

Deandreis (Srm): “Non esiste il rischio di uno spostamento dei traffici sulla rotta artica”

14 Ottobre 2025 – Monica Zunino



Genoa Shipping Week: il direttore del centro studi non crede che il Mediterraneo perderà la sua centralità. “Nel 2024 da Suez sono passate 12.740 navi, dal polo 97”

Genova – “Non vediamo il rischio della rotta artica, almeno nell’immediato, quindi non vediamo rischi che il Mediterraneo perda la sua centralità”. Lo dicono i numeri, spiega Massimo Deandreis, direttore Srm, centro studi e ricerche, intervenendo al convegno sui noli marittimi organizzato dai **Giovani di Assagenti** all’interno della Genoa Shipping Week. “Il canale di Suez non è mai stato chiuso, anche se si parla di blocco di Suez – dice – Nel 2024 sono passate 12.740 navi. E dalla rotta artica nello stesso arco di tempo, dal primo gennaio al 31 dicembre, sono passate 97 navi. Sono 97 navi contro 12.740 nell’anno in cui c’è stato il calo del 50% dei passaggi da Suez. Quindi teniamo presenti le proporzioni”. Insomma il pericolo di uno spostamento delle rotte con l’emarginazione del Mediterraneo non sarebbe attuale e forse proprio non c’è.

Intanto **il traffico nel canale di Suez nei mesi di agosto e settembre ha segnato una prima timida inversione di tendenza, risalendo, mentre sono lievemente in calo i passaggi dal Capo di Buona Speranza** con la circumnavigazione dell’Africa, che era diventata la rotta principale da fine 2023, per evitare gli attacchi degli Houthi. L’esplosione del Capo di Buona Speranza e il calo di Suez è evidente confrontando i numeri fra gennaio 2024 e settembre 2025 con quelli da gennaio 2022 a settembre 2023 che segna il 50% in meno di transiti. “Però ad agosto e settembre già si vede un po’ di inversione del trend e ci sono le premesse affinché si proceda verso il “risorpassamento” di Suez rispetto al Capo di Buona Speranza – dice Deandreis -. Perché è vero che la questione Houthi non è risolta e tutti i motivi per cui si trovano lì non sono ancora risolti, però è altrettanto vero che la crisi nel Medio Oriente è stata la piattaforma ideale per l’esportazione del loro problema. Quindi se c’è già stata un’interruzione nel momento peggiore, basterebbe migliorare il contesto regionale per vedere una ripresa significativa di Suez che resta centrale”.

Ieri la firma dell’accordo di pace in Medio Oriente, mentre proprio **oggi entra in vigore l’Ustr United States Trade Representative, la tassa Usa imposta alle navi di operatori cinesi o costruite in Cina** che scalano nei porti statunitensi. Lo scenario si muove continuamente e crea incertezza e la situazione geopolitica di forte incertezza è uno dei fenomeni che possono influenzare in futuro i noli. Dentro ci sono le rotte e ci sono i dazi e il rapporto fra Stati Uniti e Cina che a seconda dei differenti scenari in cui evolverà, da una spinta ad un’economia cinese più orientata ai consumi interni e meno spinta all’esportazione del suo surplus produttivo o al contrario una chiusura degli Usa che spinga la Cina a spostare sempre più il suo export verso l’Europa, potrà produrre effetti completamente diversi sul commercio mondiale e le rotte.

In ogni caso “in un mondo che si sta un po’ regionalizzando con blocchi in contrapposizione tra di loro – l’Asia la Cina, gli Stati Uniti, l’Europa – c’è però bisogno di un punto di contatto e l’unico vero punto di contatto di tutte le aree del mondo è il Mediterraneo, perché consente di collegare Asia, Europa, Africa, quindi Gibilterra è il collegamento verso l’Atlantico e Suez è il collegamento verso l’Asia e questo elemento di forza non muterà” dice Deandreis. Per cui il Mediterraneo resterà centrale. Di questi e altri temi, più tecnici, hanno discusso i partecipanti al convegno “Noli marittimi: tra correnti e contratti. Dopo l’introduzione del presidente del **Gruppo Giovani di Assagenti, Lorenzo Giacobbe, hanno parlato Lorenzo Greco, vice presidente Istituto Affari Internazionali, e a seguire imprenditori fra cui Aldo Negri (Finsea-Shipping lines), Vincenzo Romeo (Nova Marine) e i presidenti di Federagenti, Paolo Pessina, di Assarmatori, Stefano Messina, il vicepresidente di Fedespedi, Matteo Somma, e il direttore generale di Confitarma, Luca Sisto.**