

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Cambiamenti climatici e globalizzazione spingono i traffici verso la nuova rotta polare

Nicola Capuzzo · Friday, July 3rd, 2020

Si intitola Climate change impact, Maritime and Economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives ed è lo studio realizzato da Intesa Sanpaolo, SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e IAI-Istituto Affari Internazionali. Il report fornisce una visione complessiva delle reali potenzialità di sviluppo della rotta Marittima Artica alla luce dell'impatto sul cambiamento climatico e dei recenti accadimenti connessi al Covid-19. Presentato all'interno di un webinar internazionale, lo studio ha osservato da varie angolazioni (scenari internazionali delle grandi rotte, aspetti geo-strategici, quelli connessi al climate change e alcuni risvolti normativi) il tema dello sviluppo della rotta Marittima Artica, una delle tre vie principali che attraversano la calotta polare insieme al passaggio a Nord Ovest (NWP, che attraversa l'arcipelago nord canadese unendo l'Atlantico e l'Oceano Pacifico) e alla Rotta Marittima Transpolare (TSR, che taglia drasticamente attraverso il Polo Nord ed è coperta da ghiaccio perenne, quindi al momento è un ipotetico transito). "La questione da affrontare è come, e in che misura, rendere lo sviluppo economico compatibile con l'obiettivo della sostenibilità del pianeta perché, in questo momento, anticipare il futuro è diventata una necessità del presente, spiega Gian Maria Gros Pietro, presidente di Intesa Sanpaolo. La globalizzazione dei mercati, fenomeni come la Belt & Road della Cina, i cambiamenti climatici e le scelte strategiche dei carrier, secondo lo studio, stanno aumentando l'attenzione verso la direttrice artica, quella con maggiori potenzialità grazie a condizioni climatiche più agevoli e alla possibilità di collegare l'Asia e l'Europa da Nord, i porti del Far East con quelli del Northern range da Nord. "Il Rapporto si sofferma anche sulle implicazioni geo-strategiche di questi sviluppi nonché sul loro impatto nei rapporti fra i grandi protagonisti sulla scena internazionale: USA, Cina, Russia e Ue", spiega Ferdinando Nelli Feroci, presidente IAI. La rotta è caratterizzata da traffici stagionali e intraregionali: il 98% è SSS-Short Sea Shipping, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio: tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in SSS è cresciuta del 134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate ma, secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030. Tra l'altro, sostiene lo studio, anche nel periodo della pandemia i traffici su questa rotta sono aumentati: tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi nella NSR del +15% rispetto al 2019. "La rotta artica ha oggi una dimensione regionale: nel porto russo di Sabetta si concentra il 55% della movimentazione totale. Ma c'è una chiara tendenza a sviluppare anche la sua dimensione transoceanica per collegare Asia ed Europa, prospettiva che va letta in relazione alle ingenti riserve energetiche di petrolio e gas e al crescente

interesse della Cina”, sottolinea Massimo Deandreis, Direttore Generale, SRM. Non a caso, è la compagnia marittima cinese Cosco (terza al mondo per trasporto container e specializzata anche in altri tipi di merci) è il carrier più attivo su questa rotta, coprendo il 19% dei transiti complessivi. Il gioco è chiaro, visto che la Cina, continua a portare avanti il progetto Via della Seta, la Belt & road initiative, progettando espansioni verso l’Artico che mostra interessanti giacimenti energetici. La rotta artica, infatti, è soprattutto un corridoio energetico: si stima che le risorse fossili nella regione ammontino a 90 miliardi di barili di petrolio, circa 1.700 trilioni di piedi cubi di gas naturale e 44 miliardi barili di GNL, Gas naturale liquefatto, che rappresenta uno degli asset strategici di grande prospettiva dello shipping anche perché più green e a minor impatto ambientale dell’oil. Tra gennaio e maggio 2020, sono stati realizzati 224 viaggi di navi GNL, diretti in prevalenza verso Belgio (35%), Francia (24%) e Olanda (13%).

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, July 3rd, 2020 at 11:54 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#), [Navi](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.