

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gli armatori continuano a diffidare del Mar Rosso

Nicola Capuzzo · Thursday, March 13th, 2025

Sebbene nel 2025 non ci siano stati attacchi da parte degli Houthi alle navi mercantili, gli armatori continuano a tenersi alla larga dal Mar Rosso per quanto possibile, con grande scorno dell'Autorità del Canale di Suez.

Per i due maggiori settori della navigazione, il numero di navi che evitano il Mar Rosso è effettivamente aumentato quest'anno. Secondo i dati di Jefferies, riportati da Splash 247, le 'deviazioni' sono aumentate nei segmenti delle petroliere e del carico secco. Nel primo caso, se nel 2024 furono del 35% (greggio) e del 45% (product tanker) rispetto ai primi due mesi del 2023, quest'anno siamo al +48% e +52%. Nel secondo caso s'è passati dal +45% del 2024 al +56% di questi primi due mesi del 2025.

Il traffico di container ha continuato a deviare con la stessa ratio del 2024, cioè circa il 90% dei viaggi effettuati nel 2023, così come il ritmo delle deviazioni è costante per le gasiere di Gnl e Gpl (80% e 74%).

I dati di Abg Sundal Collier mostrano che gli arrivi complessivi nel Golfo di Aden sono scesi del 72% rispetto alla media del 2023, cosa che ha avuto un impatto negativo sull'economia egiziana, con i ricavi della Suez Canal Authority in calo. Ralph Leszczynski, responsabile della ricerca presso Banchemo Costa, ha detto a *Splash* che attualmente ci sono circa 200 attraversamenti del Mar Rosso a settimana, in base ai dati di tracciamento Ais. Meno della metà del numero di attraversamenti di due anni fa, che erano circa 500 a settimana.

Martedì gli Houthi hanno dichiarato che [stanno ripristinando il divieto di passaggio](#) per tutte le navi israeliane nel Mar Rosso, nel Mar Arabico e nello Stretto di Bab al-Mandab, dopo la scadenza del termine di quattro giorni concesso a Israele per consentire l'ingresso degli aiuti umanitari nella Striscia di Gaza.

“La situazione è probabilmente ancora pericolosa nel Mar Rosso, dato che la tregua a Gaza è fragile, il conflitto in Siria si è nuovamente riscaldato e il governo degli Stati Uniti ha rilasciato commenti incendiari su Gaza e l'Iran nelle ultime settimane. Si ritiene che ci sia la possibilità che gli attacchi degli Houthi possano riprendere con breve preavviso. Quindi molti armatori preferiscono ancora giocare sul sicuro ed evitare di mettere a rischio le loro navi e la vita dei loro equipaggi” ha commentato Leszczynski.

Sebbene non siano stati segnalati attacchi effettivi dopo l'annuncio degli Houthi di martedì, l'ufficio delle operazioni commerciali marittime del Regno Unito (Ukmt) ha segnalato interferenze elettroniche rilevate da più navi nella regione, che hanno interrotto i sistemi di navigazione e costretto le imbarcazioni a utilizzare metodi di backup.

Ci sono pochi segnali che le autorità ritengano che la crisi del trasporto marittimo nel Mar Rosso stia per concludersi a breve. L'Unione Europea ha annunciato il mese scorso che estenderà il mandato della sua operazione di sicurezza marittima, Eunavfor Aspides, per un altro anno, rafforzando gli sforzi per salvaguardare la libertà di navigazione nella regione del Mar Rosso. L'operazione continuerà ora fino al 28 febbraio 2026, con un budget di oltre 17 milioni di euro stanziato per il prolungamento.

Il peso dell'agibilità del Mar Rosso sullo shipping è stato recentemente ben sintetizzato da Maersk, che le ha ascritto il ruolo di **fattore di demarcazione** fra bilancio in attivo o in passivo.

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 Thursday, March 13th, 2025 at 2:00 pm 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.