

Autostrade del mare - Ponte Tirreno-Adriatico. Fondi da Bruxelles. La Commissione finanzia un progetto per i traffici Barcellona-Civitavecchia. Il presidente dell'Autorità di Majo: va in direzione dell'alleanza con l'Abruzzo

PESCARA L'idea del corridoio Tirreno-adriatico si fa strada anche a Bruxelles. Ieri l'autorità portuale di Civitavecchia ha dato notizia che la Commissione Europea ha assegnato un cofinanziamento del progetto "BClick: MOS for the future" che prevede di integrare le catene logistiche dei porti di Barcellona e Civitavecchia nell'ambito della costruzione delle Autostrade del Mare. Il progetto, che ha un valore complessivo di oltre 21 milioni di euro, è stato selezionato per essere co-finanziato con un contributo a fondo perduto di 2,2 milioni di euro per il solo porto di Civitavecchia, la totalità della sovvenzione richiesta dall'Autorità di sistema portuale Tirreno centro-settentrionale. Il bando rappresenta una novità assoluta in ambito europeo, in quanto prevede la combinazione di sussidi a fondo perduto e finanziamenti, a tassi particolarmente favorevoli, da parte di istituti di credito o istituti finanziari come la Cassa Depositi e Prestiti e la Banca Europea degli Investimenti. La condizione principale richiesta dall'Unione è che i progetti producano importanti benefici per lo sviluppo delle Autostrade del Mare oltre che di carattere ambientale e sociale, a prescindere dalle valutazioni di carattere strettamente finanziario. Per questa ragione, nell'ambito del processo di selezione, sono state presentate analisi costi-benefici e piani finanziari a supporto dei progetti di investimento in entrambi i porti. Spiega il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo: «Il finanziamento accordato contribuirà a rafforzare la nostra proposta, da veicolare in sede Ue, del cosiddetto corridoio euro-mediterraneo, presentato nel corso della Conferenza ospitata a Civitavecchia lo scorso 24 novembre, ovvero l'istituzione di un collegamento che coinvolga più Stati membri dell'Ue e che, attraverso l'accordo di collaborazione appena siglato con l'AdSP del Mar Adriatico Centrale (Ancona, ndr), possa connettere Spagna ed Europa dell'Est attraverso i porti di Civitavecchia e dell'Adriatico», quindi Ancona, Pescara, Ortona. Di Majo si riferisce all'accordo sottoscritto tra le Autorità di Civitavecchia e Ancona (presente il presidente Rodolfo Giampieri), che nell'ambito della strategia della Macroregione adriatico ionica e dell'accordo istituzionale tra le Regioni Abruzzo e Lazio, dell'ottobre 2016, intende integrare la rete infrastrutturale comunitaria con una trasversale mediterranea, un «land bridge» (ponte di terra) che colleghi il Tirreno centro-settentrionale e l'Adriatico centrale, con particolare riferimento all'integrazione delle connessioni marittime verso Spagna, Croazia centrale e meridionale, Montenegro, Albania e Grecia. L'accordo, della durata di tre anni, prevede, come primo passo, un piano di sviluppo per incrementare i traffici e l'agilità degli scambi commerciali tra i porti rientranti nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema coinvolte. A partire dal piano, le due Autorità collaboreranno negli ambiti dei servizi portuali, della comune azione di promozione dei porti verso le istituzioni comunitarie e della ricerca congiunta di finanziamenti comunitari. Importante anche la dimensione della formazione con la volontà di aprire la collaborazione verso gli istituti nautici regionali. Tornando ai fondi della commissione, l'intervento Ue conferma l'intuizione partita proprio dall'Abruzzo, da uno studio firmato da Antonio Nervegna e Euclide Di Pretoro ("Nuovo corridoio mediterraneo"), della necessità di uno sviluppo est-ovest dei traffici commerciali multimodali mare-terra-mare. Un'idea, tra l'altro, che si lega perfettamente alle linee guida del Libro bianco del 2011 nel quale l'Unione europea detta la tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti che preveda entro il 2030 il trasferimento del 30% almeno delle merci che viaggiano su percorrenze superiori a 300 km dalle strade alle vie navigabili e alla ferrovia.