

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Le navi portacontainer trainano la transizione dello shipping

Nicola Capuzzo · Monday, September 22nd, 2025

Il settore del trasporto container continua a superare gli altri segmenti dello shipping nell'adozione di combustibili alternativi.

Lo sostiene l'ultima analisi in materia prodotta da Bimco. Ad agosto 2025, erano in ordine 534 navi portacontainer che utilizzeranno combustibili alternativi alla consegna, rappresentando il 53% di tutte le navi portacontainer in ordine e il 77% della capacità in Teu, secondo quanto riferito da Niels Rasmussen, Chief Shipping Analyst di Bimco.

L'analisi rivela che il portafoglio ordini del settore del trasporto container include anche 321 navi che utilizzeranno combustibili pesanti convenzionali e altre 155 navi progettate per la futura conversione a combustibili alternativi.

I combustibili alternativi si sono dimostrati particolarmente popolari per le navi più grandi nel settore dei container. Per le navi con capacità pari o superiore a 8.000 Teu, l'81% delle navi e l'85% della capacità Teu ordinata utilizzeranno combustibili alternativi.

Il settore del trasporto container è in netto contrasto con altri settori marittimi, che sono stati più lenti ad adottare tecnologie per combustibili più puliti. "Nonostante un aumento degli ordini di navi alimentate con combustibili alternativi negli ultimi anni, gli altri tre principali settori del trasporto marittimo sono ancora indietro rispetto al settore container sotto questo aspetto. Nei settori delle rinfusiere, delle petroliere per il trasporto di greggio e delle product tanker, le navi alimentate con combustibili alternativi rappresentano rispettivamente solo l'8%, il 17% e il 9% delle navi ordinate", ha osservato Rasmussen.

Gli analisti del settore suggeriscono che questa disparità potrebbe essere collegata alla struttura di questi mercati. "Ci possono essere diverse ragioni per cui i settori delle rinfusiere e delle petroliere ordinano relativamente meno navi alimentate con combustibili alternativi. Tuttavia, sembra probabile che la prevalenza di operatori più piccoli in questi settori possa avere un impatto negativo sugli ordini, mentre il settore container è controllato da poche grandi aziende" spiega il rapporto Bimco.

Tra i combustibili alternativi, il Gnl rimane dominante, rappresentando i due terzi di tutte le navi a combustibile alternativo ordinate, mentre le navi a metanolo rappresentano il 31% del totale. Dopo che il metanolo ha brevemente guidato gli ordini di combustibili alternativi nel 2023, il Gnl ha da

allora riconquistato la sua posizione di leader.

Questo cambiamento evidenzia le sfide in corso nel percorso di decarbonizzazione marittima. “Il ritorno al Gnl evidenzia una preoccupazione fondamentale quando si stipulano contratti per navi a combustibile alternativo: la disponibilità di carburante. Sebbene la tecnologia per costruire navi in grado di operare a basse emissioni di carbonio sia disponibile, la disponibilità del carburante necessario sembra essere in ritardo” afferma il rapporto.

Guardando al futuro, Bimco prevede una crescita significativa della flotta di portacontainer alimentate a combustibile alternativo. “Supponendo che nessuna delle navi a propellente alternativo in servizio venga demolita, la flotta container nel 2030 includerà 837 navi a propellente alternativo con una capacità di 10,9 milioni di Teu, una volta consegnate tutte le navi nel portafoglio ordini. Ciò potrebbe equivalere a oltre il 25% di tutta la capacità container in servizio entro quella data” afferma Rasmussen.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER](#)  
[ISCRIVERSI AL CANALE](#) ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Monday, September 22nd, 2025 at 8:45 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.