

La profonda crisi creata dalla situazione pandemica ha messo a nudo le debolezze strutturali del nostro **sistema economico**: gli strumenti che l'Unione Europea ha predisposto ci offrono ora l'opportunità nei prossimi anni di accedere a fondi europei pensati per un concreto rilancio dell'economia.



Non dobbiamo quindi perdere questa occasione per sostenere un reparto, quale quello dei **trasporti**

, che più di tutti si è rivelato cruciale. Inoltre, gli obiettivi fissati dagli accordi di Parigi impongono una visione nuova del trasporto, che sarà sempre più improntato alla multimodalità.

Nei prossimi mesi il mio obiettivo sarà portare all'attenzione della **Commissione Europea** le esigenze del Sud Italia, e in particolare della mia Regione, la Puglia. Si apre, infatti, ora la discussione sulla revisione del piano TEN-T: il Sud Italia è stato finora penalizzato dalle decisioni relative ai corridoi europei. Abbiamo bisogno di sviluppare il trasporto nel Sud Italia, e le connessioni verso il Nord Europa e l'area del Mediterraneo. Prioritario sarà ottenere il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico lungo la dorsale adriatica fino a Bari, dove potrà

collegarsi al corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Migliori connessioni di trasporto merci apriranno nuove possibilità di accesso ai **mercati mediterranei**

, nell'ottica di un rilancio produttivo per le piccole e medie imprese, soprattutto nel settore della logistica. Finora siamo stati penalizzati da una visione "nordica" dell'Europa: il Mediterraneo ha smesso di essere considerato un centro, con le sue caratteristiche e potenzialità, e l'Unione

Europea lo ha trattato come il confine Sud dell'Europa, relegandolo al ruolo di frontiera verso l'esterno. Si dimentica che il bacino del Mediterraneo costituisce una regione popolata da quasi 500 milioni di persone e nelle cui acque transitano ogni anno **flussi commerciali** per un valore di circa 3.500 miliardi di dollari. Dobbiamo valorizzare i legami esistenti dell'Italia nel Mediterraneo, che sono storicamente e strategicamente un punto di forza del nostro Paese e del Sud, in particolar modo. Il valore delle relazioni commerciali coi Paesi extra-europei dell'area mediterranea raggiungeva in Italia, prima della crisi, oltre 51 miliardi di euro, ovvero il 5,8% del totale del commercio estero.

Le regioni del Mezzogiorno sono le naturali **porte dell'Italia** e dell'Europa verso i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo; dobbiamo impegnarci a stimolare gli scambi, per il rilancio del tessuto industriale e produttivo del Mezzogiorno, che potrebbe trovare ampi mercati di sbocco per i propri prodotti, e accordi di partenariato con cui sviluppare commerci internazionali. L'Italia e l'Unione Europea dovrebbero sfruttare meglio i legami storici e naturali del

Mezzogiorno

con l'area mediterranea anche per beneficiare di un ruolo sempre più essenziale da un punto di vista geopolitico.

Inoltre, il rilancio produttivo richiederà **movimentazione di materiali**, e al contempo l'Unione Europea dovrà dotare le imprese degli strumenti necessari per abbattere le emissioni di CO2. Questo comporterà una grossa sfida per le società di trasporto che dovranno poter usufruire di tutto il sostegno possibile per il rinnovo del parco macchine in linea con gli obiettivi 2030 e gli accordi di Parigi. Inoltre le autostrade dovranno dotarsi di

nuove strutture

per il supporto ai mezzi ibridi, che fino a poco tempo fa erano ritenuti impensabili per quanto concerne il trasporto merci.

Per far fronte alle sfide citate, dovremo saper sfruttare al meglio le opportunità che ci offre il **Re**

Obiettivo sud: trasporti nel Mediterraneo

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">28</div><div id = "month">Ottobre</div></div>

covery Fund

: sarà cruciale entro fine anno presentare un piano ambizioso nel settore dei trasporti che ci consenta nei prossimi anni investire in progetti volti alla

decarbonizzazione dei trasporti

, che sostengano la transizione energetica, l'economia circolare tramite investimenti per la sostenibilità ambientale. Questo piano dovrà inoltre porsi l'obiettivo dello sviluppo delle infrastrutture autostradali, soprattutto per quanto riguarda viadotti e ponti.

Articolo di Mario Furore tratto dal TN 5/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata

