

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'elettrificazione è l'uovo di Colombo per la transizione dei traghetti secondo T&E

Nicola Capuzzo · Thursday, June 18th, 2026

L'80% dei traghetti che oggi bruciano carburanti fossili nei loro motori, al 2035 potrebbe essere sostituito – in termini di capacità tecnologica – da versioni *full-electric* o ibride, che in tre casi su quattro risulterebbero anche più economicamente convenienti da operare per gli armatori, nell'intero arco di vita dell'imbarcazione.

È quanto emerge da una recente analisi presentata a Portoferraio da T&E, ong europea per la decarbonizzazione dei trasporti, che oggi, a Portoferraio, sull'Isola d'Elba.

La flotta di traghetti che opera in Italia ha un'età media di 33 anni (circa 7 in più rispetto alla media europea), e causa l'emissione di circa 2,4 Mt annui di CO₂, pari al 40% di quanto emesso da tutti i traghetti nell'intero Mar Mediterraneo. Queste imbarcazioni, in un anno, passano più di 800.000 ore nelle prossimità dei porti, anche da ferme, causando l'emissione di inquinanti tossici come ossidi di zolfo (SO_x), di azoto (NO_x) e particolato (PM_{2.5}). L'analisi rileva che Napoli è la città che ha registrato i livelli più elevati di inquinamento da SO_x causato dai traghetti in Italia, un valore 4 volte superiore a quanto emesso cumulativamente dalle oltre 500.000 auto che circolano nel capoluogo campano. Ugualmente, nelle città portuali che collegano lo Stretto di Messina le emissioni di SO_x causata dai traghetti sono tra le 10 e le 170 volte superiori all'inquinamento causato dalle auto che, così come per Portoferraio (circa 165 volte l'inquinamento delle auto), Piombino (circa 72 volte in più) e Livorno (17 volte più elevati). Sebbene nel 2025 sia entrata in vigore una Seca, un protocollo internazionale che fissa limiti severi di emissioni di zolfo e che stimola gli operatori ad adottare carburanti più puliti o ricorrere all'uso di *scrubber*, permettendo di ridurre sensibilmente i livelli di inquinamento atmosferico, l'elettrificazione è l'unica tecnologia che permette di azzerare la produzione di tali sostanze secondo T&E.

Per l'associazione, sostituire gli attuali traghetti con versioni *full-electric* (o ibride, per le rotte che non possono essere totalmente elettrificate), permetterebbe di abbattere drasticamente tanto le emissioni di CO₂, quanto quelle di inquinanti locali che affliggono le città portuali italiane, consentendo a chi opera traghetti di risparmiare sul costo totale di possesso del mezzo lungo la vita utile. Si tratta di una soluzione *win-win* che fa bene al clima, alla salute dei cittadini delle città portuali, ai bilanci delle aziende di trasporto marittimo; e che persegue un paradigma di turismo sostenibile.

L'analisi della fattibilità tecnica – in funzione della stazza delle navi e delle rotte servite – evidenzia che già nel 2030 sarebbe possibile sostituire l'80% dei traghetti con versioni elettriche o ibride, sebbene in un 22% dei casi questa opzione risulterebbe più onerosa per gli armatori. Ma al 2035, la sostituzione con mezzi elettrici sarebbe l'opzione più economica nei tre quarti (76%) dei casi, facendo coincidere gli interessi di chi opera le rotte e con la tutela del clima e dell'ambiente. Tanto al 2030 quanto al 2035, rimarrebbe circa un 20% dei traghetti tecnicamente impossibile da elettrificare: si tratta di quelle navi di stazza molto maggiore, che servono rotte nazionali o internazionali di lunga percorrenza, come la connessione Civitavecchia-Barcellona o Ancona-Patrasso, e per le quali l'opzione dell'elettrificazione diretta risulterebbe impraticabile.

La maggior efficienza energetica della navigazione elettrica, secondo l'analisi di T&E, si traduce in un vantaggio dal punto di vista dei costi operativi per le società che operano i traghetti: il passaggio a mezzi a batterie alimentate da elettricità permette di ridurre considerevolmente i consumi energetici (nonché di sottrarsi alla volatilità di prezzo dei carburanti fossili) e di azzerare i costi per conformarsi alle normative europee, che richiedono uno sforzo di decarbonizzazione al comparto. La sostituzione degli attuali traghetti, con versioni elettriche e ibride, permetterebbe di risparmiare circa 1,7 miliardi di euro, su un periodo di 30 anni rispetto alle alternative, pari a circa il 20% dei costi operativi. Risparmi che, T&E ricorda, sarebbe opportuno fossero riflessi sul costo del biglietto, a beneficio dei cittadini e viaggiatori.

“L'Italia ha il più evidente problema di inquinamento causato dai traghetti in Europa, ma ha anche il potenziale per risolverlo. I nostri traghetti utilizzano una tecnologia ormai superata; hanno decenni di vita, bruciano fonti fossili che inquinano l'aria e causano emissioni di CO2 e sono costosi da gestire. L'elettrificazione del comparto risolverebbe ognuno di questi problemi ed è un'opportunità che l'Italia non deve perdere” ha dichiarato Carlo Tritto, Sustainable Fuels Manager di T&E Italia.

L'analisi di T&E guarda anche alle altre opzioni disponibili per decarbonizzare, ossia la miscelazione di quote crescenti di biocarburanti alle fonti fossili per rispettare gli obblighi fissati dai regolamenti europei per gli armatori, evidenziando come tale soluzione sia più costosa ed emissiva.

La vedono però in maniera diametralmente opposta i committenti associati ad Assarmatori che nei giorni scorsi, dal palco dell'annual meeting, per voce del presidente Stefano Messina hanno detto: “A proposito di fuel, vorrei evidenziare con grande chiarezza, che il nostro trasporto marittimo non può essere elettrificato. Sono chimere che vengono sostenute dal Nord Europa e che non sono esportabili nei nostri mari. È inutile investire in questa ricerca che è ontologicamente non adatta al nostro mercato” sono state le parole dell'armatore genovese. “Piuttosto siamo favorevoli, proprio mentre in Parlamento si discute della Legge Delega al Governo su questo argomento, a che i numerosi progetti pilota legati al comparto marittimo con al centro il nucleare di IV Generazione e i cosiddetti Small Modular Reactors, vengano sostenuti con i fondi generati dal regime Ets. Essi almeno dimostrano una certa fattibilità tecnica e presentano benefici in termini di decarbonizzazione”.

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 Thursday, June 18th, 2026 at 12:29 pm 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.