

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Precipitano gli ordini di nuove navi cisterna

Nicola Capuzzo · Saturday, September 13th, 2025

Tra gennaio e agosto, i contratti di nuove costruzioni di navi cisterna sono diminuiti dell'86% su base annua, attestandosi a 2,6 milioni di tonnellate di portata lorda, il minimo degli ultimi nove anni” ha evidenziato Filipe Gouveia, Shipping Analysis Manager di Bimco.

Questo sviluppo segna una netta inversione di tendenza rispetto al boom registrato nel 2023 e nel 2024. In quegli anni, le navi dei segmenti LR2 e MR hanno dominato il portafoglio ordini. Anche la ripresa dei contratti per le LR1 è stata notevole, dopo la riduzione del numero di queste unità registrata nella prima parte del decennio. Ciò ha portato il portafoglio ordini a raggiungere il picco a novembre 2024, con 42,2 milioni di dwt, il livello più alto dal 2008. Dall'inizio del 2025, il portafoglio ordini delle navi cisterna si è ridotto del 12%. Attualmente, le navi LR2 rappresentano il 48% della capacità dwt ordinata, seguite dal 37% delle Mrs e dal 13% delle LR1, mentre il restante nel segmento handysize.

Le commesse sono diminuite in tutti i segmenti e, sebbene le navi cisterna di medie dimensioni abbiano registrato i risultati migliori, hanno comunque segnato un calo del 76% su base annua. “Nonostante il rallentamento delle commesse, il portafoglio ordini rimane consistente, attestandosi a 37,2 milioni di dwt, pari al 19,2% della flotta di navi cisterna. Ciò porterà a un aumento delle consegne nei prossimi due anni, il che potrebbe esercitare un'ulteriore pressione sulle tariffe di trasporto e incoraggiare la demolizione delle navi più vecchie” afferma Gouveia. L'elevato numero di consegne di navi di nuova costruzione favorirà il rinnovamento della flotta di navi cisterna. Questa sta gradualmente invecchiando dal 2011 e l'età media delle navi cisterna è ora di 14 anni.

La scarsa attività di demolizione degli ultimi anni ha contribuito all'invecchiamento della flotta e, attualmente, il 20% della capacità della flotta di navi cisterna è costituito da navi di 20 anni o più. Rispetto ai modelli di demolizione storici, stimiamo che l'attuale capacità di demolizione potrebbe raggiungere il 10% della flotta commerciale.

Esiste quindi un potenziale significativo per gestire la futura crescita della flotta attraverso la demolizione. Dell'attuale portafoglio ordini, l'11% della capacità contrattuale sarà in grado di utilizzare combustibili alternativi al momento della consegna, mentre un ulteriore 22% sarà pronto per futuri ammodernamenti. Delle navi idonee, il 90% sarà equipaggiato per l'utilizzo di Gnl, mentre il resto sarà in grado di utilizzare metanolo.

“I contratti per le navi cisterna potrebbero rimanere bassi nel breve termine, a causa dell'ampio

portafoglio ordini e delle deboli prospettive della domanda a lungo termine. Secondo l’Agenzia Internazionale per l’Energia, la domanda globale di prodotti raffinati potrebbe crescere marginalmente nel breve termine e raggiungere il picco nel 2027. Si prevede che un continuo passaggio ai veicoli elettrici avrà un impatto negativo sulla domanda di benzina e diesel a un ritmo superiore alla crescita della domanda di nafta e carburante per aerei” ha concluso Gouveia.

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 Saturday, September 13th, 2025 at 11:00 am 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.