

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“I traghetti elettrici nel 2035 saranno più convenienti in 2 casi su 3”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 5th, 2026

Oltre la metà della flotta di traghetti europei potrebbe essere elettrica entro il 2035 e per quell'anno, per quanto riguarda l'Italia, il passaggio al full electric sarà tecnicamente fattibile ed economicamente conveniente per il 67% dell'intera flotta di traghetti.

A sostenerlo nelle sue conclusioni è [uno studio redatto e diffuso dall'Ong Transport&Environment](#) (che ha fra i suoi membri in Italia le associazioni ambientaliste Legambiente, Cittadini per l'Aria e Kyotoclub) dedicato alle potenzialità del passaggio alla propulsione elettrica nel settore dei traghetti ro-pax, che in Europa è rappresentato da una flotta di circa un migliaio di navi con un'età media di 26 anni, responsabile secondo i dati Emsa del 16,5% delle emissioni di CO₂ dello shipping europeo, pari a quelle di 6,6 milioni di automobili.

In un Mediterraneo che, rispetto ad altri mari europei, registra le emissioni di CO₂ più elevate causate proprio dai traghetti, con le rotte domestiche in Italia, Spagna e Grecia che risultano le più inquinanti in termini assoluti, l'Italia, con 2,4 Mt di CO₂ emesse, è il primo paese europeo per emissioni di gas serra prodotte durante i viaggi, mentre quattro suoi porti (Genova, Livorno, Palermo, Civitavecchia) sono nella top ten tra quelli con il livello più alto di emissioni.

Secondo l'analisi di T&E, che ha valutato fattibilità tecnica e costo di gestione associati all'elettrificazione delle navi bianche, “il 60% dei traghetti europei potrebbe essere elettrificato entro il 2035 e più della metà (52%) di essi risulterebbero anche più economici da gestire per gli armatori, rispetto alle navi alimentate con combustibili fossili”. Il principale ostacolo alla diffusione su larga scala dei traghetti elettrici è rappresentato dalle infrastrutture di ricarica, “ma la sfida è meno impegnativa di quanto si pensi. Il 57% dei porti avrebbe bisogno soltanto di punti di ricarica inferiori a 5 MW per supportare le operazioni dei traghetti elettrici”.

Quanto all'Italia “già oggi il 51% dei traghetti che operano in Italia, in virtù delle rotte servite, è tecnicamente sostituibile da imbarcazioni full electric (a batteria); un ulteriore 26% potrebbe invece navigare in modalità ibrida. Rendere elettrico o ibrido un traghetto, in Italia, oggi sarebbe economicamente conveniente in un caso su quattro (26%)”. L'analisi di T&E ha tenuto conto anche delle evoluzioni tecnologiche e offre una proiezione al 2035, “anno in cui – per gli armatori italiani – l'elettrificazione dei traghetti, oltre che tecnicamente fattibile, risulterà economicamente conveniente (rispetto alle imbarcazioni alimentate con fonti fossili) in due casi su tre (67% della

flotta). Includendo anche l'opzione ibrida, il potenziale di conversione della flotta italiana al 2035 sarebbe del 77%. Rispetto ai sistemi ibridi, le conversioni full electric si dimostreranno, nei prossimi anni, molto più convenienti, in virtù della riduzione dei costi associati alle batterie”.

A supportare queste conclusioni la stima sul fabbisogno in termini di sviluppo della rete per sostenere l'elettrificazione delle navi: “Napoli è il porto più impegnativo, in tal senso, con un fabbisogno energetico nettamente superiore agli altri (quasi 200 GWh all'anno) e una potenza installata richiesta di quasi 30MW. La stima riflette il ruolo del capoluogo campano come hub strategico per i collegamenti con Sicilia, Sardegna e altre destinazioni del Mediterraneo. Genova eguaglierebbe Napoli per potenza di picco, ma consumerebbe meno della metà dell'energia annuale (87 GWh); ciò in virtù di picchi di domanda elevati legati all'attracco di grandi navi, ma con tempi di utilizzo meno continuativi. Palermo sarebbe il secondo porto per consumo energetico annuale (142 GWh), mentre Porto Torres e Cagliari, che servono la Sardegna, richiederebbero circa 30 MW di potenza di picco come Napoli e Genova, con fabbisogni energetici annui differenti (53.4 GWh e 59.4GWh). Piombino e Portoferraio (collegamenti con l'Isola d'Elba) avrebbero invece requisiti più contenuti (39.5 GWh e 38.5 GWh), con picchi di potenza molto più bassi (circa un quarto dei porti più energivori)”.

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**

Rank	Country	Ships	Voyages	Share of domestic voyages	Voyage and port CO ₂ (t)	Share of domestic and port CO ₂ (t)
1	Italy	210	231,695	97.5%	2,372,319	75%
2	Spain	126	80,667	80.1%	1,769,088	78%
3	Greece	177	188,840	98.6%	1,541,326	82%
4	United Kingdom	108	175,484	85.8%	1,204,772	51%
5	France	112	41,457	48.7%	1,148,122	47%
6	Sweden	98	106,033	60.6%	1,008,529	25%
7	Germany	83	71,065	56.7%	660,750	16%
8	Norway	222	1,176,275	99.6%	656,784	67%
9	Finland	47	76,200	87.0%	536,626	25%
10	Denmark	77	182,069	72.1%	482,524	58%

Rank	Port	Country	Ships	Voyages	Voyage and port CO ₂ (t)	Avg. Distance (nm)
1	Barcelona	Spain	42	3244	327,924	208
2	Piraeus	Greece	86	9597	318,748	73
3	Helsinki	Finland	17	5957	316,696	101
4	Travemuende	Germany	21	2620	311,542	237
5	Genova	Italy	47	1631	292,435	311
6	Marseille	France	34	1501	252,942	304
7	Livorno	Italy	48	2694	249,920	146
8	Palermo	Italy	34	2056	230,149	219
9	Civitavecchia	Italy	26	1302	213,700	260
10	Trelleborg	Sweden	18	4978	203,590	108

This entry was posted on Thursday, March 5th, 2026 at 9:45 am and is filed under [Market report](#), [Navi](#), [Porti](#)

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