

# **Container, con la pace si sgonfia la rotta artica «Non ha senso parlarne»**

## **«NON ESISTONO PORTI TRA I GHIACCI E CON IL MEDIO ORIENTE PACIFICATO IL CANALE DI SUEZ RESTA IL BARICENTRO»**

### **IL FOCUS**

Antonino Pane

«La rotta artica non deve far paura. Cina e Russia la utilizzano come minaccia. Con Suez pacificato, non ha più senso neanche parlarne». Federagenti scende in campo e smonta completamente quella che sembrava essere una delle più grandi incognite sullo sviluppo del Mediterraneo.

A Genova il presidente Paolo Pessina ha letteralmente stroncato l'ipotesi rotta artica. «Non è un'alternativa credibile - ha detto - e non è una minaccia per il Mediterraneo». Intervendendo al Forum dello shipping nell'ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova, il presidente di Federagenti ha preso di petto la situazione e ha smontato quella che negli ultimi mesi, in concomitanza con le crisi geopolitiche che hanno interessato e interessano il Mar Mediterraneo, è diventata uno dei grandi oggetti di dibattito nel mondo dei trasporti marittimi.

### **LA PERCORRENZA**

«In linea teorica - ha precisato Pessina - ridurre i tempi di percorrenza dai porti cinesi all'Europa, dai 40 giorni attuali a 18 (recentemente una nave cinese ha raggiunto il porto inglese di Felixstowe in 20 giorni subendo fra i ghiacci un ritardo di "soli" due giorni), potrebbe innescare una vera e propria rivoluzione epocale nel mondo dei trasporti marittimi». Ma è sbagliato. Infatti, come sottolineato da Pessina, esistono due fattori che la propaganda, in gran parte cinese e russa, non prende in considerazione.

Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo da luglio a ottobre) questa rotta prevede un viaggio punto a punto, ovvero dal porto di partenza a quello di arrivo, mentre oggi le navi sulla rotta Far East-Mediterraneo sono caratterizzate da scali in più porti con ottimizzazione dei carichi, distribuzione degli stessi ed economicità della gestione delle navi e delle linee. «E a oggi - ha affermato Pessina - non risulta esistano porti fra i ghiacci. Inoltre, ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare, il transito in mari con temperature così basse sarebbe impossibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate». Insomma, secondo per il presidente di Federagenti, il Mediterraneo con il Medio Oriente pacificato continua a essere il baricentro di tutte le più importanti rotte.



## LA CONCORRENZA

Il presidente Pessina ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. Ma un allarme lo ha comunque lanciato e «riguarda la concorrenza che ci sarà e sarà durissima, specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime. A quel punto - ha sottolineato - l'overcapacity e l'eccessivo numero di navi rispetto alla domanda spingerà al ribasso i noli, incidendo sui bilanci dei grandi carrier e impedendo ha sottolineato anche ai visi detti "lupi solitari" di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per conquistare traffici e ruoli».

Sarà così? Una importante riflessione su questi aspetti l'ha fatta Massimo Deandreis di Srm, intervenendo al seminario sui noli organizzato dal Gruppo Giovani di Assagenti sempre all'interno di Genova Shipping Week. Deandreis ha sottolineato come le tensioni geopolitiche, le politiche commerciali e la modifica delle rotte di navigazione abbiano portato a un aumento significativo delle tonnellate-miglia nel 2024. Un fattore, questo, che, come ha sottolineato Shipping Italy, contribuisce a una spinta verso l'alto dei noli per i traffici via mare.

Deandreis ha però posto l'accento anche sul disaccoppiamento nel trade fra Cina e Usa: «Anche per effetto dei dazi ci saranno sempre meno traffici diretti e aumenteranno quelli intermediati dai paesi del sud-est asiatico e dalla Cina verso Europa e Golfo americano». Secondo il direttore di Srm, poi, «la rotta artica non è una minaccia imminente considerando che oggi quasi un centinaio di navi hanno transitato da nord a fronte di 12.740 passaggi via Suez nel 2024 nonostante l'insicurezza del Mar Rosso. Suez resta assolutamente centrale. Nel trasporto via mare di container, oltre al calo dei noli registrato negli ultimi mesi, a preoccupare per il futuro sono i 10 milioni di Teu (livello record) di offerta di stiva in costruzione (il 30,4% della flotta esistente)».

Molto interessante anche l'analisi di Carlo Binello (Cma Cgm), ripresa da Shipping Italy. «L'effetto delle tante nuove navi in arrivo sarà parzialmente compensato dalle demolizioni del naviglio più vecchio e dalla transizione ecologica che imporrà un rinnovamento delle flotte. Le previsioni di Alphaliner parlano di 400mila Teu destinati alla demolizione nel biennio 2026-2027». A sostenere i prezzi delle spedizioni via mare di container potrebbero contribuire anche i colli di bottiglia operativi: «A questo proposito il Mediterraneo è ben al di sotto di quanto avviene altrove come tempi d'attesa per lavorare le navi. Spesso oggi è difficile mantenere la regolarità della linea e talvolta gli armatori devono imporre i blank sailing per recuperare. Non è detto dunque che i noli siano destinati a scendere se all'armatore servono più navi per servire una stessa linea a causa delle criticità operative che allungano i tempi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA