

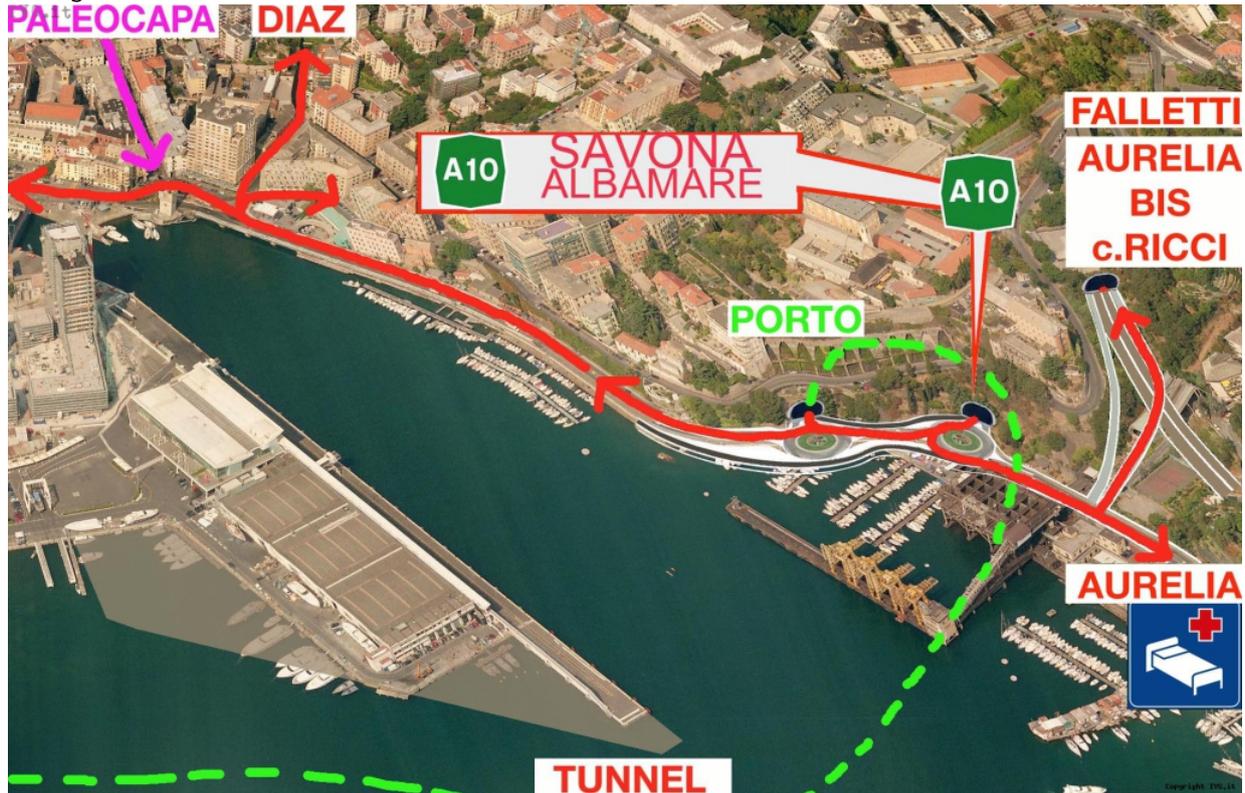
IVG

Casello Albamare: le reti ten-t possibile fonte di finanziamento del collegamento porto-autostrada?

di Redazione

03 Agosto 2013 - 15:26

PALEOCAPA DIAZ



Savona. Paolo Forzano, presidente del Comitato Casello Albamare, adduce un nuovo motivo per avvalorare il progetto: le reti di trasporto trans-europee.

“Ho letto il documento sulle reti ten-t pubblicato da ‘Logisticamente’ da cui ho estrapolato quanto mi sembra di potenziale interesse per la città di Savona, per il collegamento porto-autostrada tramite tunnel sottoporto e casello Albamare” spiega Forzano.

“Fatto salvo che il casello Albamare avrebbe già un gettito notevole dovuto ai maggiori transiti dei pendolari dell’area, e potrebbe anche trovare un contributo nell’impegno a reinvestire il 5% degli utili da parte del gestore (legge in proposito) – afferma –, non è da trascurare l’apporto finanziario nell’ambito delle reti ten-t, apporto che sembra essere possibile ed appropriato in quanto esiste una specifica voce di connessione dei porti italiani”.

“Le reti di trasporto ten-t - si legge nel documento - sono state definite dal Trattato di Amsterdam del 1997 e dal Trattato di Maastricht, e comprendono reti stradali, ferroviarie, fluviali, marittime, aeroportuali, di trasporto combinato, di spedizione, di gestione del traffico aereo e di posizionamento e navigazione satellitare”.

“Con Co-Decisione del Consiglio e del Parlamento Europeo, sono stati individuati trenta progetti prioritari, finanziati dall’UE, attraverso i fondi di bilancio 2007-2013 - prosegue -. Per l’Italia sono in corso di realizzazione vari progetti prioritari, tra cui la tav. Per l’adeguamento dei Paesi membri a standard europei, in particolare relativi all’eliminazione dei cosiddetti colli di bottiglia, l’Italia ha dovuto riconsiderare diversi punti nevralgici, che incidono sulle scelte del Governo”.

“Ecco perché la discussione sui corridoi è ancora molto accesa - si legge -. In materia di trasporto la CEF pone obiettivi specifici dettagliati: eliminare le strozzature; realizzare i collegamenti mancanti; garantire trasporti sostenibili ed efficienti nel lungo periodo; ottimizzare l’integrazione e l’interconnessione dei diversi modi di trasporto, aumentando anche l’interoperabilità dei servizi di trasporto (da misurare in base al numero dei porti e degli aeroporti collegati alla rete ferroviaria)”.

“Quanto ai porti, attualmente risultano esistenti 27 connessioni, ma il target è di realizzare 54 collegamenti entro il 2020 su un totale di 82 previsti entro il 2030 - prosegue -. Per usufruire dei finanziamenti europei della Cef, uno o più Stati membri, organizzazioni internazionali, imprese pubbliche o private o pubblico-private e altri soggetti stabiliti negli Stati membri dovranno presentare proposte dettagliate a partire dal 2014 rispondendo a una call for proposals indetta sulla base di specifici work programmes della Commissione europea”.

“Nel settore del trasporto, il cofinanziamento sarà così articolato - spiega -: fino a un massimo del 50% dei costi ammissibili per il cofinanziamento UE degli studi; fino a un massimo del 20% dei costi ammissibili per i lavori che riguardano collegamenti interni ai porti e agli aeroporti o lo sviluppo dei porti e delle piattaforme multimodali; per taluni progetti relativi ai Sistemi di Trasporto Intelligente può essere concesso un cofinanziamento più elevato, non superiore però al 50%, per sostenere gli Stati membri che effettuano la transizione al nuovo sistema”.

In conclusione, “in conformità con le disposizioni del Trattato, le reti di trasporto ten-t sono state principalmente finanziate con risorse a fondo perduto o cofinanziate con specifici strumenti comunitari: i Fondi europei per ten-t; il Fondo di coesione e Il Fondo europeo di sviluppo regionale; i fondi della Banca Europea degli investimenti (prestiti e garanzie di credito)”.