

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Buono l'andamento dello shipping di Orsero nel 2025, ma pesa il rischio carburante

Nicola Capuzzo · Saturday, May 2nd, 2026

Il 2025 si è rivelato un anno positivo per il gruppo Orsero, in quanto caratterizzato “da un aumento sia dei volumi che dei prezzi”, senza peraltro che le attività abbiano sofferto per effetto dei dazi statunitensi. A trainare i risultati – si legge nella relativa Relazione Finanziaria- è stata l’ottima performance del settore Distribuzione, che ha tra i suoi punti di forza il mix di prodotto e la solidità nelle diverse geografie di riferimento.

Un ruolo importante nelle attività del gruppo – nonostante il peso limitato in termini di ricavi, circa il 10% – è stato quello giocato ancora una volta dalla divisione Shipping, dove Orsero opera tramite la controllata Cosiarma, attiva con una flotta di cinque navi (le quattro Cale Rosse, di proprietà, e una quinta unità a noleggio) sulle rotte verso Setubal-Lisbona, Tarragona e Vado Ligure, e tramite Orsero Costa Rica, a sua volta al 100% della prima, effettuando il trasporto marittimo delle banane ed ananas di produzione centroamericana.

La divisione, si legge, ha infatti “realizzato una buona performance con ricavi stabili e marginalità in aumento rispetto al 2024”. Nel dettaglio, i primi sono stati pari a 115,252 milioni di euro (in lieve flessione sui 116,048 milioni del 2024 e a fronte del miliardo e 700 milioni circa toccato a livello di gruppo), mentre l’Ebitda rettificato è cresciuto a 25,277 milioni (dai precedenti 22,176 milioni).

A dare un contributo positivo alla performance sono stati “i buoni livelli di volumi trasportati”, con un “eccellente” (benché non precisato) load factoring, raggiunto sia per quel che riguarda la frutta, diretta via reefer verso i mercati europei, sia per i container dry nelle rotte di backhaul verso il Centro America, con una “eccellente capacità di utilizzo per la quasi totalità dei viaggi”. In particolare il documento rileva un aumento della redditività sui viaggi di ritorno, dove le navi di Orsero trasportano merci varie, inclusi materiali da costruzione. Il noleggio della quinta nave inoltre “ha allungato da 28 a 35 giorni i tempi del round-trip consentendo risparmi di carburante e minori stress delle unità navali e l’ampliamento della base clienti”.

Questi risultati sono stati raggiunti nonostante il “contesto dei noli marittimi competitivo” e i “costi operativi elevati”, legati anche alla manutenzione in bacino delle navi Cala Palma e Cala Pedra che hanno portato il gruppo a noleggiare temporaneamente una sesta unità per il mantenimento del servizio settimanale.

Altri costi elevati sono stati rappresentati prevedibilmente dalle spese per il carburante (che nel 2025 ha pesato per il 33,14 % sui ricavi del settore Shipping, dal 35,05% dell'esercizio precedente). La presenza nei contratti di trasporto di frutta via reefer della clausola Baf (Bunker Adjustment Factor) e in generale (in quelli reefer e dry) di meccanismi di recupero dei maggiori costi legati alle recenti normative ambientali europee (Ets, Fuel Eu etc) ha tuttavia fatto sì che, nel periodo, il conto economico non risultasse impattato da questi fattori.

Il rischio carburante resta comunque uno dei più importanti per la divisione, ed è anzi ritenuto ad "alta probabilità di accadimento" e ad "alta rilevanza". Oltre alla stipula di contratti con Baf, il gruppo cerca di mitigarlo tramite stipula di contratti di hedging per una parte dei propri consumi di bunker. Tuttavia, si legge nella relazione, pubblicata a metà di marzo, "la situazione di rischio a livello 'macro' è sicuramente aumentata con riferimento agli anni precedenti specialmente per effetto dei rischi geopolitici globali che impattano direttamente sulle valutazioni di un bene quale il petrolio".

Da rilevare che nel documento si cita anche il rischio connesso alla attività di trasporto 'conto terzi', che rappresenta il 59% del totale, in particolare per possibili mancati rinnovi dei contratti (solitamente di durata annuale) da parte dei clienti o di rinnovi a condizioni peggiorative, considerato di 'media rilevanza' data la ridotta base clienti di Cosiarma "in virtù del mercato in cui opera". Altre criticità citate nella reazione in connessione con il business del trasporto via mare sono quelle legate alla manutenzione delle navi e in particolare alla possibile carenza di parti di ricambio, che Orsero ha spiegato di star anticipando aumentando i relativi livelli di stoccaggio.

Non è infine citata nella relazione, ma merita una menzione una nuova iniziativa logistica appena messa a segno dal gruppo. Tramite la controllata spagnola Hermanos Fernández López, Orsero ha infatti rilevato un nuovo polo logistico a Vigo, in Galizia.

Con la piattaforma, dotata di una superficie di 5mila metri quadrati, il gruppo ligure dell'agroalimentare punta in particolare a potenziare la sua presenza nel Nord Ovest della Penisola iberica e le connessioni con i porti dell'Atlantico.

F.M.

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, May 2nd, 2026 at 8:00 am and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.