
Radio Savona Sound News
5 luglio 2013

Con la Grimaldi sulle "Autostrade del mare" senza frontiere

In viaggio da Livorno a Tangeri sulla Ikarus Palace

Livorno. Non solo un'Autostrada del mare dove trasportare uomini e merci. Le navi della Grimaldi, nell'ultimo decennio, hanno avuto un'altra grande intuizione: sono state le prime ad aver abbattuto le frontiere, creando dei fili invisibili tra le sponde del Mediterraneo. L'aspetto "on the road" a bordo viene sostituito dalla circolarità del luogo chiuso, con la conseguenza di una maggior concentrazione sui rapporti/reazioni tra passeggeri di etnie differenti, marocchina, italiana, spagnola e francese. C'è anche chi ha trovato un nuovo modo per fare affari grazie alle Autostrade del Mare del Mediterraneo, un sistema di trasporto di persone e merci sul quale la Grimaldi ha puntato e creduto molto fin dal 2001.

Migliaia di autotrasportatori, ogni settimana, evitano quindi il tratto dispendioso dell'autostrada guidando da una parte all'altra della Liguria, dimenticano anche la Costa Azzurra gestita dall'Escota e quindi tutta l' "Autopista" della Spagna meridionale dalla Junquera ad Algeciras per i collegamenti extracontinentali tra Europa del Sud e Africa del Nord.

Camionisti con alle spalle migliaia e migliaia di chilometri sulle spalle che preferiscono utilizzare un mezzo di trasporto, tradizionale, ma tutto sommato veloce, per raggiungere più agilmente il Marocco: un'autostrada del mare tra Livorno e Tangeri via Barcellona che li porta da una sponda all'altra in soli tre giorni. Una "crociera" che ogni settimana vede imbarcare anche centinaia di furgoni stracarichi di merce made in Italy da piazzare sui mercati del paese del Maghreb o trasportare direttamente a casa di amici e conoscenti. Utilizzano quei traghetti anche migliaia di turisti che trascorrono le vacanze sulla sponda opposta all'Europa meridionale e che vogliono onoscere da vicino l'affascinante mondo del Maghreb.

La "Ikarus Palace" della Minoan Lines, gestita dalla Grimaldi, che collega la Toscana al porto del Marocco è una nave multietnica a tutti gli effetti: batte bandiera greca, a bordo ci sono italiani, marocchini, spagnoli e francesi, un mix di razze e di lingue. Un grande bazar di colori, costumi e usanze differenti l'una dall'altra. Ma tutti a bordo si sentono uniti dal mare che qui è davvero "nostrum". Per chi sale a bordo della "Ikarus" è un po' come vivere il film "Mediterraneo", una straordinaria pellicola del 1991 che conferma l'intelligenza del regista Gabriele Salvatores con l'affermarsi di alcuni temi la solidarietà, l'amicizia, il bilancio generazionale. Sulla nave, non si guida da soli come in autostrada: tutti si ascoltano e si diventa pure amici. Il viaggio è meno noioso. E le curiosità sulla nave, di certo, non mancano: al posto di due negozi accanto allo shopping center, dove vengono venduti liquori e sigarette e gadget ricordo del viaggio, i musulmani hanno ricavato due moschee improvvisate, una per gli uomini e l'altra per le donne che pregano sotto gli scaffali un tempo occupati da capi d'abbigliamento griffati come quelli della Lacoste. Ciabatte e scarpe vengono lasciate alla rinfusa all'esterno del negozio-moschea. Dentro si prega col volto rivolto verso la Mecca. Gli altri passeggeri italiani e stranieri, con rispetto, abbassano la voce e tirano dritti quando i musulmani si raccolgono in preghiera all'alba e al tramonto.

La "Ikarus Palace", ogni settimana, viaggia spedita alla velocità di 22 nodi cavalcando le onde tra il golfo della Liguria, del Leone e dello stretto di Gibilterra. Per chi si trova a bordo del traghetto sembra quasi di volare: difficilmente ci si accorge di solcare onde talvolta violente spinte dal maestrale che mettono di traverso le flotte di pescherecci che si incontrano durante la navigazione. Con le sue pinne stabilizzatrici e ufficiali in plancia con gli occhi sempre incollati a radar e navigatori satellitari, ti sembra di camminare sul velluto. La vita scorre tranquilla, animata solo quando iniziano lunghissime partite di tarocchi giocate nel salotto interno tra autisti di tutte le etnie, quando si beve té servito caldo ai tavolini a bordo piscina dove ci intrattiene raccontando avventure e disavventure, oppure sul balcone della mura a dritta aspirando dal narghilé tabacco aromatizzato o ancora scattando foto ricordo lungo le balconate sui ponti sette e otto della nave bianco-rossa che intanto mette la prua

verso Sud. Ci si rilassa anche ascoltando, fino a tarda ora, la musica dell'orchestrina con melodie arabeggianti al "deck 7" facendoti già sentire dall'altra parte del mondo.

Ma è prima della lunga traversata dalla Toscana allo stretto di Gibilterra che nella pancia della Ikarus si vive un confusionario quanto vivace e curioso traffico di furgoni, auto e camper. Tra il piazzale della banchina e il maestoso ponte blu i mezzi "farciti" all'inverosimile si muovono sotto l'occhio attento del commissario Giuseppe Zagami, dei suoi collaboratori Alessio e Fabio e del resto del personale di bordo.

La "Ikarus", con destinazione finale il porto di Tangeri, il lunedì attracca in quello di Barcellona. Una sosta di quattro ore vicino all'ombra della statua di Colombo e poco lontano dalla celeberrima Rambla. Il tempo necessario perché la bettolina, che si affianca alla dritta della nave dalla parte opposta della banchina, possa fare rifornimento e permettere ad altri Tir, furgoni e passeggeri di entrare nella pancia del traghetto. Uno scalo tecnico programmato per poi riprendere il viaggio verso l'hub finale che si affaccia di fronte a Gibilterra.

L'autostrada del mare ha una valenza economica importante, ma anche sociale: ci unisce e ci fa uguali. Spostare le merci e le persone via mare è un sistema che porterà grandi benefici a un bacino piccolo e sempre più interconnesso come il nostro Mediterraneo. D'altronde tra il 2014 e il 2020 il piano "Connecting Europe Facility" prevede uno stanziamento di 50 miliardi di euro. Una somma ingente che verrà investita proprio per sviluppare reti di trasporto che includono anche le "Autostrade del Mare", non solo merci, ma anche persone che hanno bisogno continuamente di spostarsi e di viaggiare.

Le "Autostrade del Mare" sempre più battute dalle navi del Gruppo Grimaldi

Savona - Il Mediterraneo alternativa al traffico pesante su gomma con riduzione di tempi, costi e inquinamento ambientale

E' indubbio che il Gruppo Grimaldi sia stato tra i primi a credere nelle "Autostrade del mare", il progetto partito nel 2001 "sottobanchina" per opera della Commissione Europea che lo propose come reale scelta al traffico viario, sistema che parrebbe destinato all'intasamento totale della rete viaria nell'arco di pochi lustri, perlomeno per quanto concerne quella che si affaccia sul Mediterraneo.

Concettualmente si tratta di continuare a favorire economicamente gli autotrasportatori "padroncini" e le aziende che vivono sugli spostamenti delle merci su gomma a risparmiare sui costi lievitati a vista d'occhio del carburante, dei pedaggi autostradali e soprattutto, durante la navigazione, a fare riposare i conducenti altrimenti stressati da giornate trascorse su sempre più comodi autoarticolati, che però non hanno ancora la dotazione di ridurre la fatica psico-fisica di uomini in carne e ossa.

Oltre al quadro complessivo citato, una componente non irrilevante è la contemporanea diminuzione del degrado ambientale provocato dai gas di scarico dei camion e dall'usura del veicolo, dai ferodi dei freni, al treno di gomme. Il piano "Connecting Europe Facility" stanzierà cinquanta miliardi di euro per il periodo 2014-2020 al fine di sviluppare reti di trasporto che includono anche il piano di lavoro delle "Autostrade del Mare".

A bordo della Ikarus Palace, battente bandiera ellenica, della Minonain Lines (facente alla Compagnia di navigazione partenopea), sulla linea Livorno-Barcellona-Tangeri si è toccato con mano quanto di positivo esprime perseguire la direttiva europea e credere alle "Autostrade del Mare", pianificazione che riesce a combattere anche il potente Cartello delle compagnie petrolifere che avrebbero maggiori ricavi dal movimentare per migliaia di chilometri centinaia di automezzi, rispetto a quanto può essere incassato dal consumo del combustibile grezzo che muove la sala macchine delle navi-traghetto.

Seppur parallelo ma incidente in egual modo al tema, Erasmo D'Angelis, sottosegretario al ministero Infrastrutture e Trasporti, ha recentemente affermato: "La via di uscita per le nostre città ingolfate dal traffico e smog deve portarci in Europa e all'adozione di standard per una nuova gerarchia nella mobilità urbana".