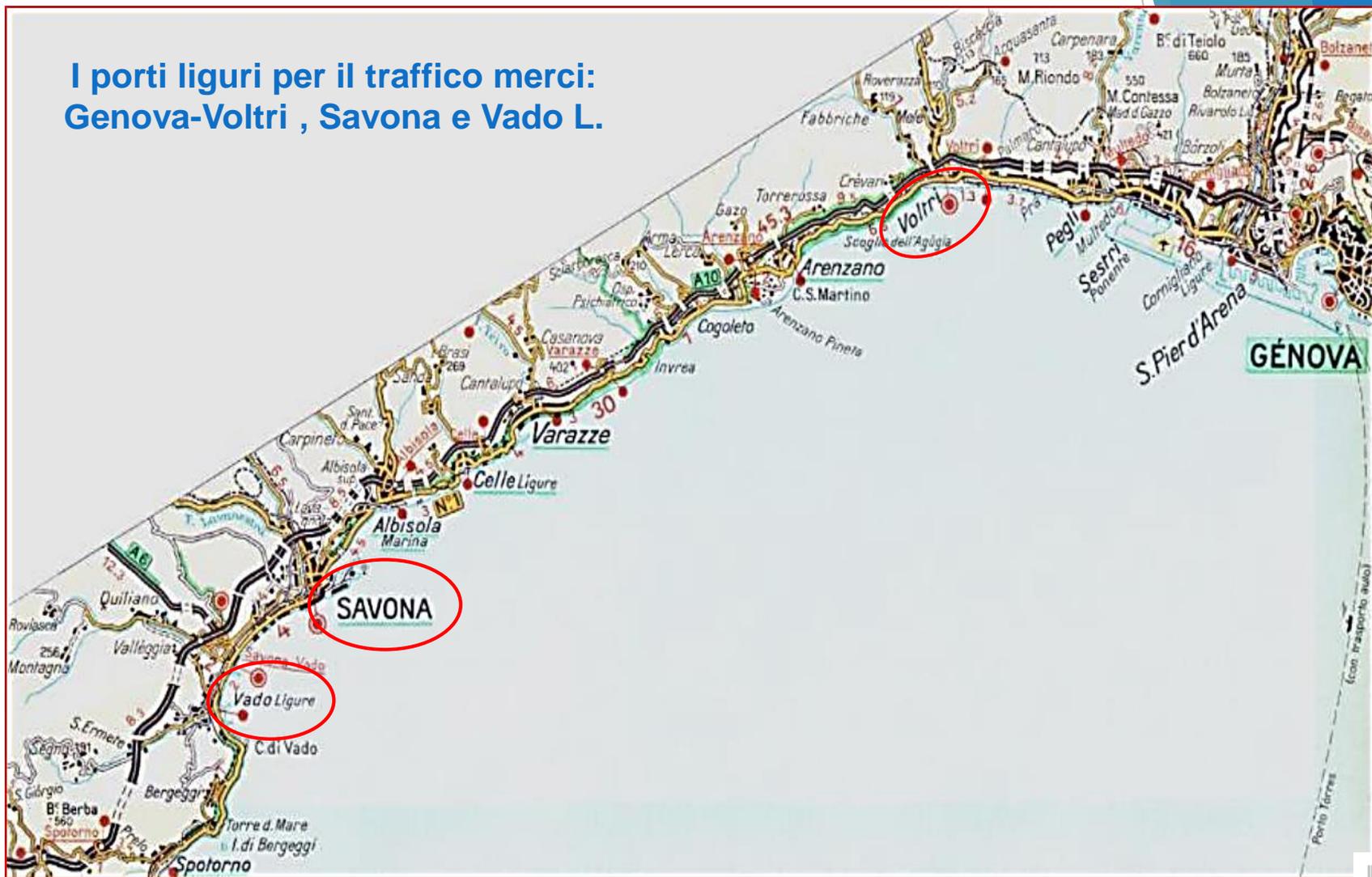
## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### Corridoio ferroviario “Adriatico - Baltico”: i colli di bottiglia tra Venezia e Monaco



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

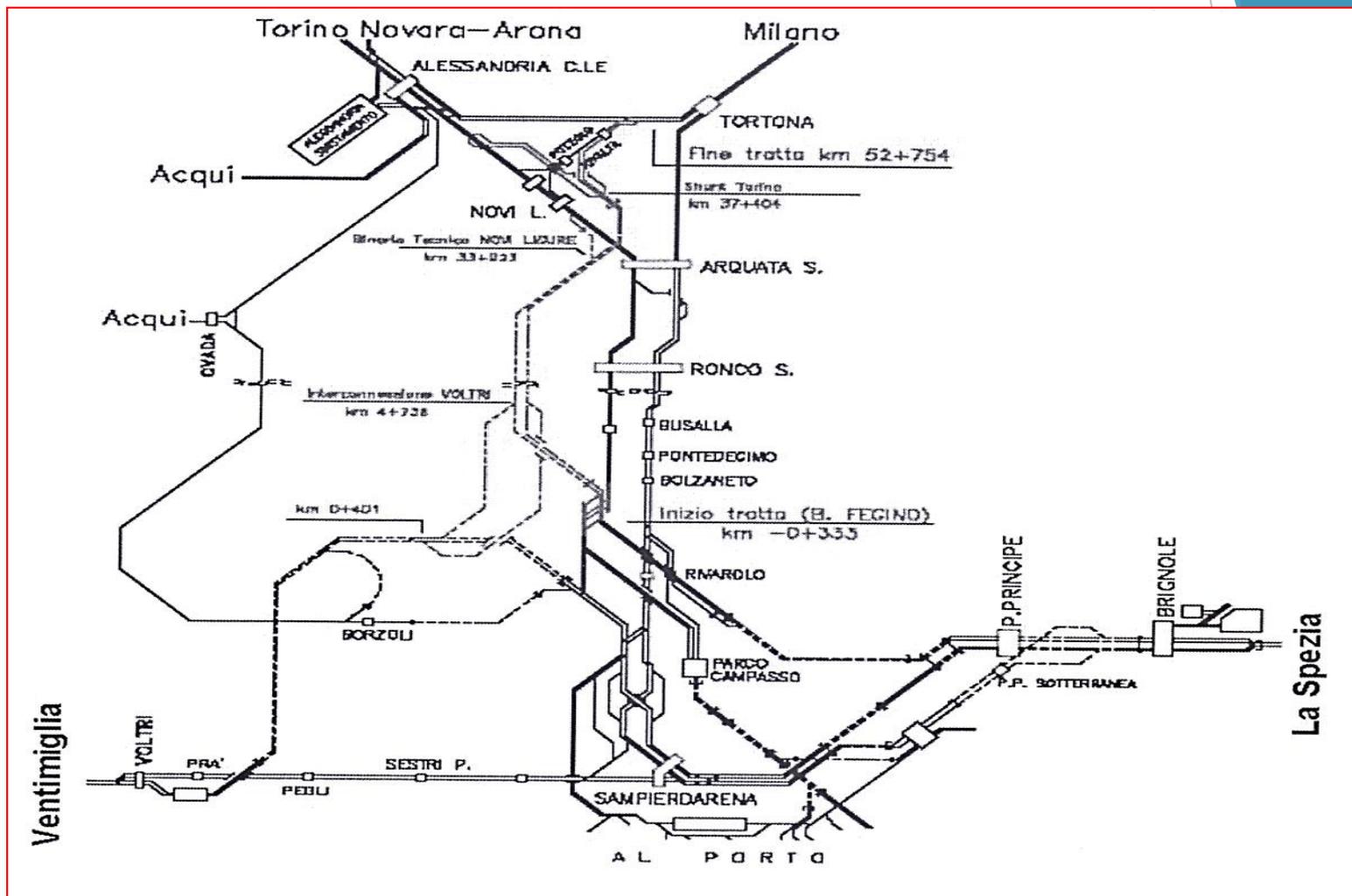
I porti liguri per il traffico merci:  
Genova-Voltri, Savona e Vado L.



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

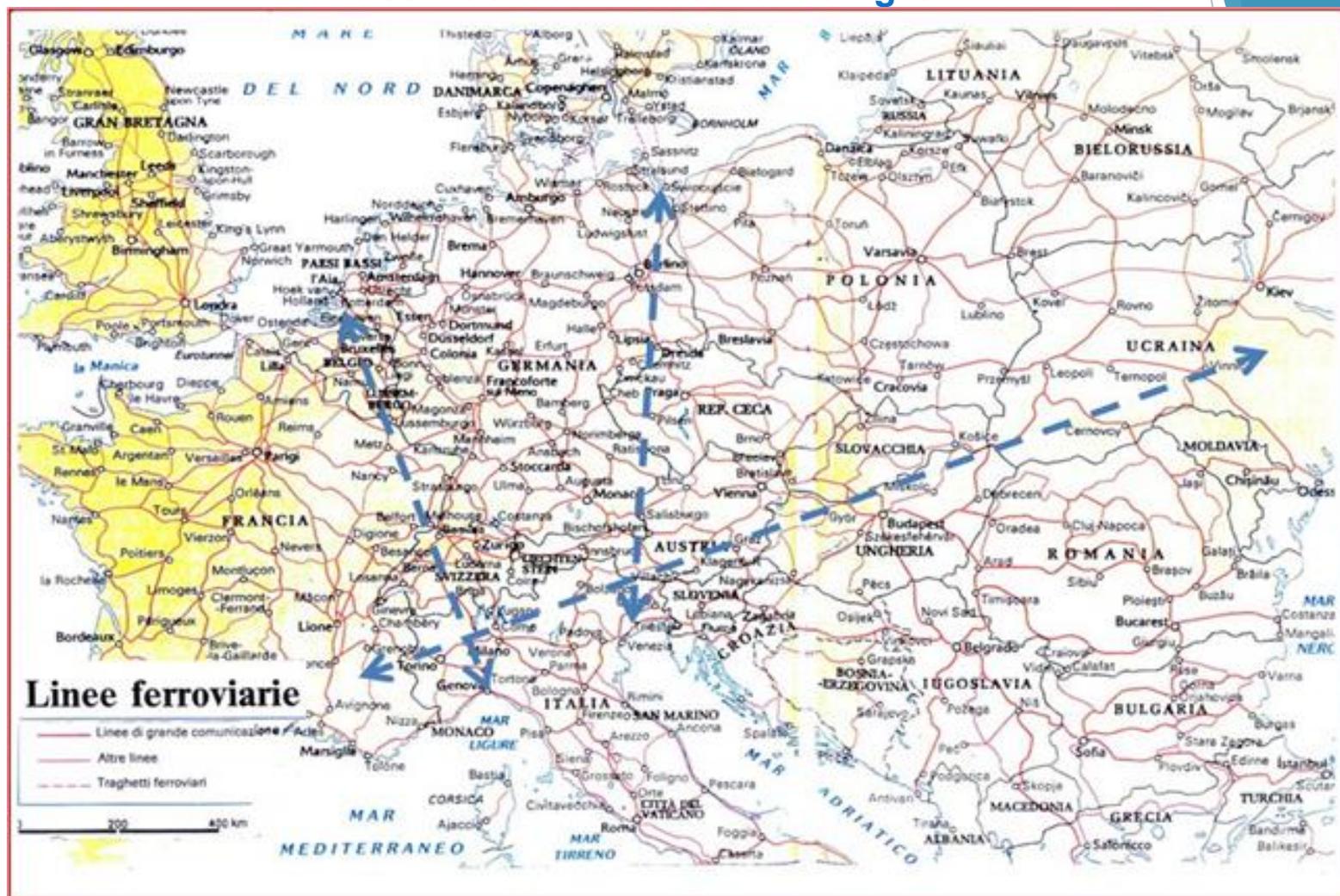
I porti liguri per il traffico merci: Genova - Voltri , Savona e Vado L.

Linea AC del Terzo Valico dei Giovi: futuro assetto del nodo di Genova



## 4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

### I tre corridoi Ten-T: I colli di bottiglia



Oltre ai già citati colli di bottiglia per il corridoio Adriatico-Baltico, per il Reno-Alpi esistono da Tortona a Milano e da Milano a Chiasso: due binari e modulo < 750 m



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

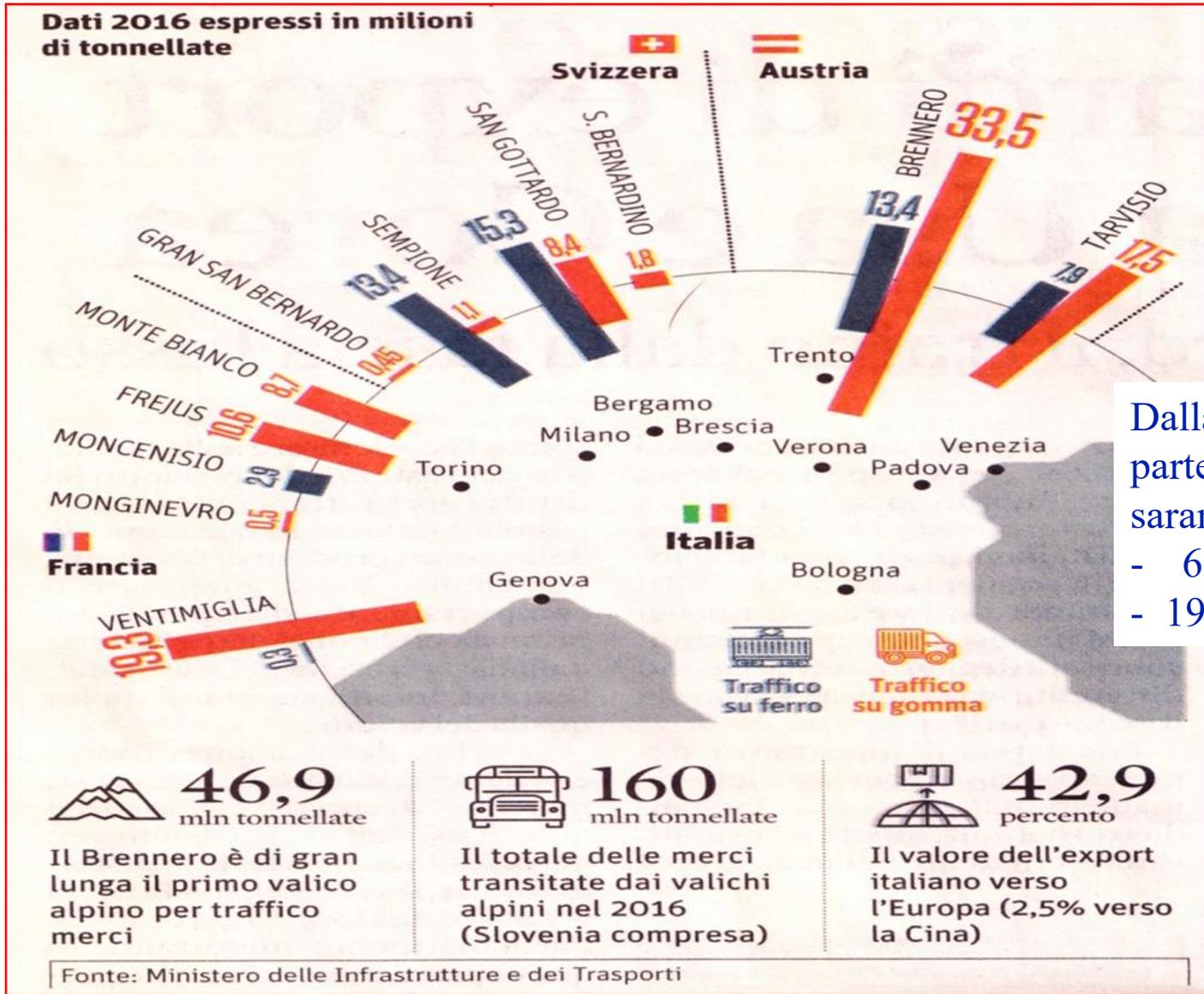
5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## 5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050



Dalla gomma al ferro, partendo dai dati 2016, saranno da trasferire

- 63 mln ton al 2030
- 192 mln ton al 2050.



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## 6 – La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

### Nuova direttrice transalpina ferroviaria del Sempione

La capacità degli 11 transiti stradali sarà sufficiente sia al 2030 che al 2050, mentre i 7 transiti ferroviari saranno sufficienti al 2030 ma non al 2050.

Esiste già un progetto Italferr del 2003.



## ... i possibili capitoli →

1 - I Corridoi ferroviari europei

2 - One belt one road: dove e come si colloca l'Italia

3 - I piani di Pechino: la strategia nella storia recente del Paese

4 - L'impatto sul traffico in Italia: il progetto, le ferrovie e i porti

5 - Obiettivi UE al 2030 e al 2050

6 - La capacità dei transiti stradali e ferroviari per le merci

7 - Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari



## 7 – Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari

In questo capitolo si focalizzerà l'avanzamento dei lavori per le gallerie di base ai Giovi, al Frejus ed al Brennero, nonché degli interventi per l'eliminazione dei colli di bottiglia.

... ma, occorrerà non dimenticare di approfondire il cosiddetto 'problema tariffario', che da una prima indagine può così di seguito essere riassunto:



## 7 – Il completamento della rete AV/AC verso i transiti ferroviari

### Confronto delle tariffe in Unità di Traffico per il trasporto via mare e via ferrovia



I porti dell'Alto Adriatico e quelli del mare Ligure per le rotte Asia-Europa, riducono di 4-5 gg la navigazione rispetto ai porti del Nord Europa. Questo vantaggio di tempi e costi risulta annullato dai maggiori costi per il trasporto ferroviario rispetto a quello marittimo.

