

Azerbaigian. Con il 2017 si è chiuso un anno cruciale per il settore Trasporti e Logistica del Paese

scritto da Scenari Internazionali | 4 Gennaio 2018



*di Maksim Turkov
[Trend]*

Il 2017 può essere considerato un anno di grande successo per il **settore Trasporti e Logistica** dell'Azerbaigian. La particolare attenzione dedicata dalla leadership del Paese a questo ambito – che ha il potenziale per diventare la principale locomotiva dello sviluppo del settore *non-oil* – ha giocato un ruolo decisivo in questo caso. L'anno appena conclusosi è stato segnato da una serie di eventi e novità importanti. Ne sono esempi-chiave il lancio della **linea ferroviaria Baku-Tbilisi-Kars (BTK)**, i passi in avanti nell'attuazione di **altri progetti prioritari**, la **crescita del traffico merci** rispetto all'anno precedente, il lavoro affrontato per migliorare le **infrastrutture viarie** e la situazione del **trasporto pubblico**.

La ferrovia Baku-Tbilisi-Kars

L'avvio della ferrovia BTK è stato certamente il principale evento dell'anno. La cerimonia solenne di inaugurazione della linea, tenuta lo scorso 30 ottobre al Porto Navale Commerciale Internazionale di Baku, ha visto la partecipazione del presidente dell'Azerbaigian **Ilham Aliyev**, della first-lady **Mehriban Aliyeva**, del presidente turco Recep Tayyip Erdoğan e di sua moglie Emine Erdoğan, dei capi di governo di Kazakhstan, Georgia e Uzbekistan, oltre alle delegazioni provenienti dal Tagikistan e dal Turkmenistan. Lo stesso giorno, il primo treno merci ha cominciato a solcare i binari della BTK, trasportando 32 container carichi di grano. Il convoglio era partito dalla stazione kazaka di Kokshetau il 24 ottobre, per raggiungere la destinazione finale a Mersin, in Turchia.

La prima operazione di trasbordo merci lungo la BTK ha avuto luogo presso la stazione georgiana di Akhalkalaki. A novembre, la Turchia ha annunciato di essere pronta ad avviare i lavori per la costruzione di una seconda linea ferroviaria all'interno del **corridoio Baku-Tbilisi-Kars**, sul suo territorio. Successivamente è stato firmato un protocollo d'intesa a Baku per approvare la **riduzione delle tariffe di trasporto** lungo la BTK nel 2018. A dicembre, sono stati annunciati i nuovi dazi per il trasporto merci tra l'Azerbaigian e la Turchia sulla ferrovia Baku-Tbilisi-Kars.

Alla fine di novembre è stato lanciato il primo treno merci lungo il corridoio nella direzione opposta, dalla Turchia verso l'Asia Centrale. Il progetto ha avuto ampia ed estesa copertura mediatica, tanto che si è parlato della BTK su vari organi di stampa negli Stati Uniti, in Sudamerica e in Asia. Molti Paesi sono interessati all'utilizzo della BTK. Segnali specifici in questo senso sono giunti da Uzbekistan, Pakistan, Bielorussia, Afghanistan, Russia e persino Olanda. Quest'anno, l'Azerbaigian svolgerà una presentazione del potenziale della BTK in Cina.

L'obiettivo principale, adesso, è quello di **aumentare il volume del trasporto merci da 6,5 a 17 milioni di tonnellate all'anno**, per poi portarlo a 25 milioni e, successivamente, a 50 milioni.

La Rotte di Trasporto Trans-Caspica (Est-Ovest)

Ad aprile, la Compagnia Caspica di Trasporto dell'Azerbaigian CJSC e le Ferrovie del Kazakhstan (JSC) hanno siglato una joint-venture per il trasporto merci lungo la Rotte Internazionale di Trasporto Trans-Caspica (TCITR). Inoltre, Azerbaigian, Georgia, Kazakhstan e Ucraina potrebbero creare una joint-venture per **introdurre il principio di single-window nella processazione dei beni** trasportati attraverso la TCITR.

A giugno, l'Associazione Internazionale TCITR ha firmato un memorandum di cooperazione con l'Associazione dei Trasporti e delle Comunicazioni della Cina durante un vertice dei partecipanti al corridoio, ad Astana. Nel 2018, saranno fissati nuovi dazi competitivi per il trasporto lungo la TCITR. Al contempo, è stato approvato il **Piano dei Trasporti sulla TCITR 2018** per un totale di oltre 3,5 milioni di tonnellate, mentre è previsto l'invio di circa container dalla Turchia al Kazakhstan, al resto dell'Asia Centrale e alla Cina. Per di più, tutte le autorità

ferroviarie e portuali del Mar Caspio e del Mar Nero hanno stabilito dazi vantaggiosi. Si ritiene che la TCITR raggiunga un **volume di merci trasportate pari a 7-8 milioni di tonnellate** entro il 2020.

L'Associazione Internazionale TCITR prevede di espandere la gamma dei beni in transito. Esistono programmi finalizzati al trasporto di tonnellate di prodotti petroliferi, tonnellate di grano, tonnellate di metalli non-ferrosi e tonnellate di carbone dal Kazakistan lungo la rotta nel 2018. Oltre a questo, l'Associazione Internazionale TCITR aprirà un ufficio di rappresentanza ad Istanbul.

Nord-Sud

Anche il progetto Nord-Sud ha compiuto passi in avanti abbastanza significativi nel 2017. Si prevede che la rotta entri pienamente a regime in due o tre anni. A marzo, è stato lanciato con successo un treno sperimentale lungo il ponte ferroviario di confine sul fiume Astaracıy.

Nel febbraio 2016, intanto, l'Iran aveva iniziato i lavori per la costruzione delle **sezioni ferroviarie Qavzin-Rasht ed Āstārā (Iran)-Astara (Azerbaijan)**. Era previsto che la linea Āstārā-Astara, la stazione e gli scali merci nella città iraniana di Āstārā diventassero operativi il 25 dicembre scorso, ma poi tutto è slittato al gennaio 2018. L'Azerbaijan potrà utilizzare queste strutture ferroviarie nella città di Āstārā, in Iran, almeno per i prossimi quindici anni. Per quanto riguarda la linea Rasht-Āstārā – un'altra sezione importante del corridoio – l'Azerbaijan ha erogato un prestito di 500 milioni di dollari all'Iran per finanziarne la costruzione. I lavori cominceranno nella prima metà del 2018. L'apertura dei 164 km di ferrovia è prevista per il 2020, rendendo possibile **viaggiare in treno da Baku a Naxçıvan**.

All'inizio di dicembre, il Consiglio dei Direttori della Banca per lo Sviluppo Asiatico (ADB) ha approvato un prestito per l'attuazione del **Progetto del Corridoio di Trasporto Nord-Sud**, così come per lo sviluppo del settore ferroviario dell'Azerbaijan. ADB garantirà 400 milioni di dollari, mentre l'Agenzia Francese per lo Sviluppo (FDA) provvederà a stanziarne altri 175 in cofinanziamento. I fondi provenienti da ADB saranno impiegati in due tranche rispettivamente da 250 e da 150 milioni, analogamente ai fondi provenienti da FDA, suddivisi in 75 e 100 milioni. Il progetto prevede, inoltre, l'erogazione di 1 milione di dollari per l'assistenza tecnica.

Al momento, il trasporto merci lungo la rotta si svolge in modo intermodale. I carichi viaggiano sui tir dall'Iran alla città azera di Astara, e da lì raggiungono la Russia e la Georgia via treno intensificando la direttrice Sud-Ovest.

Proprio in questo mese di gennaio, i Paesi membri del progetto Nord-Sud si confronteranno in tema di **trasporto merci verso l'Europa** con gli operatori e gli spedizionieri indiani. Sempre a gennaio, da previsioni, l'India comincerà ad esportare container-cargo verso la Russia via Iran e Azerbaijan. Nel frattempo, il trasporto merci lungo il corridoio internazionale Nord-Sud per i primi nove mesi del 2017 ha superato 4,7 milioni di tonnellate, registrando una crescita del 21,6% rispetto allo

stesso periodo del 2016.

Porto Navale Commerciale Internazionale di Baku e Area di Libero Scambio

Nel marzo del 2016, il presidente azero Ilham Aliyev ha firmato un ordine sulle misure per creare una **zona economica speciale a tipologia di area di libero scambio nell'area di Alat**, del distretto di Garadagh della città di Baku, che include il territorio del nuovo Porto Navale Commerciale Internazionale di Baku. I lavori per la creazione di quest'area di libero scambio sono in corso.

La prima fase di costruzione si sta avviando alla conclusione all'interno del porto stesso. Il suo completamento è previsto intorno alla metà del 2018. Per allora, il volume di movimentazione delle merci sarà pari a tonnellate al giorno. Dopo la chiusura della prima fase, il Porto Navale Commerciale Internazionale di Baku sarà in grado di ricevere **10-11 milioni di tonnellate di merci** e di gestire fino a **TEU all'anno**. Ad ogni modo, già nel 2017 il porto ha segnato una crescita importante nella movimentazione delle merci rispetto al 2016.

La Roadmap per lo Sviluppo della Logistica e del Commercio

La Roadmap Strategica per lo Sviluppo della Logistica e del Commercio, approvata nel dicembre 2016 dal presidente Ilham Aliyev, resta un elemento-chiave nello sviluppo del settore trasporto e logistica azero. Secondo la Roadmap, si prevede la **creazione di nuovi posti di lavoro sino al 2020** ed un PIL in crescita di 605 milioni di manat azeri [circa 297 milioni di euro, *ndt*].

Crescita del trasporto merci

Durante il 2017, la Commissione Statistica di Stato dell'Azerbaijan ha registrato un aumento nel trasporto merci nel Paese. Nel periodo gennaio-novembre 2017, il settore dei trasporti azero ha raggiunto un **volume merci pari a 206,2 milioni di tonnellate**, in aumento dell'1,8% rispetto allo stesso periodo del 2016. In generale, il settore Logistica e Trasporti dell'Azerbaijan rappresenta un indicatore di sviluppo economico estremamente positivo, e il lavoro svolto dallo Stato in questa direzione lascia con buona ragione prevedere ulteriori successi in questo campo nel 2018.

Traduzione a cura della Redazione

Fonte in lingua originale qui

© Riproduzione riservata