

# Le autostrade del mare: panacea per i mali del trasporto o illusione?

**L**e autostrade del mare sono un argomento della geografia economica del trasporto che periodicamente ritorna nell'agenda di politici ed esperti di logistica.

Con tale denominazione si intende la creazione di corsie preferenziali marittime all'interno delle quali far viaggiare navi per il trasporto merci e passeggeri capaci di collegare regolarmente tra loro i porti del bacino del Mediterraneo e del Nord Europa. Nella rete degli scambi commerciali tra l'area del Sud-Est Asiatico ed il Nord America, il ruolo del Mediterraneo è da sempre quello di importante crocevia nel traffico internazionale merci.

Le navi portacontainers provenienti dalle regioni dell'Estremo Oriente entrano dal canale di Suez e terminano il loro viaggio nei porti di transhipment (hub) del Bacino, dove scaricano i contenitori in export ed imbarcano quelli in import. In queste aree attrezzate avviene la divisione dei carichi diretti ai paesi dell'area mediterranea da quelli che proseguiranno la corsa fino alle coste dell'America. I contenitori diretti nei paesi continentali raggiungeranno le aree di destino a bordo di altre modalità di trasporto, che cambiano a seconda della distanza dell'ulteriore centro di raccolta o del punto finale di consegna dall'hub principale.

L'Italia ha una funzione primaria per la posizione naturale al centro del Mediterraneo (il recente sviluppo di Gioia Tauro ne è una prova), ma il suo vantaggio sarebbe maggiore se non fosse soffocato da vecchie abitudini e carenze infrastrutturali, soprattutto in alcuni casi eclatanti.

Nel nostro Paese la modalità principale utilizzata per coprire la fase intermedia tra lo scalo delle merci nell'hub e la loro distribuzione a destino è ancora il "via strada"; ciò accade per una questione di costi e per una forte carenza di infrastrutture adeguate che colpisce il settore diretto concorrente: la ferrovia. Le autostrade del mare entrano in gioco proprio in questa fase, proponendosi come valida alternativa alla strada e ferrovia. Dotando i porti di adeguate banchine per il carico/scarico orizzontale delle navi, le merci possono viaggiare su lunghe distanze, anche a bordo di semirimorchi e casse mobili, con un evidente vantaggio immediato: eliminare quote ingenti di traffico dalla rete stradale/ferroviaria. Dopo i patti di Kyoto in tema di risparmio energetico e salute ambientale, l'UE ha portato l'argomento alla ribalta. Investire risorse nello sviluppo di una rete logistica mare-strada-ferrovia, mirata a ripartire meglio i pesi tra le modalità, è la misura

vincente per far coesistere sviluppo commerciale e tutela ambientale, anche in vista del prossimo ingresso di otto nuovi Paesi continentali che fa prevedere un notevole aumento dei traffici.

Date queste premesse, a che punto si è giunti, in Italia, con l'integrazione di porti, interporti, autostrade e ferrovie? Non si può fare a meno di constatare che fino ad ora si è fatto poco, nonostante gli impegni presi in sedi istituzionali, convegni e piani generali di sviluppo.

Il freno consta nel fatto che nel comparto trasporti, da sempre, esiste una "logica settoriale" dura a mutare. Nel settore marittimo, troviamo rigide norme ed usi che regolano la movimentazione delle merci; nell'autotrasporto, molto spesso, mancano fluidità ed efficienza che impediscono alla modalità di agire da cerniera tra aziende e reti di trasporto/distribuzione.

Cosa serve per dare impulso al progetto? Riduzione delle norme e dei costi di gestione delle infrastrutture portuali, incentivi fiscali agli autotrasportatori per l'uso del mezzo nave, calcolati sulla base di percorrenza stradale evitata, potenziamento delle infrastrutture fisse in tempi accettabili. Di certo, comunque, bisognerà attendere.

**Giovanni Ciminelli**

*ciminelli@commercioestero.net*



[www.commerciostero.net](http://www.commerciostero.net)

**Direttore responsabile**  
Cinzia Fontana



Questo periodico è associato  
alla Unione Stampa Periodica Italiana

**Proprietario ed Editore:** Commercioestero Consulting S.r.l.

**Sede legale:** Via Maceri, 25 - 47100 Forlì (FC)

**Presidente:** Marco Tupponi

**Amministratore Delegato:** Alessandro Zoriaco

**Registrazione Tribunale** di Forlì n. 18 del 3 giugno 2002

**Direzione, redazione:** Via Maceri, 25 - 47100 Forlì - Tel. 0543 27852 - Fax 0543 457228.

Commerciostero Consulting S.r.l. Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo periodico può essere riprodotta con mezzi grafici e meccanici quali la fotocopione e la registrazione. Manoscritti e fotografie, su qualsiasi supporto veicolati, anche se non pubblicati, non si restituiscono.

**Pubblicità:** Trade Italy s.n.c. - Via Lago D'Arvo, 9/11/13 - 74100 TARANTO

**Progetto grafico:** Scirocco Multimedia - Via Leuca, 17/A - 73100 LECCE

**Stampa:** Grafiche MDM S.p.A. - Via Meucci, 27 - 47100 Forlì (FC)