



# Noli marittimi: il futuro dipende da geopolitica, dazi, transizione verde e riapertura Suez

- ▶ Mercato mutui, in Liguria tassi stabili: fisso al 3,24% e variabile al 2,67%
- ▶ Borse, avvio positivo con Parigi che vola dopo l'accordo di Lecornu coi socialisti
- ▶ Rifiuti, venerdì 17 ottobre sciopero del comparto: a Genova presidio in Amiu alla Volpara
- ▶ Ottobre rosa: in Asl 5 visite senologiche gratuite
- ▶ Regione, il Consiglio approva la riforma dell'organizzazione amministrativa e della dirigenza
- ▶ Noli marittimi: il futuro dipende da geopolitica, dazi, transizione verde e riapertura Suez



- ▶ Borse europee deboli, a Milano tonfo di Stellantis e Amplifon
- ▶ Liguria in Borsa: Edilziacrobatica e Orsero in netto calo
- ▶ Come realizzare un presepe, corso pratico alla Spezia
- ▶ Festival della Scienza a Genova dal 23 ottobre al 2 novembre: oltre 250 eventi, 300 ospiti e 35 sedi
- ▶ Premio Paganini, al via la 58esima edizione con la novità del repertorio ottocentesco
- ▶ UniGe, inaugurato il nuovo laboratorio di micologia
- ▶ Esso Vado Ligure, la Giunta regionale si impegna a evitare il licenziamento dei 31 lavoratori
- ▶ Lavoro sportivo: il 17/10 a Genova focus sulla riforma tra norme, welfare e contratti
- ▶ Camogli: domenica 19 ottobre arriva "Marêa", festa del vino

Il seminario del Gruppo Giovani di Assagenti ha tracciato lo stato delle cose e provato a vedere le prospettive nei vari settori

**Geopolitica e dichiarazioni non univoche di capi di Stato come Donald Trump** influenzano notevolmente i **noli marittimi**, ossia il costo di noleggio della nave per trasportare la merce. La

altri fattori come la demolizione di navi obsolete o l'ingresso sul  
ri di nicchia come per esempio il car carrier.

Nell'ormai consueto seminario durante la **Genoa Shipping Week** organizzato dal **Gruppo Giovani di Assagenti**, moderato da **Gian Enzo Duci**, professore del dipartimento di Economia dell'Università di Genova, il tema era proprio "Tra correnti e contratti: il futuro dei noli marittimi".

E Duci ha giocato sulla frase diventata celebre "Houston, abbiamo un problema", svelando che in realtà era un'invenzione cinematografica in quanto quella vera dell'Apollo 13 "Houston, abbiamo avuto un problema". Una bella differenza. E oggi il mercato dei noli, è in crisi o si è adattato? Di sicuro è influenzato da guerre, dazi, nuove alleanze, da chiusure e deviazioni (il problema degli attacchi Houthi nel canale di Suez) e le evoluzioni più recenti probabilmente modificheranno ulteriormente lo scenario.

**Ettore Greco**, vicepresidente dell'Istituto Affari Internazionali (Iai), ha evidenziato la crisi della governance globale (Onu in primis), la frammentazione dei forum internazionali e il declino progressivo dell'Occidente in favore di un multipolarismo instabile. Il revanchismo della Russia e l'espansionismo della Cina sono fonti di instabilità e conflittualità che hanno effetti sui traffici marittimi. Protezionismo, cybersecurity e decarbonizzazione sono le sfide del futuro e tutto questo riguarda il trasporto via mare. «La conflittualità – spiega Greco – è destinata a continuare con il rischio di escalation Usa-Cina e la centralità dell'innovazione tecnologica impone un imperativo per le aziende: flessibilità. Servono strategie di investimento che diano più spazio alla prevenzione e alla gestione del rischio, con un ruolo cruciale della cooperazione multilaterale a sostegno dello sforzo adattivo delle aziende».

«Pur essendoci una crescita globale rallentata, i traffici marittimi sono ancora in aumento – spiega **Massimo Deandreis**, direttore di Srm-Centro Studi e Ricerche – stiamo assistendo però a una regionalizzazione delle rotte. Tra Usa e Cina ci sono meno traffici diretti, aumentano quelli

...e Nazioni del Sud-est asiatico. Il disaccoppiamento è  
...». Di sicuro le tensioni geopolitiche hanno portato a un  
aumento significativo delle tonnellate-miglia nel 2024. Il commercio marittimo rallenta, ma il  
mercato dei container cresce ancora molto (+7,4%) nel 2024.

«Il calo di Suez significa che comunque nel 2024 sono passate 12.740 navi, contro le 97 che  
hanno scelto la rotta artica tagliando fuori il Mediterraneo» sottolinea Deandreis. Per ora, quindi il  
Mare Nostrum resta ancora molto centrale soprattutto nello shortsea di cui l'Italia è leader  
assoluto.

A incidere sull'andamento dei noli in futuro possono essere l'overcapacity, la spinta Usa al  
ripristino della manifattura e della cantieristica propria, i sovracosti legati all'Ets (il sistema per lo  
scambio di quote di emissioni nell'Unione europea), l'aumento dei consumi di carburante, le  
inefficienze del sistema logistico (in Italia le navi spendono 1,28 giorni in porto contro lo 0,54 dei  
Paesi Bassi e lo 0,99 media mondo).

## I noli marittimi nei settori specifici

Il seminario ha affrontato la situazione dei noli in settori specifici, anche di nicchia dove non  
esistono indicatori universali.

**Enrico Paglia** della banchero costa & C ha spiegato come il mercato **tramp e dry bulk** siano  
caratterizzati da forte volatilità, con **un effetto dirompente delle sanzioni economiche**: la Cina  
ha smesso di importare dagli Usa petrolio, gas di petrolio, carbone e soia. Il 40% della soia che  
esportavano gli Usa finiva in Cina. A oggi invece non c'è nessun ordine. Dopo il sabotaggio del  
Nord Stream «in una notte è cambiato il mercato delle navi cisterne visto che il gas oggi arriva  
molto di più via nave che via pipeline, si è passati da 0 dollari al giorno a 30 mila dollari». A  
influenzare il mercato anche la crescita della cosiddetta **shadow fleet**, con cui Mosca riesce ad

...olio e altri prodotti. «Oggi – aggiunge Paglia – il 15% delle  
...o questo definirà il trend del mercato». Anche la **transizione  
verde** porta grandi volatilità. Le navi in costruzione oggi non potranno avere una vita lunga come  
quelle di oggi se l'Imo ha imposto la neutralità carbonica nel 2050. Nel frattempo la Cina è la  
nazione che investe di più in rinnovabili rispetto a tutto il resto del mondo e le importazioni di  
carbone si stanno già riducendo (come in India, del resto). Anche la **trasformazione tecnologica**  
sarà un driver fondamentale per la domanda.

Per quanto riguarda le navi cisterna si è registrata una netta ripresa nel 2025 grazie all'aumento  
delle esportazioni del petrolio perché l'Opec+ ha evitato di tagliare la propria produzione. Il 21%  
della flotta oggi ha più di 20 anni, occorrerà capire dunque cosa succederà con le demolizioni.  
per quanto riguarda il dry bulk invece le rate di nolo sono in contrazione nella prima parte  
dell'anno anche per un rallentamento della domanda globale. «Ci si attende una crescita della  
flotta, ma i prezzi delle navi, anche di seconda mano, restano elevati», chiarisce Paglia.

Per quanto riguarda i container, **Carlo Binello** di Cma Cgm ha detto: «Sino ad agosto il mercato  
segna una crescita moderatamente positiva. Il retail index del non food è rimasto stabile o  
comunque positivo, sostenuto da consumi interni italiani, ma anche dal record dei turisti stranieri.  
Occorre però fare attenzione: lo scrap è ridotto ai minimi, si è demolito pochissimo, a fronte della  
massiccia entrata in servizio di nuove unità a cavallo fra il 2026 e il 2027. Occorrerà capire come  
influirà la riapertura di Suez. Il nolo alla fine segue il mercato e va dove c'è maggiore redditività».

Il seminario ha anche consentito un focus su Small handy con **Lorenzo Giacobbe** di Januamar  
che ha spiegato che si tratta di un mercato di nicchia e frammentato, dominato da armatori turchi  
e East Med influenzato in modo particolare dalla guerra in Ucraina con un incremento dei noli  
legato a passaggi sul Danubio finché non hanno riaperto i porti.

Andreas Anton di URB Global ha evidenziato come nel Project cargo (ossia quelle navi che trasportano carichi eccezionali) «ogni crisi è anche opportunità, le rotte alternative possono anche essere un vantaggio competitivo. Il trend dei noli è rimasto comunque stabile e piuttosto alto».

Nel campo della nicchia del Car carrier **Giulia Malnati** di NYK Line ha citato come evento disruptivo il fatto che la Cina sia la nuova protagonista con le proprie flotte, realizzate da produttori stessi di navi, la Cina è diventata dunque grande esportatore. Le navi stanno anche aumentando di dimensione: da 4000 rt (rt è l'unità di misura della singola auto) a 9 mila rt nel 2030.

Per quanto riguarda le Ro-Ro, **Tommaso Scolaro** della Enrico Scolaro Shipbrokers ha mostrato come i noli siano stabili, mentre sono alti i costi di costruzione per il necessario rinnovamento della flotta. L'orderbook però resta scarso: 4 navi in consegna da qui al 2026: «Visentini è l'unico cantiere europeo del settore ed è fisicamente in grado di consegnare due navi all'anno».

## Gli armatori: serve il fattore “c”

Nel quadro di riferimento di un'incertezza generale, che esalta – come sottolineato da **Vincenzo Romeo**, ceo di Nova Marine Carriers – il fattore coraggio nelle scelte degli armatori, ma anche il fattore... fortuna che determina il successo di queste scelte. Nessuno ha la palla di cristallo. Nel 2002 ci è andata bene sugli ordini, nel 2008 no.

Anche il comparto dei traghetti e dei collegamenti di cabotaggio ad esempio con le isole, settore nel quale il pubblico ha fallito tutte le volte che ha pensato di poterlo gestire autonomamente, si pone il problema di rinnovare flotte e garantire remuneratività a quelle società private che tengono in piedi l'intera rete di collegamenti garantendo anche la continuità territoriale. «In un

... **Negri** di Finsea – in cui i biglietti passeggeri o i noli, specie  
... comunque di corto raggio – non sono sufficienti talora a  
coprire i costi di esercizio, men che meno l'investimento in nuove navi, per altro in un mercato  
delle second hand ships che non esiste».

## La voce della Associazioni

Per **Paolo Pessina**, presidente di Federagenti, «i decisori devono anche capire che le normative sbagliate varate senza ascoltare le associazioni, possono creare molti danni»

«Un mercato fragile e delicato che – come affermato da **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori – fatica sempre di più ad attirare capitali e finanza, tenuti lontani dall'assenza di certezze sul loro investimento».

«Oggi il mondo è caoslandia per citare Lucio Caracciolo di Limes – ha aggiunto **Luca Sisto**, direttore generale di Confitarma – come si può avere visioni, idee con il continuo bombardamento di dichiarazioni “sparate” che modificano il mercato?».

Fedespedi si attende un aumento della domanda soprattutto sul container refrigerato e nelle spedizioni consolidate, tuttavia **Matteo Somma**, vicepresidente, ha chiarito anche quanto conti, nello spostamento della merce, anche un fattore che non è solo il nolo, ma l'efficienza della catena logistica.



by **Emanuela Mortari** in **Economia** Ottobre 14, 2025

**Tags:** [assagenti](#) [home](#) [noli marittimi](#)

Share on Twitter



---

## Lascia un commento

Connesso come redazione. [Modifica il tuo profilo](#). [Uscire?](#) I campi obbligatori sono contrassegnati \*

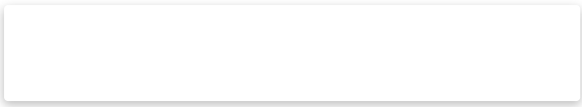
Commento \*

INVIA COMMENTO

### Related Posts

---





ECONOMIA

**Mercato mutui, in Liguria tassi stabili: fisso al 3,24% e variabile al 2,67%**

 Ottobre 15, 2025

ECONOMIA

**Camogli: domenica 19 ottobre arriva “Marêa”, festa del vino**

 Ottobre 14, 2025

ECONOMIA

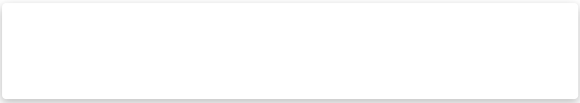
**La casa d’aste viennese Dorotheum punta su Genova per espandersi nel Nord Ovest**

 Ottobre 14, 2025

ECONOMIA

**Salone Nautico 2026, svelate le date: sarà dall’1 al 6 ottobre**

 Ottobre 14, 2025



ECONOMIA

**Treni, le modifiche alla circolazione in Liguria  
dalle 23.30 del 15 alle e 23.30 del 19 ottobre**

🕒 Ottobre 13, 2025

**Direttore Responsabile:**

Odoardo Scaletti

**Invio Comunicati:**

Redazione: [online@bjliguria.it](mailto:online@bjliguria.it)

Telefono: (+39) 393 887 8103

**Pubblicità:**

Mail: [commerciale@bjliguria.it](mailto:commerciale@bjliguria.it)

**Categorie**

- [Economia](#)
- [Finanza](#)
- [Lavoro e impresa](#)
- [Formazione](#)
- [Sostenibilità](#)
- [Sanità](#)
- [Istituzioni](#)
- [Rubriche](#)

**Tag popolari**

AlgoWatt    Amt

banca Carige    borsa

Borsa di Milano

Bper Banca

cambio euro dollaro

cambio euro yen

centrale del latte d'italia

Circle    Comune di Genova

**ECONOMIA, MARKETING E  
BUSINESS IN LIGURIA.**

Strumento di informazione mirato  
su target decisionali in Liguria,  
per imprenditori, professionisti,  
manager, artigiani, istituzioni,  
associazioni e per tutti i  
protagonisti del sistema  
economico ligure e non solo.

**LA COMUNICAZIONE DI  
BJLIGURIA.IT**

ADV Banner, Sponsored  
content, Custom

Autorizzazione tribunale di

**Editore:** Media4puntozero srl  
Via Maragliano, 10 16121 -  
Genova

C.F. 02487770998.

Iscriviti alla nostra newsletter per  
rimanere aggiornato.

Indirizzo Email

**ISCRIVITI**

coronavirus Covid

covid-19

Ediliziacrobatika Erg

euro Fincantieri Fos

genova

Giacomo Giampedrone

Gianni Berrino

Giglio Group

Giovanni Toti

Gismondi 1754 Iren

La Spezia Leonardo

liguria liguri in borsa

Maps Marco Bucci

Orsero petrolio

quotazioni petrolio

racing force

Regione Liguria

renergetica Saipem

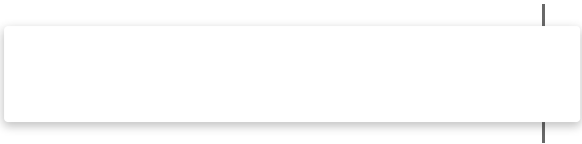
Sanlorenzo Sonia Viale

spread turismo

Publishing, DEM &  
Newsletter, Special  
Issues, Sponsored Social News

**PER RICHIEDERE LA  
BROCHURE:**

Email: [commerciale@bjliguria.it](mailto:commerciale@bjliguria.it)



Unicredit

Università di Genova

