

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Container, Suez e le shipping line: “Torno anch’io, no tu no!”

Nicola Capuzzo · Thursday, November 27th, 2025

Prosegue il cortocircuito comunicativo (forse sarebbe meglio definirlo braccio di ferro comunicativo) sul ritorno alla navigazione delle navi portacontainer attraverso il canale di Suez. Dopo la ‘fuga in avanti’ della Suez Canal Authority e la frenata di Maersk, ora anche Hapag Lloyd (partner dell’alleanza Gemini con il vettore marittimo danese) è intervenuta per diffondere una precisazione che conclude dicendo: “Vi terremo aggiornati sul network Gemini qualora dovessero verificarsi cambiamenti”.

Nella nota si legge che “l’ambizione di Gemini è sempre stata quella di tornare a rotte Est-Ovest basata su Suez non appena le condizioni di sicurezza nella regione lo consentiranno. Tuttavia, poiché la sicurezza dell’equipaggio, delle navi e del carico rimane la nostra massima priorità, al momento non abbiamo una tempistica specifica per tornare alla navigazione attraverso il Mar Rosso”. Torneremo, ma non sappiamo ancora quando è la sintesi.

Questa precisazione giunge proprio mentre i clienti caricatori e ricevitori pressano le compagnie di navigazione perché cambino le rotte e riducano i transit time, una modifica che i vettori marittimi cercano di posticipare il più possibile perché porterebbe a un ribasso dei noli marittimi e quindi delle loro entrate. “Quando le condizioni di sicurezza lo consentiranno Hapag-Lloyd e AP Moller – Maersk si coordineranno attentamente con i rispettivi clienti e i principali stakeholder per garantire un trasferimento ordinato a un network basata su Suez, con la minima interruzione delle catene di approvvigionamento dei nostri clienti” è scritto nella comunicazione di Gemini.

Oltre a Maersk, l’altro global carrier che nei fatti si è finora esposto mostrando interesse a riportare le sue navi in Mar Rosso e nel canale di Suez è Cma Cgm. La shipping company marsigliese ha da poco ‘sperimentato’ il transito di una sua nave ultra large facendo seguito ad altri passaggi regolarmente effettuati nei mesi scorsi anche con navi più piccole.

La rincorsa a precisazioni e frenate sugli annunci relativi a un imminente ritorno ai transiti delle navi di Maersk attraverso la via d’acqua egiziana è stata innescata da una nota congiunta diramata dalla Suez Canal Authority dove è scritto nero su bianco (anche se non è riportato come dichiarazione del suo amministratore delegato) che le portacontainer della compagnia danese avrebbero iniziato a cambiare rotta già dal prossimo mese di dicembre per poi progressivamente riportare tutto il naviglio. “Il ritorno delle navi Maersk al transito nel Canale di Suez è un’iniziativa a cui farà seguito il ritorno di molte compagnie di navigazione” ha detto l’a.d. Vincent Clerc, prima

di firmare un accordo strategico con l'autorità del canale egiziano. Nel paese Maersk è presente e attiva anche con i suoi terminal portuali e si trova dunque a dover gestire con grande attenzione e diplomazia i rapporti istituzionali con chi preme sugli armatori perché smettano di circumnavigare l'Africa visto che le condizioni di sicurezza in Mar Rosso lo consentono.

Nel mese di novembre è continuato il recupero di traffico via Suez con 1.156 navi per un tonnellaggio netto di 48,5 milioni di tonnellate e un fatturato di 383,4 milioni di dollari (lo scorso anno lo stesso mese aveva visto il passaggio di mille navi per 300 milioni di fatturato).

Durante il Business Meeting CONTAINER ITALY andato in scena nei giorni scorsi a Milano, Ignazio Messina, amministratore delegato della omonima compagnia di navigazione, ha detto che “c'è stata una battuta d'arresto rispetto alla possibilità di tornare a navigare in Mar Rosso con una certa tranquillità, perché da quando è stata siglata la tregua fra Gaza a e Israele sono proseguiti i bombardamenti e l'unico fattore di tranquillità è stato il messaggio degli Huthi che hanno fatto sapere di aver interrotto i loro attacchi anche se non hanno detto fino a quando. Finché non ci sarà una pace stabile difficilmente le compagnie nel breve termine torneranno tutte a navigare via Suez ma se dovessero ripassare tutti dal Mar Rosso i noli marittimi crollerebbero; si assisterebbe a un 30-40% di eccesso di stiva e si tornerebbe a vedere navi ferme in disarmo. Questo sarà abbastanza devastante”.

Tale scenario si inserirebbe in un contesto di mercato che finanziariamente mostra già evidenti segnali di deterioramento. Secondo Sea-Intelligence l'Ebit combinato delle sette maggiori shipping line del trasporto container quotate (Maersk, Cosco, Hapag-Lloyd, One, Hmm, Zim e Yang Ming) nel terzo trimestre del 2025 è crollato a quota 5,12 miliardi di dollari rispetto ai 17,06 miliardi dello stesso periodo del 2024. Un livello di redditività che, seppure ampiamente inferiore rispetto ai picchi dello scorso anno, rimane tuttavia superiore al periodo pre-Covid e sembra essersi assestato su un livello di sostenibilità economica proprio grazie alle rotte allungate intorno all'Africa sul trade Asia-Europa. Il più alto rapporto di Ebit per Teu trasportato è quello di Cosco (350 dollari), seguito da Zim (280 dollari/Teu) mentre per tutti gli altri global carrier oggetto di analisi il rapporto Ebit/Teu è inferiore ai 200 dollari (per One 85 dollari/Teu, per Maersk (83 dollari/Teu) e Hapag Lloyd (65 dollari/Teu). Nel terzo trimestre del 2024 il rapporto Ebit/Teu più basso era pari a 335 dollari.

A vedere il bicchiere mezzo pieno ci ha provato, sempre in occasione del Business Meeting CONTAINER ITALY, il direttore marketing e vendite del Trieste Marine Terminal, Marco Zollia: “Nel momento in cui sarà possibile attraversare Suez in sicurezza credo che le linee marittime Asia-Mediterraneo, e in particolare quelle fra Asia e Adriatico, torneranno a navigare in Mar Rosso perché la differenza di costo (in primis di carburante) è significativa. Ho qualche dubbio in più – ha aggiunto – sul fatto che torneranno a navigare via Suez i servizi che collegano l'Asia ai porti del Nord Europa perché le compagnie hanno ‘scoperto’ il mercato del West Africa. Circumnavigando il Capo di Buona Speranza effettuano toccate ormai regolari e importanti in porti dell'Africa occidentale e riportare quei servizi a navigare via Suez significherebbe ridisegnare le linee per continuare a servire l'Africa occidentale ma in trasbordo, tramite navi feeder”.

Potrebbe dunque succedere che alcune compagnie tornino via Suez a servire il Mediterraneo (e l'Adriatico in particolare) e altre linee proseguano con la circumnavigazione dell'Africa per raggiungere i porti del Nord Europa “con un evidente vantaggio per gli scali italiani che beneficerebbero di un transit time da e per l'Asia inferiore rispetto al Nord Europa” ha concluso Zollia.

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, November 27th, 2025 at 12:06 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.