

Il Sole 24 Ore

Trasporto pubblico locale. Il ministro Delrio a Bologna annuncia i piani del governo: sbloccati 1,9 miliardi per le metropolitane

Sulle strade in arrivo 5 mila nuovi autobus

Giuseppe Latour

Almeno 5 mila nuovi autobus sulle strade entro i prossimi 8 mesi. Cento nuovi treni regionali in servizio entro il 2019. Trecento milioni per i traghetti, da sbloccare entro la fine dell'anno. E, sempre per la fine dell'anno, una nuova tornata di fondi da 1,9 miliardi per le metropolitane.

Ieri a Bologna il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ha fatto un bilancio dei passi in avanti del Governo sul trasporto pubblico locale, presentando i risultati di Connettere l'Italia, il nuovo piano strategico per la mobilità del paese. «Un grande piano di trasformazione - lo ha definito il ministro -, una rivoluzione

del trasporto pubblico locale, basato sui mezzi e gli incentivi». Un riferimento agli sconti fiscali inseriti nella legge di Bilancio: «Abbiamo messo per la prima volta in finanziaria la detrazione per chi fa l'abbonamento al Tpl, quindi le famiglie potranno detrarre una parte delle spese».

I problemi da risolvere, però, sono ancora molti. Lo dice l'analisi di Legambiente, che ha lanciato la sua campagna "Pendolaria" nella quale, come da tradizione, si mettono in fila le linee ferroviarie peggiori del paese: tra queste, la Roma-Lido, la Circumvesuviana, la Verona-Rovigo, la Genova-Savona-Ventimiglia, la Bari-Corato-Barletta.

Tornando ai piani del Governo,

l'innovazione più visibile riguarda il parco mezzi. I calcoli del Mit dicono che a disposizione, per le varie forme di trasporto, ci sono 8 miliardi. Nei prossimi 8 mesi arriveranno, allora, su strada tra i 5 mila e i 6 mila nuovi autobus, per effetto della maxi gara nazionale di Consip, in via di aggiudicazione, e delle gare regionali, che stanno procedendo in maniera differenziata. Una delle punte più avanzate è proprio l'Emilia Romagna, che ieri ha formalizzato con il ministero il "Patto per il trasporto pubblico regionale e locale", che prevede investimenti per quasi due miliardi proprio sul Tpl.

Guardando ancora al livello nazionale, entro il 2019 entreranno in

servizio per il trasporto regionale cento treni. A questi si aggiungeranno 300 milioni per traghetti e vaporetto: fanno parte del Fondo investimenti della legge di Bilancio 2017 e saranno ripartiti con decreto prima della fine dell'anno. Infine, ci sono i fondi per le metropolitane delle grandi città: 1,9 miliardi saranno distribuiti nelle prossime settimane.

Fanno parte di un pacchetto di stanziamenti da 6,2 miliardi, al quale si aggiungeranno con la nuova manovra altre risorse (3,5 miliardi), da dedicare agli interventi strutturali delle aree metropolitane. Per arrivare a quasi dieci miliardi complessivi. In questo perimetro dovrebbe rientrare anche il completamento dei finanziamenti per la metro C di Roma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL DOSSIER DI LEGAMBIENTE

Il settore ferroviario continua a soffrire: tra le linee con i disservizi più gravi spiccano la Roma-Lido, la Circumvesuviana e la Verona-Rovigo



L'immagine

Ferrovie, Delrio inaugura la bretella per Venezia

Il ministro delle Infrastrutture Delrio ha inaugurato ieri a Bologna la bretella che consente ai treni Av per Venezia di passare in sotterranea. Poi ha spronato il Comune sul tram: «I soldi ci sono, ma per avere il finanziamento dovete fare in fretta».

VARESI, pagina V

Le scelte del governo

Delrio a Merola “Per il tram i soldi ci sono, ma fate in fretta”

Di che cosa stiamo parlando

L'intenzione del sindaco Virginio Merola di realizzare una tramvia, diciotto anni dopo quella progettata dalla giunta di Walter Vitali, passa attraverso la possibilità di ottenere un finanziamento statale che ora sembra approssimarsi nell'ultimo scorcio del Governo Gentiloni. Ieri il ministro Graziano Delrio ha fatto sapere che l'opportunità esiste.

Il ministro in città per il patto con la Regione. Due miliardi per nuovi treni e bus. Le frecce liberano molti binari

VALERIO VARESI

«Bologna si sbrighi se non vuole perdere il tram». L'invito è autorevole e viene dal ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, ieri a Bologna per siglare un “patto del ferro” con l'Emilia Roma-

gna che porterà nel triennio 2018-2020 quasi due miliardi per 96 nuovi treni, di cui 75 entro il 2019, e 600 autobus. «Un salto di qualità – ha detto il ministro – se si considera che negli ultimi 15 anni lo Stato aveva messo a disposizione solo 500 milioni per rinnovare il parco bus, mentre noi metteremo 15 miliardi pianificando i prossimi tre lustri».

Ma la giornata bolognese di Delrio, culminata con il convegno dedicato agli “Stati generali del trasporto pubblico” tenuto in sala Farnese a palazzo d'Accursio, ha fatto tappa prima in Regio-

ne per la firma del patto col presidente Stefano Bonaccini, poi alla stazione dell'Alta velocità per tagliare il nastro della nuova bretella che consentirà alle “Frecce” da e per Venezia, di fermare nella stazione sotterranea. Questo toglierà dal traffico di superficie 50 treni al giorno dando più spazio ai convogli per i pendolari. Una opportunità rimarcata dall'assessore regionale ai Trasporti Raffaele Donini, soprattutto perché consentirà ai due rami della suburbana per Portomaggiore e per Vignola un collegamento diretto, mentre ora è previsto l'attestamento ai piazzali

est e ovest. La Bretella di 5,5 chilometri è costata 42 milioni ed è stata tenuta a battesimo, oltre che dal ministro, anche dagli amministratori delegati di Rfi Maurizio Gentile e di Italferr Carlo Garganico.

Ma ieri il sindaco Virginio Merola ha ottenuto l'assicurazione più importante, vale a dire la certezza che il tram (stadio, stazione, centro, Fiera, Polo tecnologico e Caab-Fico) sarà finanziato.

«Le altre città si sono già mosse – ha spiegato Delrio – Bologna deve sbrigarsi se vuole rientrare. Per fare un decreto del pre-

sidente del Consiglio occorrono 60 giorni, quindi, accelerando, entro febbraio potrà farcela». Il ministro, che si è scherzosamente proposto per collaudare il People mover sul quale si è detto «super d'accordo», ha anche annunciato di sostenere l'idea del Passante di mezzo e di voler varare migliori autostradali che riguarderanno la città a partire dalla quarta corsia sulla A14 fino a Imola e dalla terza corsia sulla A13 per Padova. C'è stato anche un dialogo a distanza tra Delrio e Legambiente, che ieri ha presentato la classifica delle dieci ferro-

vie per pendolari più scassate d'Italia tra cui una nella nostra regione, la Brescia-Parma. «Nel 2017 Rfi e Italferr ci consentiranno di raddoppiare gli investimenti nel settore ferroviario da 3,5 a 7,5 miliardi». Nell'ambito del patto per il trasporto pubblico, a partire dal prossimo settembre, tutti gli abbonati mensili o annuali al servizio ferroviario regionale (36 mila), potranno viaggiare gratis sui bus di 12 città, i 9 centri capoluogo più Imola, Carpi e Faenza a patto che siano il punto di partenza e arrivo dell'abbonamento ferroviario. Il risparmio per ciascuno sarà di 180 euro.



I nuovi treni

Il ministro Graziano Delrio a Bologna ha firmato il patto con la Regione che porterà 75 nuovi treni e 900 autobus

Nell'accordo con l'Emilia Romagna, agevolazioni per 36mila pendolari. Gli abbonati alle ferrovie da settembre non pagheranno più il trasporto urbano

Il maxi piano del trasporto pubblico In arrivo 96 treni e 600 nuovi bus

La svolta in Emilia entro il 2020: biglietto unico per ferro e gomma. L'Alta velocità per Venezia va sottoterra



Delrio
La regione ha fatto tanto, ma dobbiamo migliorare



Bonaccini
Presto uno studio sulla possibilità di un'unica holding

«È il piano Marshall dei trasporti». Il governo Gentiloni non teme gli annunci enfatici e prova a motivare le parole attraverso i numeri. In Emilia-Romagna entreranno in servizio 96 nuovi treni (75 entro il 2019) e 600 nuovi autobus entro il 2020. Il biglietto unico permetterà a 36.000 pendolari del ferro di viaggiare gratis sui bus di 13 città. I ticket degli autobus si potranno acquistare avvicinando lo smartphone al validatore, oppure con bancomat e carte di credito. L'anno prossimo il potenziamento di alcune tratte ferroviarie ridurrà anche i tempi di percorso. Ci vorrà un'ora tonda per andare da Bologna a Ravenna (e viceversa) e 44 minuti dal capoluogo a Rimini. Ecco, è questo in sostanza il pacchetto che ha portato il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio a rievocare il piano Marshall, che per la nostra regione si traduce in un patto per il trasporto pubblico regionale e locale per il prossimo triennio. La firma ufficiale è avvenuta ieri mattina nella torre di viale Aldo Moro, alla presenza dello stesso Delrio.

«Bologna ha fatto tanto, questa regione ha fatto tanto, ma dobbiamo migliorare ancora. Perché l'utilizzo dell'auto è ancora troppo alto nelle città. Il mezzo più sostenibile e anche sicuro è il mezzo pubblico, non l'auto», sono le principali ragioni, elencate da Delrio, che hanno spinto il governo a mettere in campo questo investimento. «L'esperienza dell'Emilia-Romagna — ha riconosciuto il ministro delle Infrastrutture — è di straordinario significato per tutto il Paese ed è stata ispiratrice delle nostre politiche a livello nazionale. Negli ultimi 15 anni lo Stato aveva messo 500 milioni di euro per il rinnovo del parco autobus. Nei prossimi 15 anni mettiamo dieci miliardi. C'è una certa differenza che ci consentirà di mettere mezzi nuovi dappertutto».

Oltre a lui, a firmare il patto in viale Aldo Moro c'erano anche il governatore Stefano Bo-



naccini, l'assessore regionale ai Trasporti Raffaele Donini e tutti i sindaci interessati, tra cui ovviamente anche Virginio Merola per Bologna. «Abbiamo approvato un piano di investimenti da quasi 2 miliardi di euro — ha calcolato Bonaccini — e abbiamo una riforma globale definita attraverso un percorso virtuoso di concertazione tra pubblico e privato».

«È un patto storico per la regione, che permetterà un'ulteriore qualificazione del trasporto pubblico in Emilia-Romagna», sottolinea invece Donini.

Novità in arrivo riguardano anche il fronte della governance. Perché dal gennaio 2019 si arriverà, con molta probabilità, a un'azienda unica per il trasporto ferroviario dell'Emi-

lia-Romagna, che andrà a riunire i due attuali gestori del servizio di trasporto su ferro, vale a dire Trenitalia e Tper. Ma non è l'unico accorpamento in cantiere. Per le infrastrutture sempre ieri è stata firmata un'ulteriore intesa tra Regione, Fer (attuale gestore regionale) e Rfi (gestore della rete nazionale) per avviare un percorso di trasferimento a Rfi

Verso l'unità

Dal gennaio 2019 si arriverà con ogni probabilità a un'azienda unica per il trasporto ferroviario regionale, ma l'idea è riunire anche la gestione della rete ferroviaria affidandola in toto allo Stato

la gestione di tutti i 1.400 chilometri di rete ferroviaria dell'Emilia-Romagna. L'idea di fondo è quella di trasferire allo Stato l'intera rete e in questo modo poterla adeguare «dal punto di vista tecnologico e innalzare il livello di sicurezza».

Ma non è finita qui, perché c'è pure il capitolo che riguarda gli autobus regionali. Pure in questo caso c'è un ragionamento in corso da parte degli enti locali che vuole portare presto alla nascita di una nuova holding formata dalle quat-

L'ipotesi holding

Potrebbe nascere un gruppo unico con le quattro aziende del trasporto pubblico

tro aziende di trasporto pubblico locale dell'Emilia-Romagna (che sono Tper, Start Romagna, Tep e Seta). «Può essere la strada per il futuro. Avremo a breve uno studio che valuterà se può essere davvero utile e ancora più efficiente avere un'unica holding. Nelle prossime settimane e nei prossimi mesi — dice il presidente di Viale Aldo Moro — faremo una discussione coi territori molto approfondita».

Il ministro Delrio, durante la sua lunga giornata bolognese, ha fatto tappa anche alla stazione dell'Alta velocità per inaugurare una nuova bretella ferroviaria (costo 42 milioni di euro), che permetterà d'ora in poi ai 50 treni che da Bologna vanno a Venezia (e viceversa) di viaggiare sottoterra (di 23 metri, per l'esattezza), liberando in questo modo i binari in superficie agli altri treni di trasporto locale. A questo punto le tratte dell'Alta velocità che percorrono in superficie la fermata di Bologna centrale restano due, e sono la Milano-Pescara e la Milano-Bari. Tutte le altre viaggiano «underground».

Beppe Persichella

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La promessa

People mover, il ministro: verrò al collaudo

Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, tornerà a Bologna nei prossimi mesi per collaudare di persona il People mover, la monorotaia veloce stazione-aeroporto che dovrebbe entrare in servizio nella primavera del 2019. «Mi piace vedere l'opera completata», ha detto lo stesso Delrio ieri pomeriggio a margine degli Stati generali del trasporto pubblico locale. «Ormai il People mover lo abbiamo completato — rivendica il ministro del governo Gentiloni — sono in corso i giri di collaudo. È un collaudo lungo, perché è un'opera particolare. Verrò a fare un giro anch'io, voglio vederlo e collaudarlo di persona. Mi piace vedere l'opera completata, quindi verrò nei prossimi mesi». Molto più lungo del collaudo è stato il

Monorotaia
Una delle navette del People mover arriverà in città nelle scorse settimane



percorso per arrivare fino a qui: il progetto fu presentato alla città nell'estate del 2005, ormai più di dodici anni fa, ed è passato dalle mani di tre sindaci e un commissario. Se non ci saranno nuovi ritardi ci saranno voluti 14 anni per realizzare la monorotaia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Due miliardi in treni e bus Linee ferraresi potenziata

Presentato ieri in Regione il patto triennale dei trasporti e della mobilità pubblica
Ferrara-Codigoro e Portomaggiore-Bologna saranno ferrovie nazionali

Il futuro viaggio su rotaia in regione e su gomma in tutte le città. E vedrà le linee ferroviarie ferraresi (Ferrara-Suzzara-Parma, Bologna Portomaggiore e Ferrara-Codigoro) interessate da interventi di riqualificazione e potenziamento come tante altre in regione.

Sono tante le novità del Patto triennale per il trasporto pubblico regionale e locale firmato ieri in Regione coi rappresentanti di enti pubblici e società di gestione pubbliche e private e parti sociali, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, del presidente Stefano Bonacini e dell'assessore regionale a Mobilità e trasporti, Raffaele Donini. Un'intesa siglata in quella giornata nazionale degli Stati generali per il trasporto pubblico che prevede impegni e investimenti per arrivare a ridisegnare sia il settore ferroviario che il trasporto dei bus urbani. Una realtà che interessa oltre 1 milione di passeggeri al giorno (850 mila su gomma e 150 mila su ferro) e 7.230 lavoratori in aziende che, insieme, hanno

un fatturato annuo di 650 milioni euro.

«Il patto è la strada giusta per il trasporto pubblico locale», afferma il ministro Delrio. Le importanti risorse per il rinnovo dei mezzi, le nuove regole che mettono al centro la qualità del servizio, le iniziative messe in campo dal Governo e dalla Regione richiedono un lavoro attento di attuazione, molto più efficace con il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, per realizzare pienamente il diritto alla mobilità». «L'esperienza emiliano-romagnola può essere un esempio virtuoso in questo senso» ha spiegato il presidente Bonacini aggiungendo che «abbiamo approvato un piano di investimenti da quasi 2 miliardi di euro attuato una riforma globale definita attraverso un percorso virtuoso di concertazione tra pubblico e privato, che garantisce il 27% del servizio». Per quanto riguarda la regione e il Ferrarese, dal gennaio 2019 si arriverà a un'azienda unica per il trasporto ferroviario dell'Emilia-Romagna, che riunirà i due gestori



Ieri in Regione la presentazione del Patto trasporti col ministro Del Rio

del servizio di trasporto su ferro, Trenitalia e Tper. Ma il passaggio più importante sarà, nel 2018, la riclassificazione da parte del Governo, d'intesa con le Regioni, di tratte regionali che diventeranno ferrovie d'interesse nazionale: tra cui la Parma-Suzzara-Ferrara e la Bologna-Portomaggiore, comprese alcune modenese e reggiane, per giungere nel 2019 al subentro da parte di Rfi nella gestione di tutte le linee regionali ed entro il 2020 al trasferimento allo Stato, con un risparmio da parte della Regione

dei relativi costi. Questo per le ferrovie, mentre per il trasporto su gomma il patto prevede di arrivare alla fusione delle 9 agenzie provinciali dei gestori dei servizi pubblici autotofiltranviari in 4 nuovi soggetti con le medesime funzioni: Modena e Reggio Emilia; Bologna e Ferrara; Parma e Piacenza; Romagna, come previsto dalla legge regionale 30/98 e nel rispetto delle clausole sociali di salvaguardia dei livelli occupazionali del personale. Dunque l'agenzia Amiferrarese si fonderà con quella



Le linee ferroviarie locali dal 2018 saranno di interesse nazionale

bolognese. Mentre per il futuro più in là si discute della proposta di aggregare in un'unica holding regionale le aziende di trasporto a maggioranza pubblica: Tper, Tep, Start Romagna e Seta con l'obiettivo di creare un unico operatore con patrimoni, capacità tecniche e di investimenti e competenze che ne aumentino la competitività. E per i passeggeri? Le novità riguardano applicazioni web per acquistare i biglietti: il progetto 'Mi muovo' diventa un borsellino elettronico e risparmi per gli abbonati treno+

bus. Con la promozione dell'uso delle tecnologie si cercherà di aumentare l'uso integrato dei mezzi del trasporto pubblico e in particolare, il piano prevede che siano sviluppate applicazioni di "Infomobilità": verranno forniti a chi viaggia, in tempo reale, orari aggiornati di autobus e treni e si consentiranno gli acquisti dei biglietti tramite cellulari (avvicinando il telefonino al validatore), su internet con Qr code oppure direttamente a bordo degli autobus con bancomat e carte di credito contactless.

Bologna, tutta l'alta velocità ora passa underground

Inaugurata col ministro Delrio la nuova interconnessione tra la stazione sotterranea Av e la linea per Venezia. Investimento di 42 milioni

BOLOGNA La stazione di Bologna viene 'liberata' dalla cinquantina di treni ad Alta velocità che, finora, hanno circolato sulla sua superficie e non in sotterranea. Grazie ad un investimento di 42 milioni di euro, Rfi ha inaugurato ieri la "brettella Venezia", la nuova interconnessione che collega la stazione sotterranea Av di Bologna centrale alla linea ferroviaria Bologna-Venezia. Grazie all'attivazione dell'interconnessione, infatti, anche gli ultimi 54 treni alta velocità (Frecciarossa, Frecciargento, Italo) provenienti o diretti a Venezia, Udine e Trieste hanno lasciato la stazione di superficie per la nuova fermata a -23 metri, usata oggi da 230 convogli in tutto. La fermata di Bologna centrale superficie resta confermata per le sole due coppie di Frecciarossa in servizio sulle relazioni Milano-Pescara e Milano-Bari.

a tenere a battesimo le novità, nella mattinata di ieri, il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, ad e dg di Rete Ferroviaria Italiana, insieme a Carlo Carganico, ad e dg di Italferr, Raffaele Domini, assessore dell'Emilia-Romagna, Elisa De Berti, assessore del Veneto, Virginio Merola, sindaco di Bologna.

Dunque, la nuova infrastruttura (costruita da Rfi con la direzione lavori di Italferr) segna il completamento del nodo di Bologna. Quest'ultimo, considerato da tutti oggi e più che mai "punto di interscambio fondamentale nel sistema ferroviario nazionale ed europeo", diventa così il primo in Italia in cui il traffico da e per le linee ad alta velocità risulta ormai completamente separato da quello destinato alle linee convenzionali.

Nel pomeriggio il ministro Delrio è intervenuto a palazzo



d'Accursio agli stati generali del trasporto pubblico locale. Il progetto del Passante di Bologna "e' migliorato" e «mi stra-convince, anche dopo le ultime modifiche concordate con Autostrade, perchè l'abbiamo discusso con la gente», ha dichiarato Delrio a margine del convegno. «Era un progetto bloccato da 30 anni, come la Campogalliano-Sassuolo e tante altre opere e mi convince molto perché e' stato discusso con la gente, con le popolazioni, così come convince la terza corsia sulla A13 che abbiamo sbloccato con Autostrade e la quarta corsia sulla A14 che abbiamo discusso stamattina». Sono tutti «investimenti che abbiamo rimesso in moto» - rivendica il ministro. «Sono cantieri che partiranno tra il 2018 e il 2019. Non sono più chiacchiere, sono fatti».

Trent'anni all'operaio che ha strangolato la compagna

RIMINI È stato condannato a 30 di reclusione Michele Castaldo, operaio siciliano di 54 anni che uccise Olga Mattei, 46 anni, commessa di origine moldava, strangolandola nel suo appartamento di Riccione, il 6 ottobre del 2016. In mattinata la sentenza di condanna, che prevede anche cinque anni ulteriori di sorveglianza speciale a fine pena.

Castaldo, è stato giudicato con rito abbreviato, dal giudice Vinicio Cantarini che ha accolto tutte le richieste del pubblico ministero Davide Ercolani e che lo ha condannato anche al risarcimento delle parti civili.

Il rito è stato condizionato alla perizia psichiatrica secondo cui l'uomo, difeso dal-

l'avvocato Monica Castiglioni, quel giorno agì in preda ad una "tempesta emotiva" che non ne condizionò però la capacità di intendere e volere. Come egli stesso confessò agli inquirenti, mentre stringeva le mani al collo della donna che lo aveva lasciato stanca della forte gelosia del compagno, le disse: "Se non sarai mia non sarai di nessun altro".

Treni pendolari vittime dell'Alta velocità

Aumenta l'offerta di treni ad alta velocità e restano fermi i collegamenti sul resto della rete ferroviaria. Eppure i viaggiatori che beneficiano dei servizi ad alta velocità sono 170mila in tutta Italia, contro i tre milioni circa di pendolari che si spostano ogni giorno sulle linee ordinarie dove la situazione non vede miglioramenti. La denuncia arriva dall'analisi di Legambiente, che ieri ha presentato, in occasione della tradizionale campagna "Pendolaria 2017", i dati relativi alle peggiori tratte su ferro della nostra penisola. Si tratta della Roma-Lido, della Circumvesuviana, della Reggio Calabria-Taranto, della Verona-Rovigo, della Brescia-Casalmaggiore-Parma, dell'Agrigento-Palermo, della Settimo Torinese-Pont Canavese, della Campobasso-Roma, della Genova-Savona-Ventimiglia, della Bari-Corato-Barletta.

«Il problema del trasporto ferroviario in Italia è che man-

ca una strategia di potenziamento complessivo, al di fuori dell'Alta Velocità – ha sottolineato Edoardo Zanchini, vicepresidente di Legambiente – che permetta di migliorare l'offerta a partire dalle grandi città e dalle situazioni più difficili sulle linee secondarie, in particolare del Sud. Chiediamo al governo Gentiloni di individuare subito risorse nella legge di Stabilità in corso di approvazione per rilanciare la cura del ferro che serve al Paese nelle città». Secondo l'associazione, soltanto sette anni fa la situazione era diversa: circolava infatti il 6,5% di treni regionali in più e il 20% di treni Intercity. Il nuovo orario invernale ha fotografato al contrario «un boom di collegamenti veloci, come per esempio le 50 corse al giorno di Frecciarossa e le 25 di Italo da Roma a Milano, per un aumento dell'offerta del 78,5% dei treni in circolazione in 7 anni, con un treno ogni 10 minuti negli orari di punta».

Male anche il capitolo risorse, del tutto inadeguate per il servizio ferroviario regionale, con un calo netto del 29,5% rispetto al 2009. «Malgrado il cambiamento positivo portato dal ministro Delrio, con risultati che si vedono negli stanziamenti per l'acquisto di nuovi treni per i pendolari e in questa Legge di Bilancio con la detrazione introdotta per gli abbonamenti – ha spiegato Legambiente – abbiamo bisogno che il tema dei pendolari diventi una priorità». Da parte sua, il ministro ha parlato, partecipando agli Stati generali di Bologna, di «rivoluzione del trasporto pubblico locale» basata sul rinnovo e sull'utilizzo dei mezzi e sugli incentivi. In particolare, per i treni «stiamo provando a sostituire i 1.500 treni regionali dei pendolari – ha sottolineato Delrio – che vanno tutti i giorni a trasportare le persone dal luogo di lavoro a casa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Nel rapporto
"Pendolaria",
le 10 linee ferroviarie
peggiori. Legambiente:
calano collegamenti
e risorse. Delrio:
pronti a sostituire
i 1.500 treni regionali**

Navi e politica

Le mani cinesi sui porti europei

In quindici anni le partecipazioni in infrastrutture sono passate da 8 a 30

ALBERTO QUARATI

GENOVA. L'iniziativa Belt and Road (il maxi-piano cinese nato nel 2014, e che al netto delle frequenti ridenominazioni ha come obiettivo quello di aumentare attraverso le infrastrutture l'influenza economica della Cina sull'Europa) ha portato negli ultimi anni a moltiplicarsi di investimenti da parte di terminalisti e compagnie di navigazione del Paese asiatico sulle banchine del Vecchio Continente.

Un recente studio di Drewry, società inglese punto di riferimento nelle analisi economiche per il settore marittimo, ha sottolineato come questa tendenza sia ulteriormente cresciuta nel terzo trimestre di quest'anno: «Gli investitori cinesi - spiega Neil Dekker, responsabile per Drewry delle analisi sul ramo contenitori - vogliono e possono pagare un premio per i beni e le società acquistate nei porti».

Se nel 2002 le partecipazioni cinesi nei terminal container europei erano otto, quest'anno sono salite a 30. Ma la scalata non è destinata a fermarsi, come sottolinea Dekker, perché in questo momento le banche cinesi che stanno sostenendo gli investimenti ispirati da Pechino sui porti europei finanziano queste operazioni con tassi tra il 2,5 e il 3,5%, e questo a parere degli esperti sta a significare che l'obiettivo è certamente quello di predisporre, dove se ne presenti l'opportunità, offerte il più possibile aggressive, e comun-

que tese a mettere in difficoltà un'eventuale concorrenza.

Cosco è azionista al 30% del terminal Apm in costruzione a Vado Ligure, mentre Napoli ha registrato a luglio 2016 il disimpegno del gruppo statale cinese dal Terminal Conateco di Napoli. Ma al di là delle vicende italiane, i colpi più significativi messi a segno nel contesto della strategia di Pechino sono l'acquisizione della maggioranza porto greco del Pireo nel secondo semestre dello scorso anno, l'annuncio a giugno 2017 dell'ingresso al 51% nel Terminal Noatum di Valencia, la conferma a marzo

2016 da parte del gruppo China Merchant dell'investimento nello scalo lituano di Klaipeda, e ancora - il caso più recente - l'acquisizione nel mese di novembre e ancora da parte di Cosco Shipping della totalità del Terminal di Zeebrugge, ceduto da Apm, il braccio portuale del gruppo danese Maersk.

Nel 2014 - quando i cinesi entrarono con una quota del 24% - quello di Zeebrugge era un terminal in crisi, situazione comune alle strutture in tanti porti di media grandezza penalizzati dalla razionalizzazione delle linee marittime a favore dei grandi snodi continentali, come ad esempio Rot-

terdam. La presenza dei cinesi ha cambiato le carte in tavola, perché insieme alla partecipazione nel terminal, Cosco ha riportato alcune linee su questo scalo, che nella strategia

del gruppo risulta una buona base per gestire in autonomia i trasbordi di merce verso Regno Unito e Paesi scandinavi.

L'ad del terminal, Joachim Coens, spiega però che anche Zeebrugge va interpretata come il punto di una rete: per Cosco non avrebbe avuto cioè senso concentrare sullo scalo una parte delle proprie strategie se alle spalle non ci fossero state le altre basi per le linee in Spagna e Grecia. Nel quadro della Belt and Road, il porto di Zeebrugge rappresenta anche un terminal di terra, essendo da metà di quest'anno collegato direttamente con la Cina da un servizio di treni merci con quattro partenze a settimana, mentre l'Autorità portuale sta portando avanti una trattativa con alcune società di logistica, sempre cinesi, per aprire un centro di distribuzione e assemblaggio delle merci.

Il prossimo passaggio di questa strategia sarà dirottare gli investimenti dalle infrastrutture alle società che le gestiscono, come dimostra ad esempio l'acquisizione da parte di China Merchants del 49% di Terminal Link, la società terminalistica della compagnia di navigazione francese Cma Cgm; o ancora, puntare più forte sulle infrastrutture di terra, come dimostrano le pressioni cinesi per la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario tra Budapest e Belgrado, funzionale all'ampliamento dell'area di influenza del porto del Pireo.

2,5%

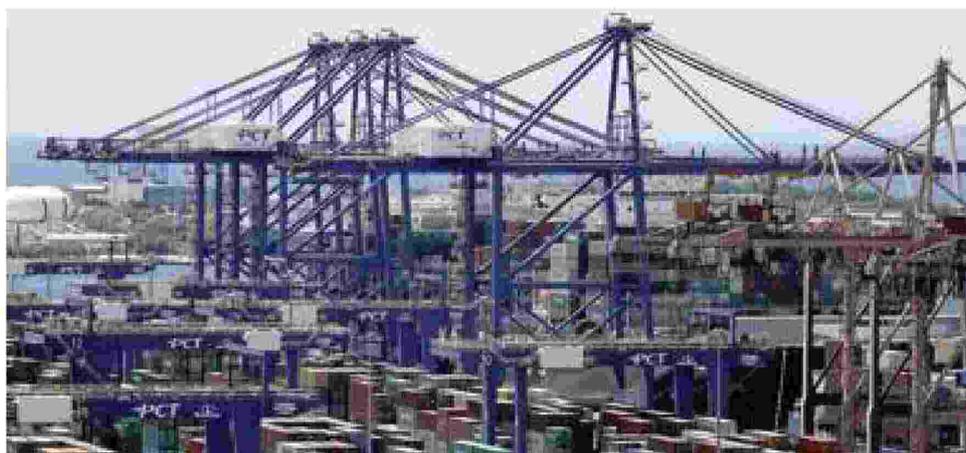
il tasso
applicato dalle
banche cinesi a chi
fa shopping in Europa

30%

la partecipazione
di Cosco nella nuova
piattaforma portuale
di Vado Ligure

51%

la quota
detenuta dai cinesi
nel Terminal Noatum
di Valencia



Il terminal container del Pireo, avamposto nel Mediterraneo degli interessi marittimi cinesi