

## Lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci tra Cina ed Europa nell'ambito della Belt and Road Initiative

Andrea Antoccia

### ABSTRACT

***This paper examines the rise of intercontinental railways as an alternative freight transport mode in the context of Sino-European trade. The current configuration, development drivers, and growth perspectives of the Eurasian freight rail network are briefly addressed, in an attempt to understand the economic rationale of China's investments in rail transport under the Belt and Road Initiative. From a critical analysis of the existing literature, it emerges that this mode of transport, despite having experienced unprecedented progress, still appears structurally unable to even approach the cargo volumes recorded by maritime and air transport. It is thus proposed to take into account the extra-economic drivers of Chinese investments in rail infrastructures, focusing in particular on the geopolitical aspirations of a rising global power such as China.***

### Introduzione

Nello scorso mese di agosto *Xinhua*, la principale agenzia di stampa della Repubblica Popolare Cinese, ha celebrato con un dispaccio<sup>1</sup> il completamento del diecimillesimo viaggio lungo la rete ferroviaria di trasporto merci che collega la Cina all'Europa, inaugurata nel 2011 e considerata «una parte cruciale della Belt and Road Initiative». L'imponente e sfaccettata iniziativa di politica estera lanciata dal presidente cinese Xi Jinping nel 2013 – volta in primo luogo a stimolare l'integrazione economica, politica e culturale della regione eurasiatica tramite lo sviluppo di nuove vie di comunicazione terrestri (Silk Road Economic Belt) e marittime (Maritime Silk Road) – ha effettivamente dato un forte impulso al potenziamento dei collegamenti ferroviari tra le parti in causa; come rilevato da Cullinane *et al.* (2018), la maggior parte degli investimenti già effettuati o programmati dalla Cina nell'ambito della Belt and Road Initiative è sinora ricaduta proprio nel campo delle infrastrutture ferroviarie, con uno stanziamento di circa 113 miliardi di dollari per il solo 2018 (Hillman, 2018). Nel contesto specifico del commercio sino-europeo tale impulso, provenuto dalla costruzione dei nuovi corridoi economici noti come China-Europe Sea-Land Express Line e New Eurasian Land Bridge (Yang, Jiang e Ng, 2018), ha fatto sì che il trasporto ferroviario delle merci, come illustrato nella Tabella 1, facesse registrare durante il decennio in corso tassi di

<sup>1</sup> [http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/27/c\\_137422376.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-08/27/c_137422376.htm)

---

incremento vertiginosi, pur continuando a costituire un'opzione di nicchia rispetto a strade storicamente ben più battute quali il trasporto marittimo e il trasporto aereo.

		<b>2011-2014</b>		<b>2015-se tt. 2018</b>	
					
<i>Import</i>	Valore (€)	6.433.013.111	25.071.792.247	+289,74%	
	Quantità (T)	1.309.247	2.609.599	+99,32%	
<i>Export</i>	Valore (€)	3.026.536.529	17.481.663.504	+477,61%	
	Quantità (T)	510.564	1.637.912	+220,80%	
					
<i>Import</i>	Valore (€)	700.090.750.691	843.326.018.719	+20,46%	
	Quantità (T)	193.939.373	205.266.301	+5,84%	
<i>Export</i>	Valore (€)	387.758.956.894	405.411.401.805	+4,55%	
	Quantità (T)	160.451.518	178.140.388	+11,02%	
					
<i>Import</i>	Valore (€)	250.716.781.617	331.008.953.729	+24,26%	
	Quantità (T)	4.344.422	4.712.571	+7,81%	
<i>Export</i>	Valore (€)	163.489.136.890	224.842.366.441	+27,29%	
	Quantità (T)	2.412.194	2.899.837	+16,82%	

Tabella 1 – Fonte dati: Eurostat (2018)

Questa tesina si propone di esaminare il rapido emergere delle ferrovie intercontinentali come modalità alternativa per il trasporto delle merci tra Cina ed Europa. Nelle sezioni successive, sulla base di un'analisi critica della letteratura esistente, saranno discusse brevemente l'attuale configurazione, le dinamiche di sviluppo e le prospettive di crescita della rete ferroviaria eurasiatica, nel tentativo di comprendere la logica economica sottostante ai massicci investimenti cinesi nelle infrastrutture ferroviarie nella cornice della Belt and Road Initiative.

## Metodologia

L'idea di questa ricerca nasce da un forte interesse personale per la politica estera cinese e per la Belt and Road Initiative come strumento di cooperazione economica con

i paesi coinvolti. Il suo principale punto di riferimento è rappresentato dalla relazione di Hillman (2018) che, rintracciata attraverso una ricerca effettuata sulla pagina web del progetto Reconnecting Asia del Center for Strategic and International Studies (<https://reconnectingasia.csis.org/>) con la parola chiave "china-europe railways", costituisce una delle panoramiche più aggiornate e puntuali sul tema dello sviluppo dei servizi ferroviari di trasporto merci tra Cina ed Europa.

Gli articoli di Chen *et al.* (2017) e di Jiang *et al.* (2018), reperiti tramite una ricerca effettuata sul motore di ricerca RomaTreDiscovery (<https://discovery.sba.uniroma3.it/>) con le parole chiave "transportation" e "belt and road initiative" (anche nelle varianti "b&r initiative", "bri", "one belt one road", "obor" e "new silk road"), sono stati utili a ricostruire l'attuale conformazione della rete ferroviaria eurasiatica e ad approfondire gli aspetti legati, rispettivamente, ai vantaggi comparati del trasporto ferroviario sulle rotte eurasiatiche e alla definizione degli itinerari da parte del governo cinese.

Gli articoli di Garcia Herrero e Xu (2017), di Li, Bolton e Westphal (2018) e di Yang, Jiang e Ng (2018) sono stati individuati mediante una nuova ricerca effettuata su RomaTreDiscovery con le parole chiave "china-europe trade" e "belt and road initiative" (anche nelle varianti già riportate). I primi due articoli sono stati utilizzati per indagare gli effetti dell'espansione della rete ferroviaria eurasiatica sul commercio sino-europeo; il terzo articolo ha invece permesso di analizzare più nel dettaglio le prestazioni correnti e potenziali dei nuovi corridoi economici eurasiatici.

L'articolo di Shao *et al.* (2018), dal quale sono stati ripresi i risultati dell'indice di valutazione del livello di cooperazione tra la Cina e i paesi coinvolti nell'iniziativa elaborato dagli autori, è stato selezionato tra i risultati di un'ultima ricerca effettuata su RomaTre Discovery con le parole chiave "railways" e "belt and road initiative" (anche nelle varianti già riportate).

Infine, in ragione del carattere molto recente della materia in esame e della conseguente penuria di letteratura scientifica su alcuni dei suoi risvolti, si è scelto di fare riferimento a pezzi giornalistici pubblicati su fonti ritenute affidabili quali *The Economist* (<https://www.economist.com/>), rivista specializzata nel settore economico, e *The Diplomat* (<https://www.thediplomat.com/>), rivista dedicata alla politica asiatica. L'articolo non firmato di The Economist (2017) e quello di Wu (2017) sono stati utili a gettare luce su elementi quali il ruolo dei sussidi statali nello sviluppo della rete ferroviaria eurasiatica e la problematica della sensibilità del trasporto ferroviario alle congiunture geopolitiche.

## Risultati

Per comprendere appieno le dimensioni della crescita del trasporto ferroviario delle merci tra Cina ed Europa è opportuno guardare, oltre che alla rapidità dei tempi di sviluppo, anche e soprattutto al desolante contesto di partenza. Prima del 2011, infatti, l'unica forma di collegamento ferroviario diretto tra le due regioni era rappresentata dalla Ferrovia Trans-Siberiana, utilizzata in modo del tutto marginale poiché caratterizzata da elevati tempi di trasporto e da varie problematiche connesse al trasferimento dei carichi presso le stazioni di modifica dello scartamento. A distanza di pochi anni la rete ferroviaria eurasiatica è arrivata a connettere all'incirca 35 città cinesi con 34 città europee (Hillman, 2018), percorrendo sulle tratte principali – selezionate isolando, tra quelle individuate da Chen *et al.* (2017) e da Li, Bolton e Westphal (2018), le connessioni tuttora attive e con frequenza pari ad almeno un treno alla settimana – una distanza media di 11.060 km in un tempo medio di 15 giorni.

Un progresso tanto sostenuto è impossibile da spiegare senza fare riferimento al ruolo dello stato cinese come agente attivo dello sviluppo. Yang, Jiang e Ng (2018) fanno infatti notare come, a differenza della tradizionale rotta di trasporto delle merci dall'Asia orientale all'Europa centrale (consistente dapprima nel trasporto marittimo fino ai porti di snodo dell'Europa centro-settentrionale e poi nel trasferimento ai destinatari finali attraverso le linee ferroviarie o le vie navigabili interne), i corridoi ferroviari costruiti nell'ambito della Belt and Road Initiative si rivelino pesantemente influenzati dall'intervento governativo piuttosto che dalla "mano invisibile" del mercato. Analizzando le politiche messe in atto finora, si può facilmente osservare come l'intervento statale risulti generalmente volto a minimizzare le criticità o a massimizzare le opportunità derivanti dalla struttura di costo, dalle tempistiche e dalla tipologia di carico proprie del trasporto ferroviario sulle rotte eurasiatiche.

La modalità di intervento più diretta è rappresentata dai sussidi elargiti dai governi provinciali, finalizzati alla parziale riduzione delle elevate tariffe di nolo previste dal trasporto ferroviario e in grado di coprire fino alla metà del costo di trasporto totale (Hillman, 2018); tali sussidi sono considerati una componente tanto fondamentale da ritenere che il loro abbandono, previsto a partire dal 2020, possa rallentare significativamente l'espansione della rete ferroviaria eurasiatica (The Economist, 2017). Particolare importanza assume anche la definizione degli itinerari da parte del governo centrale: poiché, in virtù dei ridotti tempi di trasporto, il trasporto ferroviario è considerato preferibile per il commercio di beni di valore o soggetti a rapido deperimento, molti dei principali snodi della rete ferroviaria eurasiatica sono stati posti strategicamente in corrispondenza di località specializzate nella produzione di beni quali dispositivi tecnologici, strumenti medici, prodotti chimici ed elettromeccanici (Jiang *et al.*, 2018; Yang, Jiang e Ng, 2018).

Naturalmente, il ruolo dello stato nella promozione delle nuove rotte commerciali non è il solo elemento da tenere in considerazione. Hillman (2018) individua altri due fattori chiave nella crescita generalizzata del commercio sino-europeo, che ha fatto dell'Europa il primo importatore di beni cinesi e il secondo maggiore esportatore di beni verso la Cina, e nel rafforzamento delle infrastrutture immateriali di coordinamento e di semplificazione procedurale tra il gigante asiatico e i paesi coinvolti nella Belt and Road Initiative.

Da parte cinese, il ricorso sempre più frequente alle ferrovie merci sembra poter aprire la strada a una distribuzione più decentrata delle industrie sul territorio, in un contesto in cui il trasferimento dei processi produttivi dai grandi centri costieri alle meno progredite regioni dell'entroterra è stato storicamente frenato dalla necessità di sostenere i costi di trasporto delle merci verso i porti per l'esportazione (The Economist, 2017). Sul versante europeo, i potenziali maggiori beneficiari del fiorire del commercio su rotaia sono individuabili nei paesi senza sbocco sul mare – non a caso concentrati nell'Europa centro-orientale, al momento l'unica regione del Vecchio Continente ad aver stipulato un accordo di cooperazione con la Cina nell'ambito della Belt and Road Initiative<sup>2</sup> – che, secondo le previsioni di Garcia Herrero e Xu (2017), potrebbero andare incontro a un incremento nei guadagni derivanti dal commercio pari all'8-9%.

Detto finora delle dinamiche del poderoso sviluppo del trasporto ferroviario delle merci sulle tratte eurasiatiche, è bene chiarire come questa soluzione, per quanto certamente innovativa e destinata ad assorbire una quota di commercio quantificata da Jiang *et al.* (2018) come pari al 5% circa del volume complessivo degli scambi tra Cina ed Europa, presenti alcuni limiti e ostacoli non trascurabili che potrebbero arrestarne la crescita anche a stretto giro di posta. Da un punto di vista economico, come evidenziato da Hillman (2018), le problematiche più stringenti sono rappresentate dallo squilibrio della bilancia commerciale tra le parti in causa e da un rialzo nella competitività degli altri modi di trasporto.

Sotto il primo aspetto, si stima che attualmente il 60-70% dei viaggi compiuti sulla rete ferroviaria eurasiatica sia diretto verso l'Europa, senza che la cruciale questione dei costi di riposizionamento dei container vuoti trasportati nei viaggi di ritorno verso la Cina sia stata al momento risolta (Hillman, 2018). Tale scarto trova inoltre un forte riscontro nelle previsioni riguardanti gli effetti delle ferrovie intercontinentali sui volumi del commercio sino-europeo: secondo Li, Bolton e Westphal (2018), mentre il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie sarebbe capace di influenzare positivamente le esportazioni cinesi di beni manifatturieri, macchinari e attrezzature di trasporto aumentando così in modo significativo le esportazioni totali, il suo impatto sulle importazioni dall'Europa

<sup>2</sup> <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/zchj/sbwj/1432.htm>

sarebbe limitato a generi alimentari e bestiame vivo e non interverrebbe perciò in modo rilevante sulle importazioni totali.

Per quanto riguarda il tema della scelta modale, sebbene in poco più di dieci anni il trasporto ferroviario sulle tratte eurasiatiche abbia visto aumentare considerevolmente la propria competitività in termini di costi e tempi di trasporto, fino a risultare circa due volte più rapido del trasporto marittimo e tra le cinque e le sei volte più economico del trasporto aereo, nel prossimo futuro è in vista una netta inversione di tendenza (Hillman, 2018). L'assoluta preminenza del trasporto marittimo nell'ambito del commercio sino-europeo è fuori discussione, e si prevede che nel prossimo futuro tale modo di trasporto possa trarre ulteriore beneficio dal progressivo innalzamento delle temperature nell'Artico, dove le rotte marittime risulteranno percorribili per periodi dell'anno via via più ampi (Hillman, 2018). Sembra più probabile che il trasporto ferroviario insidi il primato del trasporto aereo nel trasferimento da e verso l'Europa di beni di valore o facilmente deperibili, ma solo a patto che alcune condizioni – come l'eliminazione delle sanzioni di ritorsione applicate dalla Russia sulle importazioni di generi alimentari occidentali – si verifichino (The Economist, 2017), e tenendo in considerazione il fatto che il forte potenziamento delle infrastrutture aeree in corso in Cina potrebbe modificare la struttura di costo di tale modo di trasporto rendendolo più economico rispetto allo stato attuale (Hillman, 2018).

Wu (2017) individua una ragione aggiuntiva di preoccupazione nell'elevata sensibilità del trasporto ferroviario alle congiunture geopolitiche, sottolineando come i collegamenti ferroviari siano passibili a modifiche o chiusure nell'evenienza che i paesi coinvolti sperimentino situazioni di instabilità interna o inaspriscano le proprie relazioni diplomatiche. Nel più ampio contesto della Belt and Road Initiative, situazioni di questo tipo si sono verificate soprattutto in occasione di affermazioni elettorali da parte di politici anticinesi – come nel recente caso della Malesia, dove la Cina ha visto cancellati due suoi progetti infrastrutturali per un investimento totale superiore ai 22 miliardi di dollari<sup>3</sup>. In ambito europeo, facendo riferimento all'indice di valutazione del livello di cooperazione tra la Cina e i paesi coinvolti nell'iniziativa elaborato da Shao *et al.* (2018), il rischio appare concreto nella stragrande maggioranza dei paesi, le cui relazioni con il colosso asiatico sono classificate come «in graduale crescita» (in cinque casi) o «da rafforzare» (in quattordici casi), con le sole Russia e Polonia inserite tra i paesi più strettamente legati alla Cina. E, in effetti, l'espansione della rete ferroviaria eurasiatica ha già subito una prima battuta d'arresto con la proroga della fine dei lavori di costruzione della ferrovia Belgrado-Budapest – di cruciale importanza per l'entrata in funzione a pieno regime della China-Europe Sea-Land Express Line, il corridoio intermodale

<sup>3</sup> <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy/article/2166727/chinas-belt-and-road-initiative-after-five-years-bloom-rose>

nell'ambito del quale dovrebbe fungere da prima tratta del collegamento tra la capitale ungherese e il porto del Pireo (Yang, Jiang e Ng, 2018) – dal 2018 al 2023<sup>4</sup>. Tirando le somme, il quadro tracciato fino a questo punto raffigura un modo di trasporto che ha sperimentato in tempi recenti un progresso impressionante, ma nel prossimo futuro appare strutturalmente impossibilitato anche solo ad avvicinare i volumi di carico del trasporto marittimo e del trasporto aereo, rispetto ai quali sembra destinato a continuare a rappresentare un'opzione residuale e circoscritta al trasporto di precise tipologie di beni. Alla luce di simili considerazioni, la portata degli investimenti cinesi nella rete ferroviaria eurasiatica potrebbe apparire completamente fuori scala rispetto al suo effettivo potenziale commerciale; sarebbe però un grave errore sottovalutare i *driver* extraeconomici della Belt and Road Initiative, che nelle intenzioni del governo di Pechino costituisce non solo un piano di investimenti infrastrutturali ma anche una piattaforma di politica estera in senso più ampio, attraverso cui gettare ponti metaforici prima ancora che fisici verso nuovi potenziali alleati sparsi tra i continenti, come dimostra il recente allargamento dell'iniziativa ad alcuni paesi dell'Africa subsahariana e dell'America Latina tramite la stipula di accordi bilaterali di cooperazione. Inserire gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie all'interno di una cornice interpretativa di questo genere può essere utile a coglierne le sfumature geopolitiche, che rappresentano la motivazione più profonda delle scelte economiche di un'aspirante grande potenza globale come la Cina.

## Conclusioni

Lo scopo di questa tesina era quello di studiare lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci tra Cina ed Europa nell'ambito della Belt and Road Initiative. Nella sfera del commercio sino-europeo, tale modo di trasporto, sostanzialmente inutilizzato fino al 2011, è stato soggetto negli ultimi anni a una crescita poderosa, stimolata in primo luogo dall'azione diretta del governo cinese che, dopo il lancio della sua importante iniziativa di politica estera nel 2013, è intervenuto sulla definizione dei principali snodi della rete eurasiatica e sulla struttura di costo del trasporto ferroviario tramite l'elargizione di sussidi. Ciò nonostante, un'affermazione del trasporto ferroviario come modo di trasporto *mainstream* nel contesto eurasiatico appare ancora fortemente improbabile, in ragione della presenza di ostacoli significativi quali lo squilibrio della bilancia commerciale tra Cina ed Europa, il rialzo nella competitività degli altri modi di trasporto, e l'elevata sensibilità del trasporto ferroviario alle congiunture geopolitiche in un quadro di relazioni diplomatiche tra la Cina e i paesi europei coinvolti nei suoi nuovi corridoi economici ancora relativamente deboli. Di conseguenza, per comprendere il

<sup>4</sup> <https://seenews.com/news/hungary-hopes-belgrade-budapest-rail-project-to-be-completed-in-2023-615874>

senso della portata degli investimenti cinesi nella rete ferroviaria eurasiatica, è opportuno non fare riferimento ai soli *driver* economici e commerciali, ma anche e soprattutto afferrare la dimensione geopolitica della Belt and Road Initiative, iniziativa attraverso la quale la Cina punta a conquistare definitivamente lo status di grande potenza globale.

I risultati di questa ricerca si prestano naturalmente a varie integrazioni. Sarà in primo luogo fondamentale seguire l'evoluzione del commercio su rotaia tra Cina ed Europa nei prossimi anni e in particolar modo dopo il 2020, quando l'abbandono dello strumento dei sussidi da parte del governo cinese permetterà di comprendere con più chiarezza le reazioni del mercato alle opportunità fornite da tale modo di trasporto. Un'ulteriore questione urgente da approfondire, e finora studiata solo in termini più generali, riguarda la sostenibilità economica degli investimenti cinesi nelle infrastrutture ferroviarie, con particolare riferimento ai rischi di eccessivo indebitamento da parte dei paesi meno avanzati tra quelli attraversati dalle linee ferroviarie intercontinentali. Infine, sarebbe senz'altro interessante indagare gli effetti di un potenziale *shift* modale dal trasporto aereo al trasporto ferroviario in termini di sostenibilità ambientale, e mettere eventualmente a punto delle proposte per accelerare tale cambiamento.

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Chen, X., Zhu, X., Zhou, Q., Wong, Y. (2017). Game-Theoretic Comparison Approach for Intercontinental Container Transportation: A Case between China and Europe with the B&R Initiative. *Journal of Advanced Transportation*, 2017, 1-15.

Cullinane, K., Lee, P., Yang, Z., Hu, Z. (2018). Editorial: China's Belt and Road Initiative. *Transportation Research Part E*, 117, 1-4.

The Economist (2017). New rail routes between China and Europe will change trade patterns. *The Economist*, 16/9/2017. Disponibile a: <https://www.economist.com/business/2017/09/16/new-rail-routes-between-china-and-europe-will-change-trade-patterns>.

Eurostat (2018). *EXTRA EU trade since 2000 by mode of transport*. Disponibile a: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/international-trade-in-goods/data/database>.

Garcia Herrero, A., Xu, J. (2017). China's Belt and Road Initiative: Can Europe Expect Trade Gains? *China & World Economy*, 25 (6), 84-99.

Hillman, J. (2018). *The Rise of China-Europe Railways*. Center for Strategic and International Studies. Disponibile a: <https://www.csis.org/analysis/rise-china-europe-railways>.

Jiang, Y., Sheu, J., Peng, Z., Yu, B. (2018). Hinterland patterns of China Railway (CR) express in China under the Belt and Road Initiative: A preliminary analysis. *Transportation Research Part E*, 119, 189-201.

Li, Y., Bolton, K., Westphal, T. (2018). The effect of the New Silk Road railways on aggregate trade volumes between China and Europe. *Journal of Chinese Economic and Business Studies*, 16 (3), 275-292.

---

Shao, Z., Ma, Z., Sheu, J., Gao, H. (2018). Evaluation of large-scale transnational high-speed railway construction priority in the belt and road region. *Transportation Research Part E*, 117, 40-57.

Yang, D., Jiang, L., Ng, A. (2018). One Belt one Road, but several routes: A case study of new emerging trade corridors connecting the Far East to Europe. *Transportation Research Part A*, 117, 190-204.

Wu, S. (2017). The Limits of China's 'Silk Road' to Europe. *The Diplomat*, 13/1/2017. Disponibile a:  
<https://thediplomat.com/2017/01/the-limits-of-chinas-silk-road-to-europe/>.