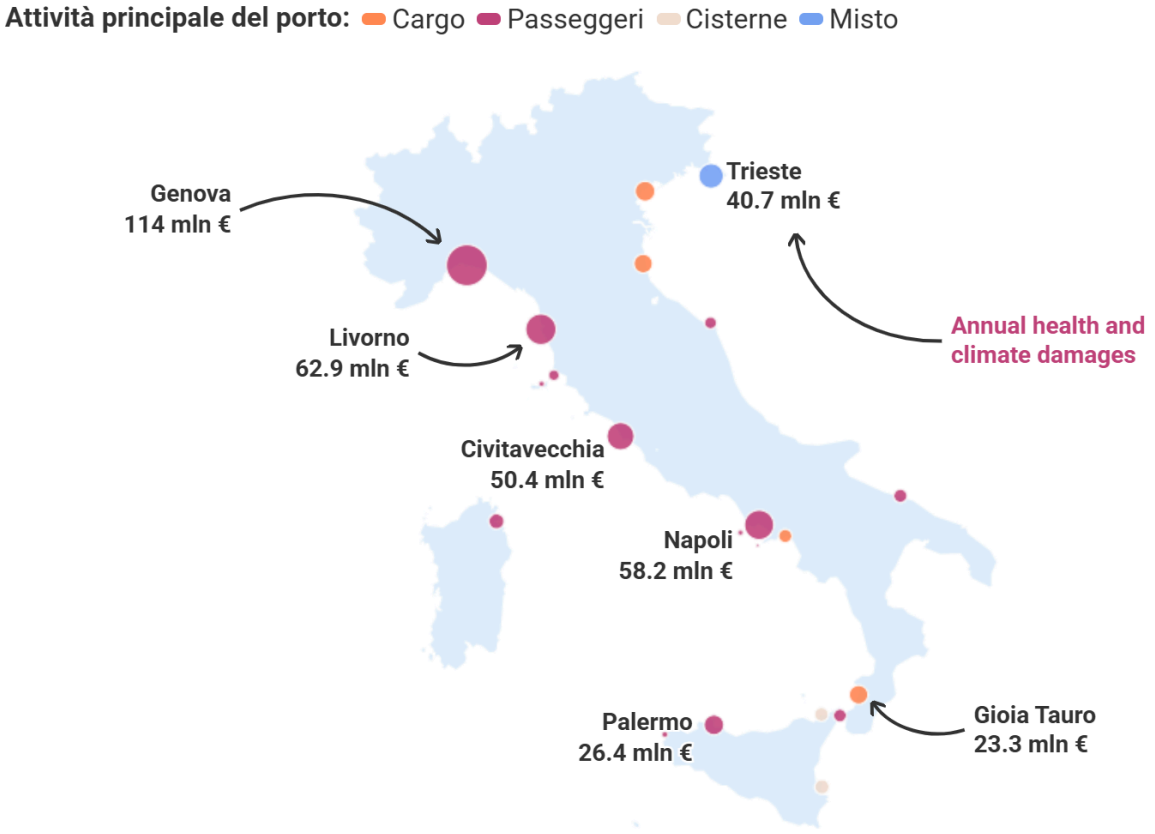
## Nei porti italiani, la maggior parte dei costi sociali sono causati dal trasporto passeggeri




Fonte: T&E (2026) • Sulla base dei dati MRV e AIS del 2024. Sono incluse tutte le navi con stazza lorda superiore a 400 GT.

T&E

### Dati salienti: Italia

**€528 milioni**

Il costo complessivo delle esternalità nel Paese

**€115 milioni**

I danni annuali causati dall'inquinamento atmosferico in Italia dalle navi non soggette all'obbligo di collegamento all'OPS

**€17.5 milioni**

In media, il costo sostenuto ogni anno dalle città portuali a causa degli effetti sulla salute

Quando ormeggiate, le navi bruciano combustibili fossili per produrre energia elettrica a bordo, causando un enorme inquinamento nei porti. Eppure le navi possono già collegarsi alla rete elettrica locale tramite l'alimentazione elettrica da terra (OPS, Onshore Power Supply), una tecnologia che esiste ormai da decenni.

Nonostante il Regolamento UE sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR) sia stato fondamentale nel 2023 per dare il via alla diffusione dell'OPS, oggi presenta notevoli lacune: esclude le navi di grandi dimensioni diverse da quelle passeggeri e portacontainer, nonché le emissioni delle caldaie ("boilers") e il 10% di tutti gli scali portuali. Così facendo il regolamento tralascia la maggior parte delle emissioni in porto e crea un'enorme incertezza per le autorità portuali e gli investitori pronti a passare all'elettrificazione su larga scala.

Poiché la prossima revisione del Regolamento è prevista nel 2032, l'attuale revisione rappresenta l'occasione per colmare queste lacune e garantire - tramite l'estensione dell'obbligo a tutti i tipi di imbarcazioni, includendo progressivamente anche tutte quelle di stazza lorda superiore alle 400GT - che tutte le navi possano collegarsi quando si trovano nei porti europei. Oltre a salvare vite umane e a far risparmiare milioni, avere un chiaro orizzonte a lungo termine del fabbisogno elettrico e di adeguamento della rete è, per i porti, fondamentale per accelerare questa transizione e rafforzarne la resilienza.

- **Le lacune dell'AFIR:** poiché esclude le navi diverse dalle navi portacontainer e da quelle passeggeri (traghetti e crociere) e prevede varie ulteriori esenzioni, la normativa attuale non "copre" il 48% dei costi in porto (252 milioni di euro all'anno).
- **Emissioni delle navi ormeggiate:** in Italia, le navi ormeggiate emettono ogni anno 513 tonnellate di ossidi di zolfo, 10.385 tonnellate di ossidi di azoto, 270 tonnellate di PM2,5 e 1,03 milioni di tonnellate di $CO_2$ equivalente, con importanti effetti negativi sulla salute umana.
- **Dati specifici dei porti:** nei 21 porti italiani analizzati, la maggior parte delle emissioni proviene dalle navi passeggeri (53% dei costi, in particolare dai traghetti), seguite dalle navi cargo (33%). In media, le emissioni all'interno dei porti comportano ogni anno un costo di 25,2 milioni di euro per porto in termini di danni alla salute e al clima (528 milioni di euro il valore aggregato a livello nazionale).
- **Combustibili fossili contro energia elettrica:** considerando i costi dei danni specifici dell'Italia, bruciare combustibili fossili a bordo costa 2,1 volte di più rispetto all'utilizzo dell'elettricità prelevata da terra tramite l'OPS(2,8 volte se si considerano i costi dei danni urbani; dato del briefing dell'UE: 1,98 volte). Prezzo medio dell'alimentazione da terra (0,24 €/kWh), energia elettrica da fonti rinnovabili.

## Lista dei port i

| Porto | Categoria | Costi totali (€m) | Costi sanitari (€m) | Costi climatici (€m) | Costi non regolati dall'AFIR (%) | Costi non regolati dall'AFIR (€m) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Genova** | Passeggeri | 111 | 84 | 27 | 37% | 41 |
| **Livorno** | Passeggeri | 59 | 46 | 13 | 44% | 26 |

| Porto | Categoria | Costi totali (€m) | Costi sanitari (€m) | Costi climatici (€m) | Costi non regolati dall'AFIR (%) | Costi non regolati dall'AFIR (€m) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Napoli** | Passeggeri | 51 | 40 | 12 | 29% | 15 |
| **Civitavecchia** | Passeggeri | 50 | 39 | 11 | 22% | 11 |
| **Trieste** | Misto | 40 | 28 | 13 | 71% | 29 |

## Metodologia

- **Box 1 – Costo totale delle esternalità:** danni annuali alla salute e al clima causati dalle navi ormeggiate, per tutte le navi di stazza lorda superiore a 400 GT.
- **Box 2 – Navi non soggette ad obbligo di connessione:**: danni annuali causati dall'inquinamento atmosferico dalle navi di stazza lorda superiore a 5.000 GT di tipologie non coperte dall'AFIR, oltre a tutte le navi di piccole dimensioni. Stesso ambito di applicazione indicato nel briefing (750 milioni di euro a livello dell'UE).
- **Box 3 – Costo sanitrio medio per città portuale:** danni alla salute causati da navi di stazza lorda superiore a 5000 GT
- **Lista de porti:** mostra solo i 5 porti più importanti. Considerate solo le navi con stazza lorda sopra le 5000 GT.
- **Costi non regolati:** costi non coperti dal Regolamento EU "AFIR", come ad esempio:
    - motori ausiliari delle tipologie di navi non contemplate dall'AFIR;
    - chiamate in porto che rientrano nell'esenzione del 10%;
    - chiamate in porto sotto il limite minimo previsto dall'AFIR;
    - chiamate in porto di durata inferiore alle 2 ore di sosta;
    - le emissioni delle caldaie ("boilers").

*La metodologia e i risultati completi, possono essere consultati nello studio.*

**Per ulteriori informazioni**
Carlo Tritto
Sustainable Fuels Manager, T&E Italia
carlo.tritto@transportenvironment.org
www.transportenvironment.org | BlueSky | LinkedIn