

- [Politica](#)
- [Esteri](#)
- [Economia](#)
- [Cultura & Spettacolo](#)
- [Sport](#)
- [Attualità](#)
- [Roma](#)
- [Napoli](#)
- [Sicilia](#)
- [Torino](#)
- [Editoriale](#)
- [Per gli Abbonati](#)
- [Archivio](#)

AMBIENTE

Autostrade del Mare: la logistica tra record e sfide

Oltre 27 miliardi di chilometri non percorsi su strada e circa 2,2 milioni di tir evitati ogni anno

di Angelo Vitale - 11 Dicembre 2025
Un esempio di cold ironing

Autostrade del mare, dal Rapporto Censis un bilancio netto: il sistema di trasporto marittimo a corto raggio ha spostato grandi volumi di merci da trasporto su gomma a quello via mare, alleggerendo la rete stradale e offrendo risparmi ambientali concreti.

Le Autostrade del Mare funzionano

Nel 2024 la rete ha coperto 52.007 chilometri di tratte, coinvolto 18 porti italiani e 23 destinazioni finali. L'offerta di stiva settimanale è invece salita da 1,174 a 2,565 milioni di metri lineari. Il risultato operativo? **Oltre 27 miliardi di chilometri non percorsi su strada e circa 2,2 milioni di tir evitati ogni anno.**

Numeri che spiegano perché il modello Ro-Ro con operazioni di imbarco e sbarco rapide e il cabotaggio risultano strategici per la logistica nazionale. La modalità mare rende le filiere più efficienti, riduce la congestione e taglia i costi indiretti. **La**

Rete Autostrade Mediterranee e gli operatori locali ricordano che il sistema sostiene il Mezzogiorno e le isole. Perciò chiedono investimenti nella digitalizzazione e nell'elettrificazione delle banchine.

La partita si complica

Il valore ambientale resta centrale. Il Censis stima una riduzione annua di circa 2,4 milioni di tonnellate di CO₂ grazie allo spostamento di merci via mare. Un dato non simbolico: meno particolato e minori costi esterni per la collettività.

La partita si complica con l'entrata in vigore dell'ETS sullo shipping, lo strumento Ue per combattere il climate change. "È necessario sospendere la sua applicazione al settore marittimo", ha ricordato **Assarmatori**, denunciando impatti pesanti sul piccolo tonnello e sulle tratte di cabotaggio. "E' una tassa che deprime la competitività della flotta", ha osservato **Mario Zanetti di Confitarma**, sintetizzando il timore degli armatori: costi aggiuntivi che possono ridurre rotazioni e servizi.

Le necessità

Per evitare la perdita di traffico, il settore chiede misure concrete: fondi per il retrofit – l'ammodernamento tech -, incentivi ai carburanti alternativi, sostegno al cold ironing e investimenti per l'intermodalità ferro-porto. **Il Mit ha già disposto interventi sul cold ironing** -l'elettrificazione delle banchine – e ha aggiornato i decreti Pnrr, ma servono stanziamenti strutturali e procedure più rapide.

Leggi anche [Cold ironing, Italia lumaca](#)

Dalla Legge di Bilancio, un'occasione di visione strategica. Prevede **strumenti a sostegno delle imprese nelle Zone Economiche Speciali, incentivi agli investimenti e fondi infrastrutturali su base triennale.** Opportunamente orientati verso porti e operatori, potrebbero rafforzare la competitività della rete e sostenere la transizione verde. Al momento, una misura generale: la sua efficacia per le Autostrade del Mare dipenderà dalle scelte progettuali e operative delle imprese e dalle modalità di attuazione da parte di Regioni e Autorità portuali.

Dalle Autorità portuali e dagli operatori **il segnale di problemi concreti:** burocrazia che rallenta le opere, autorizzazioni al lumicino, gap digitali, carenza di personale specializzato. Alcuni scali hanno già mostrato flessioni in segmenti specifici durante il 2024.

La manovra per allineare piani e fondi

Le Autostrade del Mare funzionano. **Ora però il sistema entra in una fase delicata.** La transizione verde impone costi e scelte politiche forti. Lo Stato deve decidere come destinare risorse e incentivi, e le imprese devono pianificare investimenti in vista dell'ETS.

In campo opportunità concrete, con l'allineamento di piani e fondi da parte del governo e delle Regioni. Rafforzare i corridoi intermodali permetterebbe di portare quote di traffico maggiore su rotaia, riducendo ulteriormente emissioni e

costi di trasporto. **Una politica che abbini fondi pubblici a credito d'imposta per retrofit e nuove tecnologie potrebbe mobilitare investimenti privati nelle flotte.** Inoltre, lo sviluppo di hub regionali e lo snellimento delle procedure doganali digitali renderebbero l'Italia più attrattiva rispetto ai porti concorrenti del Mediterraneo.

Gli operatori segnalano anche un ritorno d'interesse per il cabotaggio come leva di coesione territoriale. Se lo Stato finanzia progetti pilota di cold ironing e gare per navi a basso impatto, **le imprese potranno pianificare investimenti con orizzonti pluriennali.** Questo ridurrebbe l'incertezza legata all'ETS e favorirebbe la creazione di filiere nazionali per combustibili alternativi e manutenzione delle navi.

L'attenzione degli operatori si concentra anche sulla resilienza della rete.

Una partita politica e industriale

Migliorare la capacità di risposta a picchi stagionali, manutenzione programmata e gestione delle emergenze può fare la differenza. Innovazioni digitali nei flussi documentali e nel monitoraggio delle rotte permetterebbero di ottimizzare tempi e costi. Perché senza strategie coordinate, i vantaggi accumulati rischiano di diluirsi. La partita, insomma, resta politica e industriale insieme.

Le Autostrade del Mare hanno dimostrato valore sociale ed economico. Ora serve che le risorse previste in manovra vengano tradotte in bandi operativi, linee guida chiare e tempistiche certe.

Senza questa concretezza, gli allarmi degli armatori rischiano di avere effetti reali: servizi ridotti, rotte abbandonate, aumento dei costi per imprese e cittadini. Con una strategia coerente e condivisa, **l'Italia può consolidare il proprio ruolo nel Mediterraneo e far convergere sostenibilità e competitività.**