

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'analisi di Scolaro Shipbrokers spiega perché investire in navi ro-ro è un buon affare

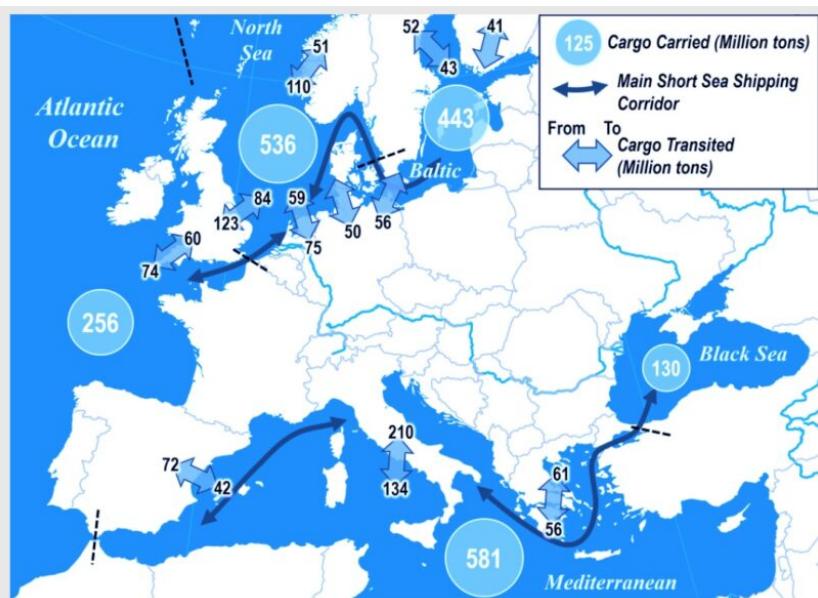
Nicola Capuzzo · Monday, October 20th, 2025

Genova – Nonostante le incertezze geopolitiche e i prezzi elevati delle nuove costruzioni, investire oggi nei traghetti sarebbe consigliabile. Quanto, come e perchè lo ha spiegato Tommaso Scolaro, mediatore marittimo della società Scolaro Shipbrokers, intervenendo al [Seminario sui noli](#) organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti durante la Genoa Shipping Week.

L'analisi del comparto è partita da una descrizione dei sotto-mercati che compongono il business del trasporto marittimo di carichi rotabili, ovvero le car carrier, le navi per navigazione oceanica e infine quelle impiegate nei servizi di short sea shipping. “Tutti questi segmenti sono piuttosto consolidati e con un numero limitato di compagnie di navigazione; tuttavia l'ultimo, lo short sea shipping, è quello che presenta più operatori e il maggior numero di transazioni di noleggio navi” ha spiegato Scolaro. Aggiungendo che “il Ro-Ro short sea shipping può essere definito come un mercato regionale in quanto a livello globale si possono individuare diversi bacini di utenza ‘regionali’ tra i quali i noli non sono necessariamente coerenti o uguali”.

RO-RO E SHORT SEA SHIPPING IN EUROPA

Source: «The Geography of Transport Systems», SIXTH EDITION, Jean-Paul Rodrigue (2024)



Evidenziando come il bacino del Mediterraneo abbia un peso particolarmente significativo rispetto ad altri contesti competitivi europei (Mar Nero, Mare del Nord, Mar Baltico, ecc.), Scolaro ha

elaborato un grafico per mostrare i livelli economici raggiunti dai nolo marittimi delle navi ro-ro negli ultimi anni a seconda della capacità di carico garantita in metri lineari.

“Nel grafico abbiamo individuato quattro gruppi con relativi livelli di nolo e andamento negli ultimi 5 anni. Ci tengo a sottolineare – ha precisato il vertice di Scolaro Shipbrokers – che non esistono rapporti pubblicamente disponibili che presentano questi dati ma quello che vedete è il risultato delle informazioni raccolte negli anni dal nostro ufficio attraverso il nostro network e debitamente archiviato per avere sempre dei dati di riferimento che ci possano aiutare a guidare i ns clienti”.

Questo è il quadro emerso: navi fino a 1.500 metri lineari la cui rata di nolo media nel 2025 base Time Charter è stata Euro 11,700/giorno; navi tra 1.500 e 2.500 metri lineari con rata di nolo media nel 2025 base Time Charter a Euro 15.000/giorno (interessante sottolineare che l’età media delle navi di questo size è di 26 anni); navi tra 2.500 e 3.900 metri lineari con rata di nolo media nel 2025 base Time Charter Euro 22.500/giorno; navi tra 4.000 e 5.000 metri lineari con rata di nolo Time Charter media nel 2025 di Euro 26.000/giorno. Le navi nel segmento oltre i 5.000 metri lineari sono controllate da pochissimi operatori e le transazioni sono troppo poche per poter raccogliere abbastanza dati utili.

“In termini generali i livelli di nolo nel tempo sono stati piuttosto stabili, certamente non volatili come quelli di macro-mercati come le bulk carrier o le tanker. Tale stabilità è anche legata al fatto che si tratta di un mercato con operatori molto consolidati” ha chiarito Tommaso Scolaro. Aggiungendo inoltre che “dal 2020 ad oggi il trend è stato in continuo e costante incremento, pur in considerazione del fatto che nel 2020 i livelli di nolo erano già storicamente alti”.

Analizzando la prospettiva del tipo di offerta di tonnellaggio con riferimento al rapporto tra flotta esistente e orderbook sia in numeri che in tipologia, è stato sottolineato ad esempio che nel 2024 sono state vendute solo 26 navi con un’età media di 22 anni (contro 36 vendite di navi di età media di 19 anni nel 2023). “In prospettiva riteniamo improbabile che la pressione sul lato della domanda diminuisca nel prossimo futuro e l’offerta di nuove costruzioni è fortemente limitata, di conseguenza, indipendentemente dall’età delle navi, ci sono margini ridotti per la demolizione” ha spiegato Scolaro. Analizzando i dati di quest’anno, nel 2025 fino ad oggi si è registrato l’ingresso in flotta di un totale di circa 30.000 metri lineari di stiva ro-ro, per un totale di 6 navi, di cui quasi la metà rappresentato da 2 ro-ro ibridi da 8.000 metri lineari ciascuno di CLdN costruiti in Corea, e un quarto dall’ultima nave della serie G5 di Grimaldi.

Dal lato della demolizione nel 2024 sono stati venduti per demolizione solo due ro-ro di oltre 1.000 metri lineari e nel 2025 ad oggi neanche una unità. “Attualmente l’orderbook per navi ro-ro rimane scarso, con sole 4 navi previste in consegna tra qui e la fine del 2026” evidenzia Scolari, aggiungendo che “inoltre le opzioni per nuove costruzioni stanno diventando più limitate. Pur mantenendo un buon ritmo, il Cantiere Navale Visentini, rimasto l’unico cantiere Europeo con esperienza di costruzione di navi di questa tipologia, è fisicamente in grado di consegnare solo due unità all’anno e non può competere con i prezzi dell’Estremo Oriente. Gli armatori devono quindi rivolgersi sempre più spesso ai grandi gruppi cantieristici dell’Estremo Oriente, dove si trovano a competere per spazi produttivi e finanziamenti con serie multi-unità di portacontainer e metaniere Lng. In caso di successo, devono poi predisporre team di supervisione esperti per gestire i contratti eseguiti dall’altra parte del mondo”.

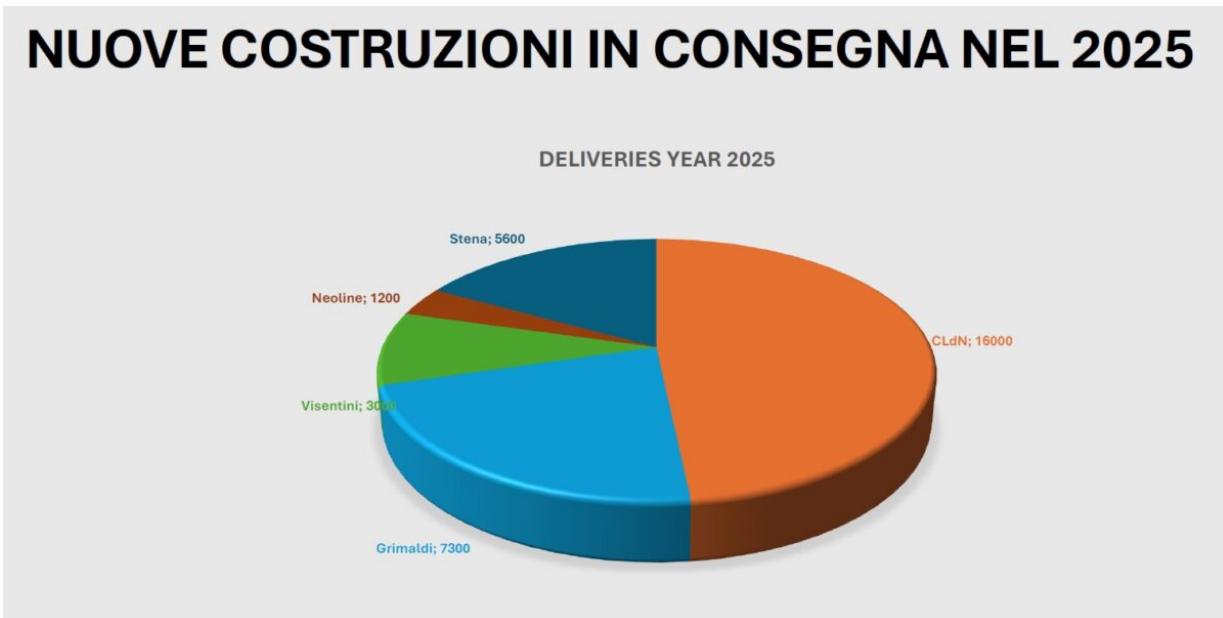
Altro aspetto degno di nota analizzando il mercato delle navi ro-ro è che “tre operatori (Grimaldi,

Dfds e CLdN) detengono insieme il 41% della capacità esistente di metri lineari”.

L’ultimo approfondimento interessante offerto da Scolaro nel corso della sua disamina del mercato ha riguardato l’impatto degli ultimi regolamenti Europei (e non) riguardanti le emissioni delle navi (Ets, Cii, FuelEU Maritime, Eedi, Eexi). “Gli ultimi regolamenti Europei (e non) per limitare le emissioni delle navi – quali ETS, CII, FuelEU Maritime, aree SECA – sono sempre più numerosi e stringenti nel tempo e penalizzano navi di costruzione meno recente, che presentano nella maggior parte dei casi caratteristiche di efficienza energetica inferiore rispetto a navi moderne, creando una crescente necessità di rinnovo flotta ma anche un mercato a due livelli, quello delle navi più efficienti con noli più alti e quello delle navi meno efficienti con noli più bassi. Ovviamente anche la contrattualistica si è adeguata e la Bimco ha pubblicato negli ultimi anni clausole ad hoc per regolare queste nuove fattispecie” ha concluso il broker marittimo genovese.

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



Nuove navi ro-ro in consegna nel 2025 (Scolaro Shipbrokers)

Navi e noli marittimi: il mercato futuro sorride solo ad alcuni segmenti

This entry was posted on Monday, October 20th, 2025 at 11:38 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.

