

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc in contrasto con la Cina: no ai passaggi per la rotta artica

Nicola Capuzzo · Tuesday, September 30th, 2025

Ora che la Cina, attraverso le sue compagnie di navigazione, sta spingendo per affermare il transito delle navi mercantili attraverso la rotta artica, il primo armatore al mondo nel trasporto marittimo di container scende in campo per (ri)affermare che lui non seguirà questa scelta ma che continuerà a collegare Asia ed Europa passando da sud.

In una comunicazione inviata ai propri clienti caricatori, Mediterranean Shipping Company (Msc) ha ribadito il suo impegno a evitare la rotta attraverso il mare Artico citando preoccupazioni ambientali e sfide operative. Al contrario delle compagnie di navigazione cinesi che stanno sempre più sfruttando il passaggio nell'Artico beneficiando di tempi di transito significativamente più brevi tra Asia ed Europa.

“La rotta del Mare del Nord rimane poco sviluppata per il trasporto commerciale, poiché la sicurezza della navigazione e del transito non è garantita” ha dichiarato Msc, sottolineando che “un aumento del traffico di transito nell'Artico potrebbe anche avere un impatto sul fragile ecosistema della regione e sulle calotte glaciali”.

La shipping company svizzera fondata e controllata da Gianluigi Aponte ha espresso preoccupazione per l'impatto negativo che l'aumento del traffico marittimo potrebbe avere anche sulle comunità artiche “congestionando le rotte di navigazione esistenti e rallentando il traffico necessario, che è un'ancora di salvezza essenziale per la loro sopravvivenza e prosperità”. La compagnia ha inoltre sottolineato di non avere “alcuna ragione operativa” per utilizzare la rotta artica, in quanto possiede “la capacità e i mezzi per trasportare in modo sicuro e affidabile le merci dei clienti a livello globale senza utilizzare la *Northern Sea Route*”.

Questa posizione di Msc è evidentemente in netto contrasto con il crescente interesse cinese per il trasporto marittimo nell'Artico. Il presidente di Msc, Diego Aponte, ha inizialmente assunto questo impegno ambientale nel 2019, riaffermandolo poi nel 2021 in seguito all'incidente della *Ever Given* nel Canale di Suez e nuovamente nel 2024, quando gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso hanno costretto gli operatori a deviare i servizi attorno al Capo di Buona Speranza. La posizione di Msc è peraltro in linea con quella di altri importanti operatori (fra cui Cma Cgm, Maersk, Evergreen e Hapag-Lloyd) che si sono precedentemente impegnati a evitare il trasporto marittimo da nord.

La rapida espansione delle operazioni di trasporto marittimo cinese nell'Artico si inserisce nel

contesto del crescente impatto dei cambiamenti climatici nella regione. Per diversi anni petroliere e metaniere hanno operato stagionalmente sulla rotta nei mesi di agosto, settembre e ottobre, evidenziando “gli effetti drammatici dei cambiamenti climatici sull’estensione del ghiaccio marino artico”. Si prevede che la finestra di navigazione per le navi non adibite alla navigazione su ghiaccio si allargherà ulteriormente nei prossimi anni.

La compagnia NewNew Shipping prevede di costruire cinque navi portacontainer Arc7 da 4.400 Teu, ice-class, che potrebbero potenzialmente operare sulla rotta per gran parte dell’anno, anche in inverno, con l’assistenza di una nave rompighiaccio. Un investimento, questo, che testimonia l’impegno a lungo termine degli operatori cinesi nel trasporto marittimo nell’Artico.

Il dibattito sulla navigazione artica andrà intensificandosi nel prossimo futuro e i vantaggi economici derivanti da tempi di transito più brevi tra Asia ed Europa dovranno essere valutati in relazione ai potenziali impatti ambientali e agli interessi delle comunità indigene della regione.

Per ora, il settore dei trasporti marittimi resta diviso: i principali operatori occidentali mantengono i loro impegni ambientali, mentre nuovi attori, in particolare dalla Cina, portano avanti ambizioni artiche che potrebbero rimodellare radicalmente le rotte marittime globali.

Uno spartiacque sembra essere stato l’avvio nei giorni scorsi del primo servizio di trasporto marittimo di linea ribattezzato “Arctic Express” e operato dalla compagnia Sea Legend che in 18 giorni collegherà Ningbo, in Cina, a Felixstowe, nel Regno Unito. La nave portacontainer Istanbul Bridge è partita dalla Cina orientale il 22 settembre scorso con 4.900 container Teu e il suo arrivo in Europa è previsto per il 10 ottobre.

“Il tempo di transito diretto dal porto di Ningbo-Zhoushan a Felixstowe è di soli 18 giorni, rispetto agli oltre 25 giorni del China-Europe Railway Express; oltre 40 giorni tramite il Canale di Suez e oltre 50 giorni attorno al Capo di Buona Speranza” ha affermato alla partenza della nave Li Xiaobin, direttore operativo di Sea Legend Shipping Pte Ltd. con sede nella RAS di Hong Kong. “Ciò aumenta notevolmente la velocità della catena di fornitura, riduce del 40% gli stock aziendali e taglia i capital cost per le aziende” ha aggiunto evidenziando i benefici di questa rotta alternativa.

Sebbene l’Artico abbia visto numerosi viaggi portacontainer point-to-point nell’ultimo decennio, il servizio di Sea Legend è il primo ad assomigliare a un tradizionale servizio di linea che collega diversi porti cinesi a destinazioni europee. Oltre a Felixstowe, la nave è destinata a raggiungere Rotterdam, Amburgo e Danzica. L’estate scorsa la nave Istanbul Bridge ha stabilito un nuovo [record diventando la più grande portacontainer ad attraversare l’Artico](#).

Il percorso settentrionale è significativamente più breve rispetto ai corridoi marittimi tradizionali attraverso il Canale di Suez o la punta meridionale dell’Africa. Un viaggio da Ningbo al Regno Unito dura oggi fra i 40 e i 50 giorni.

N.C.

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 30th, 2025 at 3:40 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#)

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