

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ordini di navi bulk carrier ai minimi degli ultimi cinque anni

Nicola Capuzzo · Monday, December 8th, 2025

Secondo i dati di Bimco, il settore del trasporto di rinfuse secche ha registrato un drastico calo degli ordini di nuove navi e un calo del 54% su base annua della capacità contrattuale di costruzione di nuove navi, essendosi attestata a 25 milioni di tonnellate di portata lorda tra gennaio e novembre 2025.

Si tratta del livello più basso di attività contrattuale dal 2020, con solo 281 navi ordinate finora quest'anno, un calo del 61% rispetto al 2024 e il numero più basso dal 2016. Il rallentamento ha portato a un portafoglio ordini di rinfuse secche che ora è inferiore del 4% rispetto a un anno fa, rappresentando l'11% della flotta totale di rinfuse secche.

La contrazione non è stata uniforme in tutti i segmenti di navi. Mentre gli ordini sono diminuiti in generale, il segmento capesize, che comprende le navi più grandi della flotta di rinfuse secche, ha registrato un'attività contrattuale più elevata. Ciò riflette le aspettative di noli più elevati per le capesize nei prossimi due anni, trainate dai previsti aumenti delle distanze di navigazione che potrebbero incrementare la domanda di tonnellate-miglia nonostante la crescita più debole del carico. La crescita della stiva sarà però lenta: il 77% dei nuovi ordini di capesize sarà consegnato dopo il 2027.

Al contrario, i segmenti Supramax e Panamax hanno registrato cali più marcati, con contrazioni rispettivamente del 76% e del 55% su base annua. Del resto entrambi i segmenti devono far fronte a un portafoglio ordini più ampio e a un aumento previsto delle consegne di navi nel 2026 e nel 2027, a fronte di prospettive di domanda deboli. “Inoltre, le prospettive di domanda appaiono deboli, mentre un potenziale ritorno delle navi nel Mar Rosso rappresenta un ulteriore rischio al ribasso per la domanda in questi segmenti. Questi fattori potrebbero portare a tariffe di trasporto più basse nei prossimi due anni, il che potrebbe scoraggiare le contrattazioni di nuove costruzioni” ha spiegato Filipe Gouveia, Shipping Analysis Manager di Bimco.

I cantieri navali cinesi hanno mantenuto il loro predominio nel settore delle rinfuse, aggiudicandosi l'81% dei nuovi ordini in termini di capacità, con un aumento di nove punti percentuali rispetto al 2024, in gran parte a scapito dei cantieri giapponesi. Questa continua preferenza per i cantieri cinesi è persistita nonostante i dazi statunitensi (poi sospesi) sulle navi costruite in Cina. L'impatto limitato di queste misure può essere attribuito al fatto che le spedizioni da o per gli Stati Uniti rappresentano solo l'8% dei carichi globali, a cui si aggiungono diverse esenzioni tariffarie.

I fattori economici presentano un quadro eterogeneo per i potenziali acquirenti. I prezzi delle nuove costruzioni sono diminuiti del 3% dall'inizio del 2025, mentre i prezzi delle navi usate con cinque anni di vita sono aumentati del 4%, con le navi usate che ora si vendono a un prezzo medio del 93% rispetto alle nuove costruzioni. Questa dinamica dei prezzi riflette il rafforzamento delle condizioni di mercato e delle tariffe di nolo durante la seconda metà dell'anno. I tempi di consegna prolungati fanno sì tuttavia che le navi ordinate oggi potrebbero essere consegnate in condizioni di mercato sostanzialmente diverse.

Le considerazioni ambientali continuano a influenzare i modelli di ordinazione, sebbene con priorità in continua evoluzione. Mentre la quota di capacità contrattuale caratterizzata dall'utilizzo di combustibili alternativi è diminuita nel 2025, la quota progettata per futuri retrofit è aumentata, riflettendo potenzialmente la persistente incertezza sulla disponibilità di combustibili alternativi. Nel complesso, il 12% dell'attuale portafoglio ordini potrebbe utilizzare combustibili alternativi alla consegna, di cui il 48% potrebbe utilizzare metanolo, il 37% Gnl e il resto ammoniaca. Attualmente, il 12% del portafoglio ordini è in grado di utilizzare carburanti alternativi alla consegna: il metanolo rappresenta il 48% di queste navi, il Gnl il 37% e l'ammoniaca la restante parte.

**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 Monday, December 8th, 2025 at 1:00 pm and is filed under [Cantieri](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.