

Autostrade del Mare Un viaggio verso lo sviluppo e la sostenibilità

Sintesi del Rapporto di ricerca

Il Rapporto Censis sui vent'anni delle Autostrade del Mare, realizzato per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e per RAM S.p.A. Logistica-Infrastrutture-Trasporti, offre l'occasione per ricostruire i passaggi e gli elementi essenziali che hanno trasformato le AdM in una delle leve strategiche della logistica nazionale, non solo per ridurre l'impatto ambientale e migliorare la mobilità delle merci, ma anche per sostenere il posizionamento dell'Italia nei mercati globali. Allo stesso tempo, il Rapporto permette di guardare alle prospettive future proposte dai protagonisti di questo settore – in primo luogo gli armatori italiani –, individuando le condizioni che potranno garantirne uno sviluppo stabile e duraturo.

Il primo riferimento normativo alle Autostrade del Mare compare nella legge n. 488 del 1999, che introduce anche i primi stanziamenti a sostegno del cabotaggio e dell'intermodalità marittima. Da allora il quadro si è progressivamente ampliato, fino a delineare l'attuale configurazione del sistema, che oggi comprende 52.007 km di tratte, con 18 porti italiani di origine e 23 destinazioni finali, di cui otto in porti stranieri (Spagna, Malta, Grecia, Croazia).

Una soluzione logistica e intermodale al servizio dell'economia marittima italiana (e dell'ambiente)

Nel corso dei venti anni delle AdM, l'utilizzo del mare nei trasporti in Italia ha raggiunto risultati ottimali su più fronti.

Dal punto di vista economico:

- l'Italia si conferma tra i protagonisti europei della Blue Economy, contribuendo per l'11,1% al valore aggiunto complessivo dell'Ue e per l'11,5% all'occupazione del settore (2022);
- il mare è la principale via di scambio del Paese: nel 2024, oltre la metà delle merci importate e circa il 40% delle merci esportate hanno viaggiato via mare, percentuali superiori a tutte le altre modalità di trasporto;
- l'Italia ha conquistato una posizione di leadership nel trasporto Ro-Ro, diventato uno dei segmenti più dinamici del sistema logistico nazionale: le esportazioni con questa modalità sono cresciute del +77,8% tra il 2006 e il 2024, e addirittura del 126,7% nel periodo 2013-2024.

Nella sostituzione strada-mare:

- dall'avvio delle AdM, sono stati risparmiati oltre 27 miliardi di chilometri altrimenti percorsi sulla rete stradale, contribuendo in modo determinante al decongestionamento del traffico e, indirettamente, a una riduzione dell'incidentalità;
- secondo le stime di Confitarma, nel 2024, il potenziale delle AdM avrebbe sottratto alla rete stradale circa 4,4 milioni di TIR (+151,7% dal 2004), che vi avrebbero altrimenti percorso oltre 2,2 miliardi di chilometri (circa 15 volte la distanza tra la Terra e il Sole);

Sul piano ambientale:

- in Italia, l'intermodalità marittima consente, in un anno, di eliminare dalla strada circa 2,2 milioni di camion e mezzi pesanti pari a un trasporto di 58 milioni di tonnellate di merci e di abbattere 2,4 milioni tonnellate di CO₂ (stima ALIS-SRM);
- nel 2023 la navigazione interna ha rappresentato solo il 4,2% delle emissioni totali prodotte dai trasporti in Italia. Il trasporto stradale, invece, rappresenta il 92,6%.

Le AdM sono cresciute grazie alle imprese armatoriali italiane che hanno più che raddoppiato l'offerta di trasporto:

- il numero di collegamenti è aumentato passando da 202 viaggi settimanali del 2004, a 291 nel 2024. In particolare, le tratte internazionali sono cresciute del 163%, segno di come le attività produttive legate al mare abbiano consentito alle imprese di rafforzare una delle vocazioni più radicate dell'economia italiana, ovvero essere presente sui mercati internazionali e di esportare volumi crescenti di prodotti riconosciuti dal marchio italiano;
- la consistenza della flotta, attiva sulla Autostrade del Mare, ha aumentato il proprio volume del 111% fra il 2004 e il 2024;
- sulla base dei dati relativi ai primi 27 porti italiani, l'offerta di metri lineari resi disponibili ogni settimana per le Autostrade del Mare passa da un milione 174mila del 2004 ai 2 milioni 565 mila del 2024, più che raddoppiando in questo modo la disponibilità di trasporto su mare dei mezzi pesanti.

A livello geografico, i porti più attivi nelle AdM sono Livorno, con 359 mila metri lineari di stiva offerti settimanalmente, Genova (315mila) e Catania (224mila), ma l'intero Mezzogiorno risulta centrale: Sicilia, Campania e Puglia rappresentano oltre la metà delle tratte.

Norme, infrastrutture e tecnologie delineano il percorso di sviluppo delle AdM

Parte integrante della storia delle AdM è il quadro normativo che, a livello europeo e nazionale, ha progressivamente consolidato il trasporto marittimo e favorito lo sviluppo dell'intermodalità. I principali passaggi possono essere sintetizzati come segue:

- L'Unione Europea ha ufficialmente introdotto le AdM nella normativa europea con la Decisione n. 884/2004/CE, focalizzata sul miglioramento dei collegamenti marittimi tra porti strategici, sulla riduzione della congestione stradale e la promozione della sostenibilità. In questi anni, le AdM conoscono il momento di avvio e di chiara intenzionalità politica a livello europeo;
- Con il Libro Bianco dei Trasporti del 2011 l'Ue fissa l'obiettivo di trasferire il 30% del traffico merci su distanze superiori a 300 km verso modalità alternative entro il 2030, con un incremento al 50% entro il 2050;
- Con il Regolamento n. 1315/2013, l'Ue ha consolidato le AdM come parte integrante della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T);
- Relativamente al lancio del Green Deal Europeo nel 2019, nasce l'iniziativa FuelEU Maritime (parte del pacchetto "Pronti per il 55%"), con l'obiettivo di decarbonizzare il trasporto marittimo, partendo dalla riduzione dell'intensità dei gas a effetto serra nei combustibili utilizzati (-2% entro il 2025, fino a -80% nel 2050);
- Al 2024 risale una nuova proposta di regolamento TEN-T. Il Parlamento Europeo aggiorna il quadro normativo per costruire una rete dei trasporti più affidabile, continua e di alta qualità, in cui le AdM mantengono un ruolo chiave.

Parallelamente, anche l'Italia ha sostenuto il settore con incentivi mirati — Ecobonus, Marebonus, Sea Modal Shift — rivolti ad autotrasportatori e armatori per favorire il passaggio dalla strada al mare. Con il PNRR (2021) sono stati inoltre stanziati oltre 1,4 miliardi di euro per il potenziamento delle infrastrutture portuali e 500 milioni per il rinnovo della flotta, con l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale.

Una forte intenzionalità per garantire un futuro di successo alle AdM

La ricostruzione dei venti anni delle Autostrade del Mare si è anche basata sulla raccolta delle testimonianze di chi ha visto avviare lo strumento di incentivazione già a partire dal 2004 e di chi sta oggi svolgendo un ruolo di particolare rilevanza nello sviluppo delle Autostrade del Mare.

L'analisi qualitativa ha così coinvolto, oltre al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, i vertici delle associazioni degli armatori italiani (Confitarma e Assarmatori), dell'Autotrasporto e dei porti italiani, esperti sui temi dell'innovazione tecnologica e della formazione delle competenze professionali, protagonisti storici del trasporto marittimo italiano. Dalle riflessioni sono emerse le complessità che oggi caratterizzano l'intero ecosistema delle AdM. Tra le più rilevanti:

- Tensioni geopolitiche: il rischio di nuove restrizioni all'interscambio commerciale, legate alle instabilità internazionali (come la guerra commerciale degli Stati Uniti), potrebbe rallentare la crescita dei traffici marittimi;
- Sostenibilità ed ETS: il meccanismo di contenimento delle emissioni (Emission Trade System), esteso al trasporto marittimo nel 2024, ha comportato un rilevante aumento dei costi operativi per le imprese armatoriali e una minore convenienza per gli autotrasportatori, che scelgono alternative più economiche, con il rischio di un back shift alle strade (che saranno coinvolte dal 2027);
- Servizi e integrazione logistica: pur riconoscendo i benefici del modal shift, vengono segnalati alcuni aspetti ancora da migliorare, come la certezza degli orari, la continuità dei servizi, la competitività dei costi e una migliore integrazione con la logistica terrestre;
- Doppia transizione (digitale ed energetica): rappresenta una sfida, ma anche un'opportunità per sperimentare nuove soluzioni, verso cui il sistema si rivela pronto (purché accompagnato da politiche industriali chiare e da infrastrutture adeguate);
- Competenze e capitale umano: il tema delle professionalità è ritenuto strategico. Servono nuovi profili professionali capaci di operare in un ambiente marittimo sempre più tecnologico, basato sui dati e regolato da standard ambientali stringenti.

Sulla base di tale contesto, le sfide indicate dagli armatori per i prossimi vent'anni riguardano alcuni nodi strategici da affrontare per garantire la continuità e la competitività delle AdM:

- sostenere la competitività delle flotte italiane, soprattutto alla luce dei nuovi costi introdotti dall'ETS;
- ammodernare la rete portuale e rendere più efficienti le procedure operative, sia a terra sia a bordo;
- potenziare l'integrazione modale, investendo nella digitalizzazione e nell'interoperabilità dei sistemi, così da garantire un passaggio più fluido tra mare, strada e ferrovia;
- infine, migliorare la sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali, con interventi come il cold ironing e l'elettificazione delle banchine.