

**BIGLIETTERIA
FERROVIARIA**

ACQUISTA QUI!

Scopri le offerte per i treni Alta Velocità e non solo!



**TRENITALIA
.ITALO
SNCF**

Ferrovie.it

da *Brevi trasporti* del 26 novembre 2025

Addio alla storica rotta Napoli-Palermo di Tirrenia

di David Campione

NAPOLI - Con l'ultima traversata del Vincenzo Florio del 25 novembre, cala il sipario sulla storica linea marittima Tirrenia Napoli-Palermo, un collegamento che per quasi un secolo ha rappresentato il "postale" per eccellenza tra il continente e la Sicilia. Una rotta che nasce idealmente con le convenzioni siglate dallo Stato con la Florio negli anni Venti del Novecento per le linee tirreniche meridionali e che oggi viene travolta dalle difficoltà finanziarie del gruppo Onorato-Moby, armatore di Tirrenia CIN.

Una linea simbolo: il "postale" Napoli - Palermo

Il collegamento Napoli-Palermo è stato per decenni un vero corridoio di continuità territoriale: partenza serale, arrivo al mattino, coincidenza naturale con la rete ferroviaria sia sul versante tirrenico campano sia su quello siciliano. Un riferimento quotidiano per generazioni di viaggiatori - studenti, militari, emigranti, turisti - che viaggiavano con "il postale".

Negli ultimi anni la linea era esercitata con cadenza giornaliera, con attraversamento di circa 10 ore e mezza e partenza serale da entrambi i porti, modalità che consentiva l'interscambio con i treni a lunga percorrenza e con la mobilità regionale.

Il ruolo delle gemelle Vincenzo Florio e Raffaele Rubattino

Protagoniste dell'ultima fase del servizio sono state le due unità gemelle della classe "Vincenzo Florio", traghetti Ro-Pax costruiti alla fine degli anni Novanta dai Cantieri Navali Ferrari di La Spezia e completati da INMA/Nuovi Cantieri Apuania.

Vincenzo Florio e Raffaele Rubattino, unità quasi identiche consegnate nel 1999 e nel 2000, sono state progettate fin dall'origine per il servizio quotidiano sulla Napoli-Palermo, su cui hanno operato in modo pressoché continuativo per oltre vent'anni.

Anno di consegna: 1999 e 2000

Lunghezza: circa 182 m; larghezza 27 m

Velocità di servizio: 22-23 nodi

Capacità: fino a 1.471 passeggeri e 630 auto (o circa 140 semirimorchi)

Sistemazioni: 289 cabine per circa 1.000 posti letto, 195 poltrone, ulteriori posti "passaggio ponte"

10 ponti, di cui 6 dedicati a garage e spazi veicoli, collegati da rampe interne.

2 motori diesel Wärtsilä 12V46C sviluppano complessivamente oltre 25 MW



Foto David Campione

Una storia operativa intensa, non priva di incidenti

La carriera del Vincenzo Florio sulla Napoli-Palermo è stata segnata anche da alcuni eventi tecnici rilevanti, tra cui due incendi a bordo - il più grave nel 2009 - che hanno comportato lunghi periodi di fermo e ricostruzione delle sovrastrutture, prima del rientro in servizio nel 2012.

La gemella Raffaele Rubattino, rimasta quasi sempre titolare della rotta, è stata a sua volta protagonista nell'agosto 2025 di un principio di incendio in sala macchine, conclusosi senza feriti ma con il traghetto rimorchiato fino a Napoli e successivamente indisponibile per la linea.

In queste fasi di emergenza, Tirrenia ha spesso fatto ricorso ad altre unità della flotta - come il Janas o lo Sharden - a conferma del ruolo strategico riconosciuto per anni al collegamento Napoli-Palermo nella rete dei servizi del gruppo.

Fine di un'epoca. Una pagina che si chiude

Secondo le informazioni circolate nelle ultime settimane e confermate dai fatti del 25 novembre, la rotta non è più prenotabile dal giorno successivo e l'ultima partenza del Vincenzo Florio ha sancito la chiusura del servizio di linea.

Lo stop non ha solo un valore simbolico: lascia senza prospettive chiare centinaia di marittimi imbarcati e il personale di terra tra i porti di Napoli e Palermo. Per quanto concerne le due navi, mentre il Florio - secondo le prime indicazioni - sarebbe destinato ad essere impiegate su altre tratte del network Moby/Tirrenia, per il Rubattino non si esclude la demolizione.

In assenza di questa rotta, la mobilità tra Campania e Sicilia si sposterà su GNV e Grimaldi, compagnie private da tempo presenti anch'essi sulla linea Napoli-Palermo. Una valida alternativa che però non potrà far dimenticare "il postale" di Tirrenia che per quasi un secolo è stato un riferimento tra le

due città.

David Campione - 26 novembre 2025

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).
(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003