

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Pronta a salpare la prima linea regolare fra Cina ed Europa lungo la rotta Artica”

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 16th, 2025

Bye bye Canale di Suez? È arrivato il momento della rotta artica come passaggio alternativo per il trasporto merci fra Asia ed Europa? Il Mediterraneo e i porti italiani sono davvero a rischio di perdere centralità?

Il tema negli ultimi giorni è tornato prepotentemente al centro del dibattito perché il prossimo 20 settembre una nave cargo risulta stia per salpare dal porto cinese di Qingdao con destinazione Europa, ma non attraverso il Mar Rosso o circumnavigando l’Africa, bensì navigando la rotta artica. Si tratta di un servizio Cina – Europa chiamato China – Europe Arctic Express e operato da Haijie Shipping Company con la nave Istanbul Bridge da quasi 5.000 Teu che ha già percorso questa rotta da ovest verso est. Più precisamente la rotazione dovrebbe interessare i porti di Ningbo-Zhoushan, Qingdao, Shanghai in Asia e Felixstowe, Rotterdam, Amburgo e Gdansk in Europa.

Il centro di formazione marittima Lloyd’s Maritime Institute ha commentato la notizia sottolineando la differenza di transit time (18 giorni contro i 28 giorni via Suez), la possibilità di evitare l’area insicura del Mar Rosso e la potenzialità futura di solcare la rotta artica grazie alla via navigabile creata dalle navi rompighiacci.

Sul tema è intervenuta (via LinkedIn) anche Robertà Cippà, vertice della società di spedizioni svizzera Cippà Trasporti con sede a Lugano, parlando di “una rivoluzione. Una di quelle che non fanno morti, né troppo rumore. Ma che sicuramente faranno vittime”. A proposito della rotta artica afferma che, nonostante sia stata “sperimentata più volte negli ultimi mesi, ora, per la prima volta, ospiterà un trasporto regolare. È una rivoluzione copernicana, determinata da tre fattori: con lo scioglimento dei ghiacci dovuti al riscaldamento globale, la rotta artica è più facilmente percorribile; il viaggio è più corto (18 giorni contro 28); il rischio di imbattersi in pirati o terroristi Houti è pari a zero”.

Cippà si spinge anche a ipotizzare alcune possibili conseguenze: “I porti di Amburgo e Anversa diventeranno ancor più centrali nello scacchiere logistico eurasiatico, così come i porti scandinavi. I porti del Mediterraneo, al contrario, diventeranno residuali”. Una novità, insomma, ma anche nuovi interrogativi: “Sulla sostenibilità a medio-lungo termine (in inverno serviranno rompighiaccio); sulla capacità dei porti del Nord Europa di assorbire e distribuire ancor più merci;

sulla riconversione dei porti del Mediterraneo, chiamati a fare davvero sistema per non spegnersi progressivamente”.

Ma quali sono oggi i reali rischi e le opportunità di questa nuova via navigabile attraverso i mari dell'estremo nord? Una prima risposta la si può trovare nei numeri pubblicati dal Centre for High North Logistics, una fondazione pubblico-privata norvegese che monitora la condizione delle acque e i transiti mercantili nella regione artica analizzando i tracciati Ais delle navi.

Questo centro ha rilevato finora quest'anno, da giugno a fine agosto, un totale di 52 viaggi, di cui 17 completati, 10 in fase di completamento, 12 attualmente in corso nell'area North Sea Route e 13 viaggi iniziati di recente.

In termini di direzione, le navi protagoniste di questi viaggi sono distribuite in modo abbastanza uniforme: 28 navi sono dirette verso est e 24 verso ovest. Per ciò che riguarda la tipologia è stato registrato il passaggio di 13 navi cisterna, 10 navi portarinfuse, 10 viaggi di navi portacontainer, 9 viaggi di navi da carico generale, 2 viaggi di navi cisterna per il trasporto di Gnl, 2 viaggi di navi da ricerca, 5 pescherecci e 1 viaggio di una nave da carico refrigerata. Secondo le stime del Centre for High North Logistics 25 navi hanno navigato in zavorra, mentre 27 trasportavano merci. Il volume totale stimato del carico in questa fase potrebbe ammontare a circa 1,3 milioni di tonnellate da giugno a fine agosto. I porti di destinazione sono sempre stati scali russi nel Mar Baltico o nel Mare di Barents.

Sulla base di queste rilevazioni, il Centre for High North Logistics conclude che il principale flusso di merci in transito nel 2025, come nel 2024, sarà diretto verso est, dalla Russia alla Cina. Il carico più trasportato è rappresentato dal petrolio greggio (il 54% del totale in termini di tonnellaggio), seguito dalle rinfuse secche (21%) e dalle altre tipologie come merci varie, Gnl e prodotti raffinati (14%). Il trasporto di container finora ha pesato solo per l'11% circa anche se quest'anno si è osservato un aumento del traffico di carichi unitizzati sulla North Sea Route. Le spedizioni dirette a ovest rappresentano solo il 3% circa del volume totale stimato delle merci.

I prossimi mesi (settembre, ottobre e, per alcune tipologie navali anche novembre) rappresentano il periodo attivo dei transiti nei mari artici.

Fino ad oggi nessuna compagnia di navigazione occidentale ha sperimentato la rotta artica, fatta eccezione per Maersk che nel 2018 aveva esplorato con la nave Venta Maersk da 3.500 Teu la navigazione da nord fra i porti di Valdivostok e San Pietroburgo. Questo test è rimasto un episodio isolato per il vettore danese.

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 Tuesday, September 16th, 2025 at 4:17 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#), [Porti](#)

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

