

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Nei nuovi ordini di traghetti quasi scomparse le propulsioni tradizionali

Nicola Capuzzo · Friday, May 22nd, 2026

**Napoli** – La transizione energetica non è più una prospettiva futura ma una realtà già visibile nei portafogli ordini dei traghetti europei e, soprattutto, italiani. È questo il messaggio emerso dall'intervento di Maria Garbarini, Head of Passenger Ships Excellence Centre di Rina, al Business meeting “Traghetti e Ro-Ro” organizzato da SHIPPING ITALY alla Stazione Marittima di Napoli, dove è stata presentata un'analisi aggiornata dell'evoluzione delle flotte ro-pax e ro-ro in Europa e in Italia.

Il dato che colpisce maggiormente riguarda le nuove costruzioni. “Se analizziamo il portafoglio ordini delle navi ro-ro cargo – dice Maria Garbarini – vediamo che soltanto il 2% delle unità ordinate adotta una propulsione tradizionale. Significa che quasi tutti i nuovi progetti stanno già puntando su combustibili alternativi o su tecnologie predisposte alla decarbonizzazione”. Una tendenza che trova conferma nella composizione dell'orderbook mondiale, dove Gnl, metanolo e navi predisposte per l'utilizzo dell'ammoniaca stanno assumendo un peso sempre più rilevante.

Secondo i dati illustrati da Rina, il comparto ro-ro cargo europeo continua a mostrare segnali di solidità nonostante le tensioni geopolitiche e il rallentamento economico di alcune aree del continente. “Il Mediterraneo – osserva Garbarini – si conferma particolarmente resiliente. I volumi di traffico continuano a mantenersi robusti e anche il mercato dei noleggi resta sostenuto da una disponibilità limitata di tonnello”. La flotta europea è passata da 394 a 418 unità tra il 2019 e il 2023 e rappresenta oggi il 13,9% del numero totale di navi europee e il 28,5% della stazza complessiva.

L'Italia si distingue per un dato particolarmente significativo: l'età media della flotta ro-ro cargo nazionale è pari a 11,9 anni contro i 18 anni della media europea e i 20 anni di quella mondiale. “Questo indicatore – ha sottolineato Garbarini – dimostra che gli armatori italiani stanno investendo con continuità nel rinnovo delle flotte e stanno introducendo sul mercato navi più moderne ed efficienti”.

Anche il settore ro-pax mantiene un ruolo centrale nello shipping europeo. Le navi passeggeri e ad alta velocità battenti bandiera europea rappresentano oltre il 30% della flotta mondiale per numero di unità e più del 50% della stazza complessiva. Tuttavia l'età media della flotta è salita da 28 a 29 anni nell'ultimo quinquennio. “Un'età media così elevata – è stato evidenziato – lascia prevedere

una forte attività di rinnovo nei prossimi anni. Gli armatori stanno già pianificando nuove costruzioni e gli slot dei cantieri risultano sempre più richiesti”.

L’Italia continua inoltre a occupare una posizione di primo piano nel trasporto marittimo passeggeri: “Il nostro Paese si conferma tra i protagonisti europei del settore e gli armatori italiani stanno crescendo sia attraverso commesse affidate ai cantieri nazionali sia tramite ordini firmati in Cina, che negli ultimi anni si è specializzata in queste tipologie di navi”.

Tra le caratteristiche più evidenti delle nuove costruzioni emerge la ricerca di soluzioni energetiche alternative. “Praticamente ogni nuovo progetto – è stato spiegato – prevede l’impiego di un combustibile alternativo. Nel comparto passeggeri osserviamo una forte diffusione delle configurazioni ibride con batterie utilizzate per supportare i carichi di bordo, le manovre e le soste in porto, fino ad arrivare in alcuni casi a forme di elettrificazione completa”. Parallelamente cresce l’interesse per il metanolo e iniziano ad affacciarsi anche le prime applicazioni legate all’idrogeno.

Nel settore cargo, invece, il combustibile che sta attirando maggiore attenzione è l’ammoniaca. “È interessante vedere – ha osservato Maria Garbarini – come molti armatori stiano già guardando a navi ammonia-ready. Se fino a poco tempo fa le principali criticità riguardavano la gestione della tossicità a bordo delle navi passeggeri, nel settore cargo questo ostacolo viene percepito in modo diverso e consente di esplorare con maggiore decisione questa opzione”.

Alla base di queste scelte vi è soprattutto la pressione normativa: “L’entrata in vigore dell’Emission Trading System europeo, FuelEU Maritime e tutte le altre misure ambientali stanno modificando il quadro economico del trasporto marittimo. Una nave più efficiente permette di ridurre i costi legati alle emissioni e ogni grammo di CO<sub>2</sub> risparmiato genera un beneficio concreto per l’armatore”.

La manager di Rina ha inoltre richiamato l’attenzione sulle nuove strategie industriali europee dedicate alla decarbonizzazione, specificando come “l’Europa considera il comparto dei traghetti un settore strategico sul quale investire. Tra i temi emergenti compare anche il concetto di tragheto dual-use, cioè unità che possano offrire, in determinate circostanze, un contributo anche alle esigenze logistiche e strategiche degli Stati membri”.

I dati più recenti mostrano che la transizione energetica sta già producendo effetti misurabili. “Analizzando le statistiche dell’Imo e del sistema europeo Mrv osserviamo che le emissioni di CO<sub>2</sub> sono diminuite nonostante l’attività delle flotte sia rimasta sostenuta. Questo significa che l’utilizzo di combustibili alternativi sta aumentando”. Nel comparto ro-pax, in particolare, il Gnl continua a rappresentare la soluzione più diffusa e la categoria risulta quella con il maggiore consumo di questo combustibile a livello europeo.

Maria Garbarini ha dedicato un focus allo sviluppo della filiera Gnl in Italia. “Negli ultimi anni – è stato ricordato – il Paese ha costruito un quadro tecnico e normativo che consente di effettuare operazioni di bunkeraggio in sicurezza. Sono state sviluppate linee guida nazionali, metodologie di analisi del rischio e procedure che oggi permettono ai porti italiani di gestire queste attività”.

Dopo le operazioni effettuate a La Spezia, Messina, Monfalcone, Trieste, Genova e Ravenna, anche Napoli è entrata a far parte della rete nazionale. Ora anche il porto di Napoli e prossimamente quello di Civitavecchia si aggiungono alla lista.

**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**

Armatori e cantieri in sintonia: “Sostegni pubblici per costruire traghetti in Italia”







This entry was posted on Friday, May 22nd, 2026 at 11:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Market report](#), [Navi](#)

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

