

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cma Cgm Benjamin Franklin è la prima portacontainer ultra large tornata a transitare per Suez e Mar Rosso

Nicola Capuzzo · Monday, November 3rd, 2025

Com'era prevedibile la francese Cma Cgm è stata la prima shipping line a testare un ritorno alla navigazione attraverso il canale di Suez e il Mar Rosso per servire il trade Asia-Europa dopo quasi due anni di deviazioni e di circumnavigazione dell'Africa per via degli attacchi degli Houthi al largo delle coste dello Yemen.

*Lloyds' List* ha infatti rilevato che la nave Cma Cgm Benjamin Franklin da 17.859 Teu è stata la prima, fra le grandi ultra large container carrier, ad attraversare il Canale di Suez nel suo viaggio di ritorno verso l'Asia. È la prima grande nave portacontainer operata da una delle grandi alleanze armatoriali che torna a riutilizzare questa strategica via d'acqua dall'inizio del 2024.

La Cma Cgm Benjamin Franklin è partita dal porto britannico di Southampton, per poi entrarre in mediterraneo, 'visitare le acque egiziane' e da lì entrare nel canale con destinazione Port Klang, in Malesia, come prossimo scalo. La nave è impiegata sul servizio NEU4 dell'Ocean Alliance, i cui membri includono, oltre a Cma Cgm, anche Cosco Shipping ed Evergreen. All'andata, sulla rotta che dall'Asia l'ha portata verso l'Europa, ha circumnavigato il Capo di Buona Speranza come tutte le portacontainer di dimensioni simili sulla tratta Far East-Nord Europa.

Secondo i dati di Lloyd's List Intelligence, il traffico di portacontainer attraverso lo stretto di Bab el-Mandeb ha registrato un lieve aumento quest'anno rispetto al 2024, ma rimane solo a una modesta percentuale rispetto ai livelli pre-crisi.

Per le grandi portacontainer di portata superiore a 14.000 Teu la ripresa è stata ancora più lenta. Nei primi nove mesi del 2025 sono stati registrati solo 13 transiti da parte di sei navi di portata compresa tra 15.000 e 16.000 Teu, tutte operate da Cma Cgm sulle rotte Asia-Mediterraneo. Tuttavia, secondo quanto segnalato da Johnson Leung, co-fondatore di Linerlytica, le navi più grandi della shipping company francese impiegate sul trade Asia-Nord Europa non si erano mai state viste transitare nel Canale di Suez nell'ultimo anno e mezzo.

Secondo i dati di Lloyd's List Intelligence da gennaio 2023 la via d'acqua egiziana non ha registrato alcun transito di portacontainer di grandi dimensioni da oltre 17.000 Teu. Secondo la stessa fonte Cma Cgm è rimasta una delle poche compagnie di navigazione a continuare a inviare navi nella regione del Mar Rosso durante il conflitto, con una media di circa 16 transiti al mese

quest'anno. Le sue navi sono state scortate dalla marina francese per proteggerle dagli attacchi dei droni Houthi.

Questa 'fuga in avanti' della Cma Cgm Benjamin Franklin è avvenuta dopo la tregua fra Israele e Hamas mediata dal presidente degli Stati Uniti, Donald Trump, ed entrata in vigore il 10 ottobre scorso. Questa

tregua ha anche aumentato le aspettative (speranze) di una graduale ripresa delle crociere sul Mar Rosso, anche se analisti e vettori in genere prevedono che un ritorno in massa non potrà materializzarsi prima, almeno, dell'inizio del prossimo anno.

La tregua a Gaza, tuttavia, rimane molto fragile e questa volatilità rende improbabile che la maggior parte delle compagnie di navigazione, in particolare i principali operatori occidentali, tornino a impiegare le proprie flotte sulle rotte del Mar Rosso in tempi brevi.

**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**

CONTAINER ITALY il 21 Novembre a Milano: ecco programma, temi e relatori

This entry was posted on Monday, November 3rd, 2025 at 10:56 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.