Il traghetto che sostiene i territori. Il caso di Palermo e della Sicilia

Il traghetto è un'infrastruttura strategica. Per un Paese come l'Italia, affacciato sul Mediterraneo e con due grandi isole nel cuore del suo sistema economico, è una delle infrastrutture più decisive che abbiamo – tanto quanto un'autostrada, tanto quanto una ferrovia. E i numeri lo dimostrano con chiarezza.

La Sicilia è un'isola: cinque milioni di abitanti, un sistema produttivo articolato, un'agricoltura di eccellenza, una vocazione turistica tra le più forti del Mediterraneo. Tutto questo ha bisogno di essere connesso al resto del Paese in modo affidabile, continuo, capace di muovere non solo persone ma cose: camion, container, merci deperibili, macchine, materie prime. Il traghetto fa questo lavoro ogni giorno, spesso di notte, con qualunque condizione meteo. È uno strumento grande, capace, versatile – e la sua centralità nel sistema logistico nazionale è oggi documentata con precisione crescente.

Una infrastruttura che alimenta territori e comunità

Il traghetto non è semplicemente un mezzo di trasporto: è un portatore diretto e indiretto di interessi sui territori, un vettore di ricchezza che alimenta e sviluppa le comunità che collega. Lo diciamo con numeri concreti, che il settore ha imparato a misurare con rigore crescente negli ultimi anni.

Il corridoio marittimo Nord-Sud, che collega Genova a Palermo e al resto della Sicilia, è molto più di una rotta commerciale. In quella tratta viaggiano ogni anno centinaia di migliaia di passeggeri, ma soprattutto viaggiano le merci che alimentano l'economia siciliana: prodotti agroalimentari, beni di largo consumo, forniture industriali. Quel flusso è parte integrante del metabolismo economico dell'isola, e mantenerlo efficiente, frequente e affidabile è una responsabilità di sistema – non solo degli armatori, ma di tutta la filiera portuale e istituzionale che lo

rende possibile.

Ogni turista che sbarca da un traghetto spende in media circa 130 euro al giorno sul territorio per una permanenza di una decina di giorni: un valore aggiunto per l'industria del turismo che a livello nazionale supera gli 800 milioni di euro. Sono risorse che entrano nell'economia locale, che passano per ristoranti, alberghi, artigianato, commercio. Il traghetto non si ferma alla banchina: il suo impatto si prolunga nel territorio per giorni.

Le Autostrade del Mare: vent'anni di crescita, una flotta sempre più moderna

C'è una dimensione più ampia che vale la pena raccontare con i numeri in mano. In vent'anni dall'avvio delle Autostrade del Mare sono stati risparmiati oltre 27 miliardi di chilometri che sarebbero stati percorsi sulla rete stradale; ogni anno l'intermodalità marittima consente di eliminare dalla strada circa 2,2 milioni di camion e mezzi pesanti, equivalenti al trasporto di 58 milioni di tonnellate di merci, abbattendo 2,4 milioni di tonnellate di CO_2. Sono i dati del Rapporto Censis commissionato dal Ministero delle Infrastrutture, presentati a fine 2025. Numeri che restituiscono la dimensione reale di quello che il trasporto marittimo di cabotaggio produce silenziosamente ogni giorno.

Il numero di collegamenti delle Autostrade del Mare è aumentato da 202 viaggi settimanali del 2004 a 291 nel 2024, con le tratte internazionali cresciute del 163% e la consistenza della flotta aumentata del 111%. È una storia di crescita strutturale, non episodica, che ha trasformato il Mediterraneo nella più grande infrastruttura di collegamento d'Italia – e che oggi entra in una nuova fase, ancora più promettente.

Il settore sta infatti attraversando un rinnovo profondo della flotta, destinato a cambiare ulteriormente il profilo ambientale del trasporto marittimo. Le nuove generazioni di traghetti – alimentati a GNL, predisposti per carburanti sintetici, dotati di sistemi di efficienza energetica sempre più sofisticati – sono navi radicalmente diverse da quelle di vent'anni fa: consumano meno, emettono meno, impattano meno sulle comunità portuali e sui mari che attraversano. È una trasformazione in corso in tutto il Mediterraneo, guidata dagli armatori più seri con

investimenti importanti: GNV, per parte sua, ha in programma l'ingresso di otto nuove navi entro il 2030, nell'ambito di un piano da 1,3 miliardi di euro, con unità più grandi, più efficienti per unità di carico trasportata e già predisposte per i carburanti del futuro.

Ogni nuova nave che entra in servizio abbassa la media emissiva della flotta, aumenta la capacità senza aumentare proporzionalmente l'impatto, e rende il traghetto ancora più competitivo rispetto al trasporto su gomma – non solo in termini di costo, ma di sostenibilità complessiva del sistema. Il mare resta una delle grandi riserve di efficienza del sistema logistico nazionale. E le navi che stanno arrivando sono lo strumento per esprimerla pienamente.

Il porto di Palermo: un moltiplicatore di sviluppo urbano ed economico

Su Palermo voglio essere concreto, perché è un tema che conosco bene dopo oltre trent'anni di operatività su questa rotta – la prima che GNV abbia mai aperto – e che sento vicino per ragioni che vanno oltre il business.

Il porto di Palermo ha una caratteristica che lo accomuna ad altri grandi porti urbani italiani – come Genova, Napoli e, in parte, Catania – ma che nel suo caso assume un valore particolarmente evidente: è fisicamente dentro la città, in una relazione di prossimità tra infrastruttura e tessuto urbano che altrove si è progressivamente ridotta. Questa prossimità è un asset straordinario. E diventa ancora più preziosa quando il porto funziona bene, quando è moderno, quando le sue procedure sono fluide ed efficienti.

La modernizzazione e la progressiva automazione del porto di Palermo producono effetti che vanno molto al di là del terminal. Quando le procedure di imbarco e sbarco si digitalizzano, i tempi di attesa si accorciano e i mezzi pesanti si disperdono più rapidamente nella rete viaria, invece di accodarsi per ore davanti ai varchi portuali intasando le arterie cittadine limitrofe. Quando la gestione degli slot di ormeggio diventa sempre più precisa, le navi entrano ed escono con orari certi e la città riesce a pianificare i flussi di traffico invece di subirli. Quando le banchine si elettrificano – con il cold ironing – le navi in sosta spengono i motori ausiliari e smettono di emettere in porto, migliorando la qualità dell'aria nei quartieri vicini.

Il ragionamento è lineare: un porto efficiente si vede meno quando non serve e si usa meglio quando serve. Meno attese ai varchi significa meno ingorghi sulle vie di accesso. Meno soste con motori accesi significa meno rumore e meno polveri sottili nel tessuto urbano. Ogni ora risparmiata in terminal è traffico più fluido, aria più pulita, qualità della vita migliore per chi abita intorno al porto.

E c'è un effetto moltiplicatore che vale la pena sottolineare: un porto efficiente attrae più traffico, più traffico genera risorse per investire ulteriormente, e questo ciclo virtuoso beneficia l'intera città e l'intera Sicilia. Le imprese che spediscono e ricevono merci via Palermo trovano un terminal affidabile, riducono i propri costi logistici, diventano più competitive. I turisti trovano un porto accogliente, escono velocemente, si disperdono nel territorio e generano spesa nell'economia locale. La modernizzazione portuale non è un costo per il territorio: è un investimento che si ripaga attraverso lo sviluppo socioeconomico che genera – in termini di occupazione, di competitività delle imprese, di qualità della vita urbana.

Palermo ha una posizione geografica nel cuore del Mediterraneo che nessun intervento artificiale potrebbe replicare. Valorizzarla pienamente, con infrastrutture all'altezza, è la scelta più intelligente che si possa fare per il futuro della città e della Sicilia intera.

Una convinzione maturata sul campo

Ho attraversato vent'anni di questa rotta e di questo porto. Ho visto cambiare le navi, i terminal, i passeggeri, i carichi. Ho visto la Sicilia crescere – e il traghetto ha accompagnato quella crescita, spesso in modo silenzioso, senza i riflettori che si accendono su ponti e autostrade.

La convinzione che porto da questo percorso è che il traghetto sia uno strumento di coesione territoriale prima ancora che di trasporto. Un vettore fondamentale per unire territori e comunità, capace di rispondere contemporaneamente a esigenze molto diverse – dalla mobilità quotidiana al trasporto merci, dal turismo stagionale alla continuità territoriale nelle festività. È questa versatilità, questa capacità di servire tante funzioni insieme, che lo rende insostituibile per un territorio insulare.

Palermo merita un porto all'altezza della sua storia e delle sue ambizioni. La Sicilia

merita connessioni che la tengano al centro dell'economia europea. E il traghetto – grande, capace, affidabile, sempre più moderno – ha ancora molto da dare.

IMMAGINE INIZIALE | *Le navi GNV Virgo e GNV Auriga attraccate nel porto di Palermo. (Fonte: GNV).*

