

COMUNICATO STAMPA

**OGGI IL WEBINAR INTERNAZIONALE DI INTESA SANPAOLO, SRM E IAI
SULLA ROTTA MARITTIMA ARTICA**

L'evento è incentrato sullo studio di Intesa Sanpaolo e SRM sulle reali potenzialità di sviluppo della Rotta Artica alla luce dell'impatto sul cambiamento climatico e dei recenti accadimenti connessi al Covid-19

Alcuni Highlight della ricerca

- Le gerarchie del commercio internazionale stanno mostrando cambiamenti dovuti alla necessità di ricercare modi di trasporto e rotte che riescano a garantire ai vettori percorsi meno onerosi e più rapidi, specie in periodi come questo caratterizzati dalla pandemia. I cambiamenti climatici stanno sempre più portando l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica (c.d. NSR o Northern Sea Route) che ha potenzialità dovute a condizioni climatiche più agevoli ed alla possibilità di collegare i porti del Far East con quelli del Northern range da Nord.
- La rotta è caratterizzata da traffici stagionali ed 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 tonn. Secondo le stime (ante Covid-19), il traffico dovrebbe crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonn. nel 2030.
- Anche nel periodo della Pandemia i traffici sono aumentati: tra gennaio e aprile 2020 si è avuta una crescita dei passaggi nella NSR del +15% rispetto al 2019.
- La compagnia marittima cinese Cosco (terza al mondo per trasporto container ma che è specializzata anche in altre tipologie di merci) è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi.
- La Cina, infatti, nonostante il Covid-19, continua a portare avanti il progetto "Belt & Road Initiative", anche progettando espansioni verso l'Artico che mostra interessanti giacimenti energetici.
- La rotta artica 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.
- Nell'area sono in essere importanti progetti sul GNL (Gas Naturale liquefatto) in 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%).

Napoli, 3 luglio 2020 - Si terrà oggi venerdì 3 luglio alle ore 12.00 il webinar internazionale organizzato da Intesa Sanpaolo, SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) e IAI-Istituto Affari Internazionali sulla **Rotta Marittima Artica**.

Il webinar – che si svolgerà in lingua inglese - ha lo scopo di presentare lo studio realizzato da SRM e Intesa Sanpaolo “**Climate change impact, Maritime and Economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives**”, che fornisce una visione complessiva delle reali potenzialità di sviluppo di questa rotta alla luce dell'impatto sul cambiamento climatico e dei recenti accadimenti connessi al Covid-19.

Apriranno i lavori il Presidente di Intesa Sanpaolo, **Gian Maria Gros-Pietro**, e il Presidente dello IAI, **Ferdinando Nelli Feroci**. Modererà l'incontro **Nathalie Tocci**, Direttore dello IAI.

Giovanna Paladino, Responsabile della Segreteria Tecnica di Presidenza di Intesa Sanpaolo, e **Massimo Deandrei**, Direttore Generale di SRM, illustreranno i risultati della ricerca, caratterizzata anche da prestigiose collaborazioni internazionali con l'Università di Anversa e lo Shanghai International Shipping Institute.

L'analisi ha osservato da varie angolazioni il tema dello sviluppo della Rotta Marittima Artica: gli scenari internazionali delle grandi rotte, gli aspetti geo-strategici, quelli connessi al *climate change* e alcuni risvolti normativi.

La globalizzazione dei mercati, fenomeni come la Belt & Road della Cina, i cambiamenti climatici, e le scelte strategiche dei carrier, stanno però aumentando l'attenzione verso la direttrice artica.

Ne discuteranno autorevoli esperti nazionali e internazionali: **Heather Conley**, Senior Vice President for Europe, Eurasia and the Arctic – Center for Strategic and International Studies (Washington D.C., USA); **Malte Humpert**, Founder & Senior Fellow, The Arctic Institute (Tahoe City, USA); **Lapo Pistelli**, International Affairs - Executive Vice President, ENI e **Jennifer Spence**, Adjunct Professor, University of Carleton (Ottawa, Canada).

Terrà le conclusioni il prof. **Romano Prodi**, già Presidente del Consiglio dei Ministri in Italia e della Commissione Europea.

DICHIARAZIONI

Gian Maria Gros-Pietro, Presidente di Intesa Sanpaolo: *La rotta artica è un tema che va al di là del suo significato economico ed include aspetti geopolitici, riflessioni sui cambiamenti climatici e sugli aspetti normativi necessari ad assicurare che l'unicità dell'ambiente di quella regione sia preservata. 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.*

Ferdinando Nelli Feroci, Presidente, IAI: *Gli effetti del cambiamento climatico e importanti sviluppi nelle tecnologie applicate alla navigazione marittima stanno aprendo significative prospettive di sviluppo della rotta artica, che va assumendo sempre più valenza strategica sugli scenari globali. Il rapporto di Intesa Sanpaolo e SRM analizza in dettaglio e con grande precisione tutti questi elementi e approfondisce gli scenari che potrebbero aprirsi per l'industria del trasporto marittimo come conseguenza di un maggiore e più sistematico utilizzo della rotta artica, ivi comprese le possibili conseguenze sulle rotte tradizionali e i relativi sistemi portuali. Ma 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.

Giovanna Paladino, Responsabile della Segreteria Tecnica di Presidenza, Intesa Sanpaolo:

L'Artico è rimasto per decenni un'area pacifica e di collaborazione. Oggi i cambiamenti climatici e l'eventuale sfruttamento delle risorse energetiche rendono possibili nuove dinamiche geopolitiche che lasciano aperta la questione se la regione diventerà terreno di competizione o cooperazione internazionale, anche alla luce degli eventi collegati alla diffusione del Covid-19. La pandemia, infatti, non solo ha portato con sé la più grave crisi di sempre ma ha anche influenzato profondamente le relazioni tra gli Stati interessati all'Artico, fornendo all'Europa l'occasione di proporre, in modo più incisivo, un approccio di sviluppo equilibrato e coerente con elevati standard di preservazione e difesa dell'ambiente.

Massimo Deandreis, Direttore Generale, SRM: *Lo studio rientra nel filone delle analisi strategiche di SRM, rivolte ad analizzare e monitorare l'economia marittima globale. 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. Uno sviluppo che deve però fare i conti con il rispetto di un ecosistema ambientale unico e molto sensibile. Difficilmente questa rotta diventerà una vera alternativa a Suez e alla centralità del Mediterraneo ma è importante studiare cosa accade e osservare le dinamiche in corso. Questo è stato l'obiettivo del nostro lavoro.*

Programma: <https://bit.ly/program-webinar-july-3rd>

Registrazione al webinar sulla **piattaforma Zoom**: <https://bit.ly/webinar-july-3rd>

STUDIO SRM – INTESA SANPAOLO SULLA ROTTA ARTICA: <https://bit.ly/arctic-route-paper>

SINTESI dello studio

THE ARCTIC ROUTE: Climate Change Impact, Maritime and economic scenario, geostrategic analysis and perspectives

- Le gerarchie del commercio internazionale stanno mostrando cambiamenti dovuti alla necessità di ricercare modi di trasporto e rotte che riescano a garantire ai vettori percorsi meno onerosi e più rapidi, specie in periodi come questo caratterizzati dalla pandemia.
- Sul globo sono disegnate 3 "vie" principali che attraversano la calotta polare: il passaggio a Nord Ovest (NWP), la Rotta Marittima Transpolare (TSR) e la Northern Sea Route (NSR).

- Il Passaggio a Nord-Ovest (NWP) attraversa l'arcipelago nord canadese unendo l'Atlantico e l'Oceano Pacifico; la Rotta Marittima Transpolare (TSR) taglia drasticamente attraverso il Polo Nord ed è coperta da ghiaccio perenne, quindi al momento è un ipotetico transito; **la Northern Sea Route (NSR) è quella con maggiori potenzialità grazie a condizioni climatiche più agevoli ed alla possibilità di collegare l'Asia e l'Europa da Nord.**
- Nel 2019, la NSR è stata aperta ai transiti (cioè ai traffici di lunga percorrenza) **per il 30% dell'anno da luglio agli inizi di novembre** per un periodo di circa 14 settimane. In realtà però se si guarda alla movimentazione complessiva vi è una attività molto più intensa che si verifica anche in mesi più freddi.
- La rotta è ad ora prevalentemente caratterizzata da **traffici intraregionali**: il 98% è in SSS (Short Sea Shipping, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio) ed è soprattutto concentrata intorno al porto di Sabetta in Russia (55%).
- Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in Short Sea Shipping di quest'area è cresciuta del 134% in media d'anno, raggiungendo la cifra di 31,5 milioni di tonnellate.
- I **transiti internazionali** di lungo raggio (non quindi intraregionali) che percorrono l'intera rotta e che quindi rappresentano solo una parte della movimentazione complessiva hanno raggiunto quasi 700 mila tonnellate nel 2019.
- Secondo le stime (ante Covid-19), i volumi totali potranno **crescere fino a raggiungere i 100 milioni di tonnellate nel 2030** con la speranza che i transiti internazionali siano una parte sempre più consistente di questi.
- **La compagnia marittima cinese COSCO** (terza al mondo per trasporto container ma che è specializzata anche in altre tipologie di merci) è il *carrier* più attivo su questa rotta coprendo **il 19% dei transiti complessivi**.
- La Cina, infatti, continua ad incentivare **il suo ambizioso progetto, denominato "Belt & Road Initiative"**, anche progettando espansioni verso l'Artico che mostra interessanti giacimenti energetici.
- Anche le **navi container** stanno sperimentando questa rotta e nel 2018, Venta Maersk (3.600 Teus) ha realizzato il 1° transito di navi container lungo la NSR tra Busan, importante porto della Corea del Sud e lo scalo di Bremerhaven nel Northern range europeo in Germania.
- La movimentazione complessiva dell'area è comunque in crescita ed in fermento e i viaggi sono aumentati tra Gennaio e Aprile 2020 (e dunque in pieno periodo Covid-19) del 15% e cresceranno ancora.
- **Nuove vie e nuove rotte sempre più brevi ed economiche**: lo studio ha stimato che per andare da Rotterdam a Shanghai la NSR sia più veloce rispetto allo stesso

viaggio tramite il Canale di Suez **con un risparmio del 20% pari** a circa una settimana di viaggio (e circa il 40% più veloce dal Northern Range al in Giappone pari a circa due settimane in meno).

- La **Rotta Artica**, per le sue caratteristiche e per le direttrici marittime servite, difficilmente potrà essere un'alternativa al **Canale di Suez** che rappresenterà ancora la via più conveniente da seguire per i traffici verso l'area Mediterranea. Le due rotte potranno essere però, nelle strategie dei vettori, complementari tra loro, offrendo un ventaglio più ampio delle possibilità da perseguire per trasportare le merci.
- La Northern Sea Route è soprattutto **un corridoio energetico in** particolare per il GNL che rappresenta uno degli asset strategici di grande prospettiva dello shipping anche perché più "green" e a minor impatto ambientale dell'Oil; la U.S. Geological Survey stima difatti 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.
- Cifre di rilievo concentrate soprattutto in Russia che detiene il 70% delle risorse di Gas e il 41% di Oil dell'artico.
- Nuovi **investimenti infrastrutturali** si stanno realizzando nel percorso della rotta artica in particolare nella penisola di Yamal nel Nord-Ovest della Russia. Yamal LNG è uno degli investimenti per l'estrazione di Gas Naturale Liquefatto più importanti del Mondo. Il progetto quasi completato (98,1%) ha richiesto un investimento di oltre 30 miliardi di dollari ed ha attualmente 3 impianti in attività. Tra il 2017 e il 2019 (periodo di attività) l'impianto ha prodotto oltre 27,2 milioni di tonnellate di LNG.
- Il porto russo di Sabetta, che ha raggiunto i 20,5 milioni di tonnellate movimentate nel 2019, è parte di questo progetto.
- Un progetto "gemello" denominato Arctic LNG-2 è in corso. Interessa un investimento totale di \$ 21 miliardi e una produzione stimata di 20 mln di tonnellate di GNL all'anno entro il 2023.
- Anche grazie a questi ingenti investimenti, i traffici di GNL stanno crescendo e tra gennaio e maggio 2020, 224 viaggi di navi GNL sono stati realizzati, diretti soprattutto verso il Belgio (35%), la Francia (24%) e l'Olanda (13%).

Per ulteriori informazioni:

Ufficio Stampa Intesa Sanpaolo

stampa@intesasanpaolo.com