

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Non sarà imminente il ritorno stabile dei vettori marittimi container in Mar Rosso”

Nicola Capuzzo · Thursday, November 13th, 2025

Gli eventi in corso a Gaza e in Cisgiordania sembrano sufficienti a convincere la maggior parte delle compagnie di navigazione che il ritorno alla rotta attraverso il Mar Rosso e il Canale di Suez dovrà essere rinviato fino a quando non vi saranno maggiori certezze sulla sicurezza della rotta. Gli attacchi israeliani contro obiettivi di Gaza dall'inizio del cessate il fuoco il mese scorso sono stati quasi quotidiani, secondo l'Autorità Nazionale Palestinese, mentre la ripetuta violenza dei coloni israeliani in Cisgiordania potrebbe convincere il movimento Houthi a revocare il cessate il fuoco.

Una lettera del maggiore generale Yusuf Hassan al-Madani, capo di stato maggiore dell'esercito Houthi, ha avvertito che le ostilità potrebbero riprendere se il conflitto dovesse intensificarsi nuovamente. “Stiamo monitorando attentamente gli sviluppi e dichiariamo che se il nemico riprenderà la sua aggressione contro Gaza, torneremo alle nostre operazioni militari nelle profondità dell'entità sionista e ripristineremo il divieto di navigazione israeliano nel Mar Rosso e nel Mar Arabico” ha scritto al-Madani.

Xeneta ritiene che la scarsità di dettagli su questa apparente fine degli attacchi convincerà la maggior parte dei global carrier marittimi, o i loro assicuratori, che la rotta del Mar Rosso non è sicura. L'analista Peter Sand ritiene che le compagnie di navigazione container non possano fidarsi della parola dei militari Houthi: “Abbiamo visto alcune compagnie sondare il terreno a intermittenza, con le navi Cma Cgm Zheng He e Cma Cgm Benjamin Franklin che hanno effettuato viaggi nella regione a novembre, ma in generale il numero di navi portacontainer in transito nel Canale di Suez ha registrato una tendenza al ribasso nel corso del 2025?. Secondo Sand un ritorno ai livelli del 2023 di traffico via Suez non sarà imminente.

Un'opinione condivisa da Alphaliner nel suo ultimo rapporto di mercato secondo cui le navi di Cma Cgm sono operative sul servizio Med5 di Ocean Alliance, l'unico a continuare a transitare per Suez per tutto il 2025, con i partner dell'alleanza Evergreen, Cosco e Oocl con cui condividono gli slot a bordo. I partner di Ocean Alliance hanno anche un accordo di slot sul servizio Medex del vettore francese, che opera da e per il Mediterraneo, attraverso il Medio Oriente e il Subcontinente, via Suez, sebbene questo non sia un servizio di Ocean Alliance.

Negli accessi a Bab al-Mandeb e nelle zone circostanti lo Yemen, le navi di Cma Cgm sono protette da navi della Marina francese. “Il fatto che entrambi i servizi facciano scalo a Beirut e

portino rifornimenti importanti al Medio Oriente, e che gli armatori francesi di Cma Cgm siano originari del Libano con radici siriane, potrebbe inoltre aver dissuaso i ribelli Houthi dal prendere di mira qualsiasi nave impiegata in questi due servizi” affermano da Alphaliner.

Cma Cgm è stata la principale compagnia di trasporto container operante attraverso Suez nel 2025, con quasi 1,5 milioni di Teu trasportati sulle sue navi, seguita da Maersk, con circa 1,1 milioni di Teu che transitano attraverso la via d’acqua. Maersk, tuttavia, collega Tanger Med solo con Port Said e Jeddah, circa 500 km a nord del confine yemenita. Le navi Maersk non navigano mai nel tratto più meridionale del Mar Rosso. Tra le altre 10 principali compagnie, solo Msc e Hapag-Lloyd hanno registrato transiti nell’area rispettivamente di 900.000 Teu e circa 150.000 Teu.

Alphaliner ha sottolineato inoltre che “un cambio radicale nel network richiederebbe anche un’importante ristrutturazione dei servizi per i feeder, gli shuttle e i mainliner da e per l’Arabia Saudita, e per gli scali nei porti di passaggio del Mediterraneo sui circuiti Asia-Nord Europa”. Considerazioni come queste implicano che il livello di certezze richiesto ai vettori per tornare alla rotta molto più breve, più economica e meno inquinante attraverso il Mar Rosso e Suez dovrà essere elevato.

Infine Xeneta stima che la navigazione dal Capo di Buona Speranza, molto più lunga, assorba circa 2 milioni di Teu, mentre Sand aggiunge che le tariffe spot dall’Asia all’Europa, al Mediterraneo e alla costa orientale degli Stati Uniti sono crollate del 50% dall’inizio dell’anno. “Un ritorno su larga scala delle navi portacontainer nel Mar Rosso inonderebbe il mercato di capacità e causerebbe un ulteriore calo delle tariffe di trasporto su tutti i traffici a livello globale, non solo su quelli direttamente interessati dalle deviazioni” ha affermato Sand: “Con una previsione di un ulteriore calo del 25% delle tariffe spot globali nel 2026, i vettori stavano già entrando in territorio di perdite, anche senza un afflusso di tonnellaggio dalla rotta di Buona Speranza”.

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 Thursday, November 13th, 2025 at 11:16 am and is filed under [Economia, Market report](#)

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