

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Gli analisti hanno pochi dubbi: il ritorno a Suez impatterà al ribasso sui noli

Nicola Capuzzo · Friday, January 16th, 2026

La notizia del [primo passo di Maersk](#) per tornare a transitare stabilmente in Mar Rosso ha spinto gli analisti a esprimere cautela, sostenendo che questo potrebbe segnare l'inizio di un grande spostamento dal Capo di Buona Speranza al Canale di Suez, con un significativo effetto a catena sui profitti delle compagnie di linea globali nel 2026.

Un primo segnale potrebbe essere [costituito dall'inserimento di Trieste nel servizio Dragon](#) di Msc: per ora la compagnia elvetica mantiene ufficialmente il passaggio dal Capo di Buona Speranza, ma il ritorno all'alto Adriatico, per giunta come primo scalo, appare poco economicamente sostenibile se non in vista di un prossimo ritorno al passaggio via Suez.

La decisione fa seguito a due viaggi di prova della Maersk Sebarok e della Maersk Denver e rientra in un approccio graduale e graduale per riprendere la navigazione est-ovest attraverso il Mar Rosso.

Gli analisti del settore marittimo della Seb, una banca scandinava, hanno affermato di aspettarsi che altri vettori marittimi seguano l'esempio: "Nonostante il potenziale vantaggio del primo arrivato e un picco dei noli a breve termine dovuto alla congestione, ci aspettiamo che i noli scendano a causa dell'effettiva liberazione dell'offerta" ha suggerito Seb in una nota ai clienti.

Peter Sand, responsabile della ricerca presso la piattaforma tariffaria per container Xeneta, ha osservato che Maersk è stata la più avversa al rischio tra i principali vettori per quanto riguarda un ritorno nel Mar Rosso, da qui la sua descrizione della notizia di ieri come un "punto di svolta": "Ciò non significa un immediato ritorno su larga scala del trasporto container nella regione del Mar Rosso", ha sottolineato Sand, in un'intervista rilasciata oggi a *Splash247*. "A seconda della rapidità con cui i vettori vorranno muoversi, potrebbero volerci dai tre ai cinque mesi prima che i collegamenti via Canale di Suez vengano completamente ripristinati" ha affermato.

Sand ha previsto notevoli disagi e congestioni portuali in quel periodo, perché i servizi si adattino a nuove rotte e tempi di transito. Secondo i dati di Xeneta, un ritorno su larga scala a distanze di navigazione più brevi attraverso il Canale di Suez libererebbe di fatto il 6-8% della capacità globale di trasporto di container.

“Le implicazioni di ciò sono chiare sia per i vettori che per gli spedizionieri, con la sovracapacità che esercita una notevole pressione al ribasso sulle tariffe di trasporto”, ha affermato Sand. “Il ritorno alla rotta del Canale di Suez è uno dei fattori chiave che influenzeranno quest’anno la capacità, le tariffe di trasporto, i tempi di transito e il consumo di carburante”, ha affermato Philip Damas, amministratore delegato della società di consulenza marittima Drewry.

L’esperto di trasporto container Lars Jensen, ha dichiarato: “Abbiamo già visto come Cma Cgm abbia gradualmente convertito sempre più servizi sulla rotta di Suez negli ultimi 12 mesi e, con Maersk che ora ha cambiato servizio in modo permanente, tutti i vettori staranno valutando le loro prossime mosse. Se le condizioni rimangono pacifiche, potrebbe essere realistico assistere a un’ampia transizione verso la rotta di Suez per un numero maggiore di vettori nel periodo successivo al Capodanno cinese”.

Un rapporto della società di consulenza danese Sea-Intelligence pubblicato il mese scorso ha mostrato la domanda nel terzo trimestre di ogni anno, sulla base dell’apertura del Mar Rosso all’inizio del 2026, seguita da un periodo di transizione di tre o quattro mesi di congestione operativa, nonché ipotizzando una crescita generale della domanda del 3% a livello globale nel 2026. In questo caso, Sea-Intelligence prevede che la domanda globale di teu\*miglia diminuirà del 12% nel terzo trimestre di quest’anno.

Un elemento in controtendenza è stato però sottolineato da Hua Joo Tan, co-fondatore della società di consulenza asiatica per il trasporto di container Linerlytica, che ha sostenuto che offrire ai clienti un servizio più rapido non è la considerazione principale di Maersk. Secondo i dati raccolti da Linerlytica, i primi due viaggi di prova effettuati da Maersk prevedevano un tempo di percorrenza di 29 giorni da Salalah a Newark, non diverso da una rotta del Capo, nonostante l’utilizzo della rotta più breve di Suez. “Non c’è alcun vantaggio per i clienti in termini di tempi di percorrenza. Gli orari previsti per le partenze successive mostrano tempi di percorrenza simili” ha detto Tan a *Splash247*, sottolineando, quindi, che quello per il surplus di offerta è un falso rischio.

Ad ogni modo, il ritorno di Maersk arriva in un momento in cui i noli sono sotto pressione: il Drewry World Container Index (WCI) è sceso ieri del 4% a 2.445 dollari per feu, principalmente a causa di un calo delle tariffe sulle rotte commerciali transpacifiche e Asia-Europa.

**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**

**Maersk ufficializza il ritorno via Suez con la linea Middle East – Stati Uniti**

This entry was posted on Friday, January 16th, 2026 at 10:55 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.

