

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La Istanbul Bridge è arrivata a Felixstowe ma la rotta artica spaventa pochi in Italia

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 15th, 2025

La nave portacontainer Istanbul Bridge della compagnia NewNew Shipping è arrivata al porto di Felixstowe, nel Regno Unito, attraversando la rotta artica e completando così il viaggio inaugurale della prima linea marittima regolare per il traspòerto container fra Cina ed Europa. Ha impiegato una ventina di giorni per completare il viaggio partito dal porto di Ningbo-Zhoushan, nella provincia dello Zhejiang, nella Cina orientale.

Questo nuovo servizio di linea collegherà, secondo i programmi, i porti di Ningbo, Shanghai, Qingdao e Dalian sul lato cinese e in Europa Felixstowe nel Regno Unito, Rotterdam in Olanda, Amburgo in Germania e Danzica in Polonia.

Riducendo i tempi di navigazione a circa 20 giorni la rotta artica garantisce un vantaggio temporale significativo (almeno 20 o 30 giorni in meno) rispetto all'alternativa via Suez (o circumnavigando l'Africa) e risulta competitivo anche rispetto al China-Europe Railway Express (che impiega anch'esso 20 giorni di transito) ma dipende ovviamente dallo scioglimento dei ghiacci (in estate la rotta è navigabile senza necessità di navi rompighiaccio).

Secondo le statistiche dell'autorità doganale di Ningbo, il valore delle merci esportate durante il primo viaggio della nave Istanbul Bridge è stato di circa 1,4 miliardi di yuan (197 milioni di dollari) e fra le merceologie imbarcate c'erano abbigliamento, armadi di accumulo di energia, batterie e altri beni.

Già nel 2018 la Cina ha pubblicato un libro bianco intitolato “La politica artica della Cina”, in cui era scritto che la Repubblica Popolare sperava di collaborare con tutte le parti per costruire una “Via della seta polare” attraverso lo sviluppo delle rotte marittime artiche. Progetto che adesso sta entrando nel vivo spaventando qualcuno e lasciando pressoché indifferenti altri player di mercato.

Msc, il primo vettore marittimo al mondo nei container, si è affrettato a fare sapere ai propri clienti che non seguirà la stessa strada per ragioni sia ambientali che operative (economiche).

Il tema della rotta artica e di quanto possa rappresentare una minaccia per il Mediterraneo (e per i porti italiani in particolare) tiene banco in molti convegni attualmente. Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Matteo Paroli, ritiene ad esempio che “la rotta artica

entro 10 anni potrebbe diventare stabile e percorribile per tutto l'anno. Mi domando: questa Ue così attenta agli impatti ambientali che i commerci hanno come potrebbe affrontare l'avvio di una rotta stabile che impatta su ecosistemi estremamente delicati? Cosa potrebbe succedere in caso di sinistro grave in quei mari? Chi andrebbe in tempi rapidi e sostenibili a soccorrere quegli equipaggi? Chi potrebbe garantire di dare soccorso a quel tipo di navi? Queste domande vorrei che se le ponesse anche il legislatore comunitario” sono state le parole espresse dal vertice dei porti di Genova e Savona. “La rotta artica taglia fuori la centralità del Mediterraneo, crea un vulnus importante per tutti quei paesi che sul mare hanno ottenuto ricchezze e prosperità” ha aggiunto.

In occasione dello stesso convegno a Lugano anche Juan Pablo Richards, Region South Europe senior managing director di Hapag-Lloyd, è intervenuto sul tema dicendo: “Siamo una compagnia di navigazione molto attenta alla sostenibilità e abbiamo preso impegni precisi in tal senso con gli investitori. Alla rotta artica ci guardiamo ma pensiamo che le rotte attuali siano quelle dove opereremo ancora per molto, quindi Mar Rosso e Suez”.

Secondo il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Edoardo Rixi, l’alternativa navigabile rappresentata dalla rotta artica “va affrontato a livello Mediterraneo; preoccupa soprattutto gli Stati Uniti ed è uno dei motivi per cui c’è stata l’escalation dei dazi”. L’esponente di Governo sottolinea che non è green, dobbiamo contrastarla come bacino europeo. Io contesto all’Europa di aver vissuto in una bolla non guardando cosa c’era fuori. Il Mediterraneo dovrebbe avere un mercato quasi di libero scambio interno con regole comuni. L’Africa è instabile da quando l’Europa per 20 anni non ha guardato al continente africano. Oggi la penetrazione cinese in Africa è più forte di quella europea, i cinesi non hanno certo una visione della centralità del Mediterraneo dal punto di vista geopolitico”. La rotta artica, secondo Rixi, “è un tema che va combattuto non con le guerre ma con il commercio, con la penetrazione commerciale, e l’Italia può essere un elemento catalizzatore per via dei rapporti multilaterali che ha con il mondo arabo. Sicuramente non possiamo stare passivi di fronte a una logistica che diventerebbe russo-cinese”.

Per Massimo Deandreas (Srm) “la rotta artica non è una minaccia imminente” perché “nell’ultimo anno quasi un centinaio di navi l’hanno percorsa contro le 12.740 transitate per il canale di Suez nel 2024. Ad oggi non c’è proporzione; Suez resta assolutamente centrale”.

A dire la sua sulla rotta artica è stato anche Paolo Pessina, presidente di Federagenti, secondo il quale non è un’alternativa credibile o una minaccia per il Mediterraneo. Intervenendo al Forum dello shipping nell’ambito della Genoa Shipping Week in corso a Genova, Pessina ha sottolineato che esistono due fattori che non vengono presi in considerazione. Oltre alla stagionalità (attualmente la rotta artica consente transiti solo alcun mesi durante l’anno) 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 ad oggi – ha affermato – non risultano esistenti porti fra i ghiacci”. Inoltre (ed è questo il secondo fattore che molti fingono di ignorare) il transito in mari con temperature così basse non sarebbe possibile per molte tipologie di merci che proprio dalle temperature verrebbero danneggiate e deteriorate.

Il Presidente di Federagenti ha quindi escluso che la concorrenza si possa giocare attraverso un utilizzo della rotta a nord. “Ma concorrenza – ha detto – ci sarà e sarà durissima specie quando Suez tornerà a operare a pieno regime e 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 ‘lupi solitari’ di approfittare di mancata trasparenza anche nei porti, per

---

conquistare traffici e ruoli”.

**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**

Torna CONTAINER ITALY: domanda e offerta di spedizioni s'incontrano a Milano il 21 Novembre

This entry was posted on Wednesday, October 15th, 2025 at 11:00 am and is filed under Porti. You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.