

SICUREZZA ED ECONOMIA

Crisi di Suez, gli spedizionieri puntano sulla cura del ferro

■ «La crisi del Mar Rosso può essere superata dall'industria italiana scegliendo le soluzioni più adatte a seconda delle diverse esigenze. Ma è indubbio che una di queste sia l'utilizzo del treno sfruttando, in particolare, della Western Rail cinese». Lo ha detto Giampaolo Botta, Direttore Generale Spediporto, nel corso del webinar sugli scenari commerciali Cina-Europa alla luce delle tensioni nella zona di Suez, organizzato da [Aice](#), Italy China Council Foundation, Club Asia, Associazione Italia-Hong Kong e International Propeller Club.

Il tema delle infrastrutture è, ovviamente, centrale in una fase storica come quella che stiamo vivendo e Botta ha sottolineato nel suo intervento quello che rappresentano i collegamenti ferroviari Cina-Europa: «Il nostro paese non ha mai capito quanto potesse essere strategico sfruttare il treno per collegarsi con questo paese così importante dove, secondo una recente indagine di Drewry, ben 217 città hanno un'altissima capacità ferroviaria di connessione con l'Asia ma anche con l'Europa, attualmente raggiunta in 25 destinazioni. Per dare qualche cifra, nel 2023, sono partiti ben 16.000 convogli che hanno trasportato 1 milione e 700 mila contenitori, con un incremento, rispetto al 2022, del 19%. I convogli, che raggiungono l'Europa in 16-18 giorni, si fermano, però, in Polonia e poi in Germania. Penso - ha aggiunto il direttore Spediporto - che sia stato un clamoroso errore strategico abbandonare la Via della Seta, testimonianza di come, nel nostro paese, manchi una cultura, direi quasi una visione a lungo raggio degli investimenti sulla logistica».

