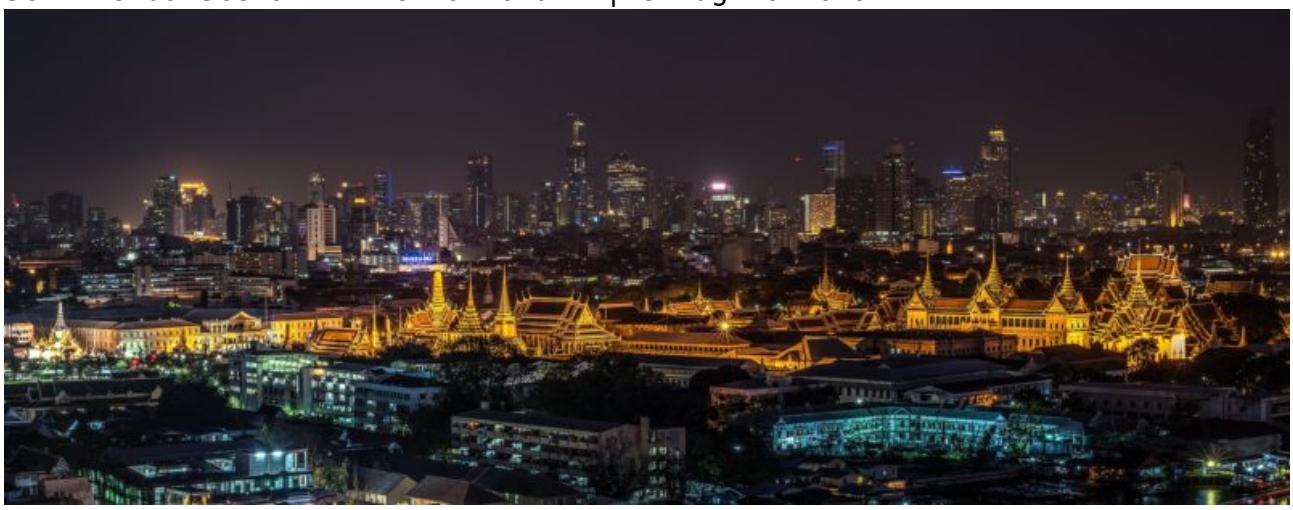
Thailandia. Bangkok-Vientiane-Mohan in alta velocità, pronto il progetto Trans-ASEAN

scritto da Scenari Internazionali | 8 Luglio 2019



di Bangkok Post

BANGKOK – I residenti di Bangkok difficilmente potrebbero immaginare che il loro prossimo viaggio per Pechino cominci a **Bang Sue**. Il distretto, meno noto del suo vicino Chatuchak, scalo cittadino per i viaggi verso Nord, è stato scelto per diventare parte della **Linea Trans-ASEAN**, l'ambizioso piano del governo per costruire una rete ferroviaria in grado di collegare la Thailandia ad altri Paesi più lontani quali **Singapore** e la **Cina**.

«I thailandesi, in futuro, potranno usufruire di treni ad alta velocità verso la capitale cinese e Singapore, partendo da una stazione ferroviaria a Bang Sue», ha affermato il viceministro dei Trasporti **Pailin Chuchottaworn**. Tutto ciò sarà possibile una volta che la costruzione delle quattro linee per treni proiettile sarà completata.

Ferrovie ad alta velocità in cantiere

In base al piano statale per fare della Thailandia l'*hub* logistico della regione ASEAN, i funzionari governativi concordano sul fatto che i treni ad alta velocità saranno al centro dell'ormai indispensabile **sistema infrastrutturale** del Paese. Sarà la prima volta che la Thailandia disporrà di una rete di trasporti così all'avanguardia, che coprirà **km** di distanza ad un costo di circa **miliardi** di baht (circa 60 miliardi di euro). La linea collegherà Bang Sue con Chiang Mai a Nord, con il Laos a

nord-est, con la Cambogia ad est e con la Malesia a sud.

In verità, il piano non è solo sulla carta. Il governo ha già cominciato la costruzione di alcune linee e «**bandirà delle gare d'appalto**» per il progetto, ha aggiunto Pailin. Le linee renderanno il trasporto più conveniente e dovranno **trainare l'economia** nazionale nel lungo termine, ha osservato il viceministro.

Viaggi più veloci per Laos e Cina

La prima linea, un progetto sino-thailandese per collegare Bangkok e Nong Khai con il lontano Nordest è attualmente in fase di costruzione ed il suo completamento è programmato **entro il 2023**. La linea, lunga 608 km, svolgerà la funzione di principale sistema di trasporto verso il Laos, confinante con la Provincia di **Nong Khai**. Dal confine, un'altra linea ferroviaria condurrà i passeggeri sino alla capitale laotiana **Vientiane**, mentre l'ultima tratta porterà i viaggiatori a **Mohan**, città di confine nella provincia meridionale cinese dello Yunnan.

La tratta di 414 km che collega Vientiane a Mohan, al momento è completa al 55%, secondo un funzionario del governo laotiano che ha preferito l'anonimato. Il governo del **Laos** partecipa anche al processo di costruzione dell'altra sezione ferroviaria che dovrà collegare la capitale del Paese con Nong Khai. «Si tratta di un progetto mirato a trasformarci da Paese privo di sbocco sul mare [*landloacked*] a **Paese interconnesso** [*land-linked*]», ha detto il funzionario intervistato. Attualmente, le persone devono perdere fino ad un massimo di due giorni per viaggiare da Vientiane a Mohan, ma con i treni ad alta velocità saranno necessarie «**solo tre ore**», ha aggiunto.

Previsioni di cassa della rete ferroviaria dell'ASEAN

Come la Thailandia, anche il Laos vuole utilizzare questa linea internazionale per contribuire a rafforzare la propria economia. Secondo le stime, questa linea porterà fra i 10 e i 20 milioni di **turisti cinesi** all'anno nel Paese. La linea creerà benefici per la Thailandia sul piano economico, dal momento che le autorità nazionali stanno progettando di connettere Nong Khai con il **Corridoio Economico Orientale** (EEC), il propagandato progetto statale per fare della fascia est del Paese un *hub* industriale incentrato sulla produzione digitale e intelligente.

La provincia, insieme a Rayong e Chachoengsao, compone la zona EEC che si estende su un'area di rai (circa km^2). **Ratthaphum Parichatpricha**, capo ingegnere presso l'Istituto Ingegneristico di Thailandia, ha affermato che l'ASEAN, da fruitore può **diventare sviluppatore** della tecnologia dell'alta velocità se il blocco dei suoi Paesi membri continuerà a supportare il trasporto ferroviario e le **imprese del settore**.

Il governo sta preparando un **nuovo accordo** sugli standard dell'industria

ferroviaria con **Malesia**, **Vietnam** e **Indonesia**, dal momento che questi Paesi stanno investendo moltissime risorse finanziarie per la costruzione di varie modalità di trasporto ferroviario, dai sistemi di **alta velocità** alle **metropolitane**, ha aggiunto lo stesso Parichatpricha. Questi Paesi, attualmente, sono in grado di costruire alcune componenti legate al trasporto ferroviario ma l'**assenza di standardizzazione** li rende incapaci di esportare i manufatti a livello globale come fanno invece Giappone, Germania e Cina. Un accordo può inoltre **ridurre i costi** complessivi per la realizzazione e la manutenzione delle linee ferroviarie, ha concluso l'ingegnere.

Nuovo aspetto per Bang Sue

Per i pendolari, niente sarà meglio di viaggi più **veloci e convenienti** da Bangkok verso la campagna e i Paesi vicini. Bang Sue sarà la porta d'accesso a questa nuova comodità. Non si tratta soltanto di una nuova stazione centrale ma di una «**grande stazione**», pensata per essere la più grande in tutta la regione del Sud-est asiatico, stando a quanto dichiarato dal direttore delle Ferrovie di Stato della Thailandia **Worawut Mala**.

La stazione, disposta su quattro piani, coprirà un'area di **m²** e sarà circondata da aree commerciali. La struttura sarà inoltre connessa alla **Linea Blu** della metropolitana, alla linea ferroviaria dell'**Aeroporto** e alle linee per le province dell'entroterra.

Prosperità con attenzione

Aksornsri Phanishsarn, professoressa associata presso la Facoltà di Economia dell'Università di Thammasat e direttrice del Centro Strategico di Ricerca Sino-Thailandese, ha affermato che i progetti ferroviari aumenteranno l'**influenza della Thailandia** nella regione. La ferrovia è parte dell'iniziativa cinese **Belt and Road**, ha aggiunto. Aumenterà anche la competitività e la connettività della Thailandia con i Paesi vicini. Le preoccupazioni, tuttavia, risiedono prevalentemente nella **sicurezza** del software e dei sistemi, ha osservato la docente.

Altri ostacoli sono costituiti dagli «alti costi di costruzione ed esproprio» che possono **rallentare il progetto**, secondo la Professoressa Phanishsarn. Guardando oltre, la Thailandia dovrebbe negoziare con prudenza quando deciderà di acquistare **tecnologie cinesi**: «Se il progetto è molto importante ed i costi molto elevati, il governo dovrebbe trattare con attenzione con la Cina e guardare ai benefici e alle condizioni che ne deriveranno. Nel lungo termine, dovremo essere capaci di **gestire i treni** da soli senza dover dipendere dalla Cina».

Traduzione a cura della Redazione
Fonte in lingua originale qui

© Riproduzione riservata