

## Reti TEN-T: l'ambizioso progetto per le future generazioni

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">30</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">30</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

**Trans European Network-Transport** meglio noto con l'acronimo TEN-T è l'ambizioso progetto europeo avviato nel 2013 nell'ottica del miglioramento della circolazione di merci e persone, che dovrà essere la spina dorsale del futuro economico, politico e culturale della stessa Europa.



Come Nazione avremo da gestire oltre 200 miliardi di euro per riorganizzare il presente e il futuro del Paese perché le scelte che faremo oggi potranno **portare benefici** o creare problemi alle nuove generazioni. Questo dipenderà solo da noi.

La creazione di una Piattaforma logistica nel Sud Italia come porta d'**accesso dell'Europa**, oggi, è ancora più importante, soprattutto perché con il raddoppio del canale di Suez e la costante crescita di economie emergenti come l'India, l'Europa dovrà dotarsi di uno scalo logistico che insieme al Pireo possa essere attrattore di tutte le merci che oggi attraversano il Mediterraneo.

Per fare questo basterebbe sfruttare la naturale posizione strategica che l'Italia e soprattutto il

## Reti TEN-T: l'ambizioso progetto per le future generazioni

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">30</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">30</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

sud Italia ha all'interno del bacino del Mediterraneo.

Non può esserci però **piattaforma logistica** senza investire nelle zone retroportuali dei due grandi porti del Mezzogiorno quali Gioia Tauro e Taranto, che hanno ancora potenzialità di sviluppo interessanti per quanto riguarda la retroportualità. Questi se messi a sistema con altri porti italiani, in primis Genova e Trieste, possono rappresentare una possibilità di rilancio della buona economia fatta di lavoro e crescita umana.

L'apertura di un'altra porta nel Mediterraneo, mettendo a sistema questi due **porti del sud Italia**, è funzionale a intercettare milioni di tonnellate di merci che oggi, superando Suez e non trovando spazio nel già sovraffollato porto del Pireo, attraversano il mediterraneo per fare rotta verso altri porti, come il Tangeri Med in continua espansione. Lo sviluppo dei porti di Gioia Tauro e Taranto sarebbe funzionale, soprattutto, ad accorciare i tempi, di almeno una settimana, delle merci in ingresso e uscita dall'Europa.

La creazione di zone retroportuali tecnologicamente avanzate dietro i porti di Taranto e Gioia Tauro potrebbero essere i principali punti di attrazione per le merci che arrivano in Europa dalla Cina e dall'India, Paesi sempre più attivi nel commercio internazionale.

Ma per riuscire a rendere tutto questo possibile è necessario completare le reti infrastrutturali strategiche europee: le TEN-T. È necessario un potenziamento delle reti di trasporto trans-europee come l'accelerazione sul fronte dell'**alta velocità** e dell'**alta capacità** nel sud Italia. Mi riferisco, in primis, al completamento della dorsale adriatica nel tratto Ancona-Foggia (in quanto il tratto Bari-Foggia è già ricompreso nella rete AV/AC Bari-Napoli), opera questa non compresa nell'attuale programmazione europea ma che dovrebbe essere un pilastro strategico che l'Italia deve sostenere nella revisione delle TEN-T prevista nel corso del 2021.

Un asse, questo strategico, anche per il trasporto merci, perché caratterizzato da basse pendenze e meno gallerie rispetto al lato tirrenico. Vanno inoltre accelerate le dorsali Salerno-Palermo e Napoli-Bari-Taranto-Lecce, anch'esse tratte fondamentali per dare risposte al **crescente traffico passeggeri e merci**. L'itinerario marittimo-ferroviario, lungo il versante

## Reti TEN-T: l'ambizioso progetto per le future generazioni

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">30</div><div id = "month">Marzo</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2021</div> <div id = "day">30</div><div id = "month">Marzo</div></div>

---

adriatico-ionico, raccorderebbe i porti del sud Italia concretizzando anche un rapido collegamento verso nord, in una catena intermodale integrata ed efficiente, porta d'ingresso ai Paesi balcanici e dell'est Europa.

Purtroppo, l'assetto attuale della rete TEN-T nell'Italia peninsulare è servito unicamente dal corridoio Scandinavia-Mediterraneo, lasciando scoperte tre tratte del sistema infrastrutturale multimodale adriatico-ionico (Ancona-Foggia, Bari-Lecce, Paola-Taranto) dall'alta valenza strategica e sistemica. Un **corridoio adriatico-ionico** maggiormente infrastrutturato consentirebbe di redistribuire il traffico sulla direttrice nord-sud, evitando fenomeni di saturazione in corrispondenza degli snodi principali.

Articolo di Gianluca Rospi tratto dal TN 2/2021 anno XXIII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

