

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cma Cgm raddoppia le linee container Asia-Europa che passano via Suez

Nicola Capuzzo · Monday, May 4th, 2026

Ottenuto l'appoggio dei caricatori (che si sono mostrati disponibili a pagare un extra per godere di questa opportunità), Cma Cgm raddoppierà da questa settimana i transiti delle sue linee transoceaniche nel Mar Rosso, al posto della rotta per il Capo di Buona Speranza che ha preso piede negli ultimi anni dopo l'escalation degli attacchi degli Houthi. Lo riporta la testata britannica *Loadstar*. Nelle scorse ore L'Autorità del Canale di Suez ha anche celebrato il passaggio della nave Cma Cgm Grand Palais da quasi 24.000 Teu, la più grande portacontainer due fuel Lng al mondo.

Nel dettaglio, a effettuare i viaggi passando da Suez saranno le navi impegnate sui collegamenti Ocr ed Epic del liner francese, il primo che mette in relazione Giappone e Cina meridionale con il Nord Europa, il secondo che unisce il subcontinente indiano alla stessa area. Altri due collegamenti Asia – Mediterraneo della compagnia marsigliese già erano tornati nei mesi scorsi a servirsi di questa via.

Ocr, in particolare, nella nuova configurazione scalerà anche il porto saudita di Jeddah impiegando 84 giorni (anziché i precedenti 96), servendosi di navi con capacità di 8.400-10.000 Teu. Il primo transito sta vedendo impiegata la nave Cma Cgm Tosca, da 8.488 Teu di capacità, ora in direzione di Rotterdam. Ha inoltre già effettuato il passaggio (e si sta ora dirigendo verso Tanger Med) la Cma Cgm Gemini, da 11.388 Teu, impiegata sul servizio Epic, su cui però in direzione eastbound le navi continueranno a seguire la rotta per il Sudafrica. Nella versione originaria Epic toccava anche i porti di Abu Dhabi e Jebel Ali, negli Emirati, e Sohar, in Oman, ora rimossi.

I potenziali vantaggi di iniziative simili potrebbero essere colti anche da altri operatori, spiegava Linerlytica: “Con i costi del bunker e i noli charter che restano elevati, i risparmi sui costi, insieme alle redditizie opportunità di carico nel Mar Rosso, potrebbero spingere alcuni dei suoi competitor a riconsiderare un ritorno anticipato nel Canale di Suez, preparando il terreno per una nuova guerra dei noli.”

Il Mar Rosso sta inoltre attirando l'attenzione di China United Lines, che recentemente si è alleata con l'operatore connazionale Zhonggu Logistics allo scopo di rafforzare il servizio China Express di quest'ultimo. Lanciato nel 2025 con tre navi e una frequenza irregolare, il collegamento da questo mese di maggio assumerà frequenza settimanale toccando nell'ordine i porti di Shanghai, Ningbo, Nansha, Jeddah, Aqaba, Sokhna, Shanghai nell'arco di 56 giorni, impiegando navi tra i

1.700 e i 2.500 Teu di capacità. Cu Lines si unirà inserendo nella rotazione la sua nave Zhong Ghu Zhu Hai da 2.518 Teu.

L'espansione di CuLines nell'area è direttamente collegata al progressivo abbandono della stessa da parte di Sea Lead, dato che la compagnia cinese è subentrata in alcuni dei contratti di noleggio nave che erano stati siglati da questa. Sulla compagnia container singaporiana si è recentemente abbattuta la scure del governo statunitense, che l'ha accusata di operare al servizio logistico di un network di distribuzione illecita di petrolio iraniano. In particolare l'Ofac (Office of Foreign Assets Control) aveva inserito nella sua lista di entità sanzionate 16 portacontainer che erano state noleggiate da Sea Lead, cosa che ha spinto i partner verso l'interruzione i contratti, portandola inoltre alla chiusura di diversi uffici esteri.

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 Monday, May 4th, 2026 at 1:40 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.