

IL PUNTO

La rotta artica che insidia il Mediterraneo

CLAUDIA LUTSE

 La rotta marittima artica cresce e prova a spostare l'asse del commercio da nord a sud. «La rotta artica ha oggi una dimensione regionale. Ma c'è una tendenza a sviluppare anche i collegamenti transoceanici per collegare Asia ed Europa, anche in relazione alle ingenti riserve di petrolio e gas e all'interesse della Cina», spiega **Massimo Deandreis**, direttore generale di **Srm**, il centro studi che ha curato un'analisi con **Intesa Sanpaolo**. Uno sviluppo che deve fare i conti con il rispetto dell'ecosistema. «Difficilmente questa rotta diventerà una vera alternativa a Suez e al Mediterraneo» premette Deandreis. Ma la dinamica è chiara. La Northern Sea Route (Nsr), una delle tre vie principali che attraversano la calotta polare, ha maggiori potenzialità perché può collegare Asia ed Europa da Nord. Tra il 2011 e il 2019, la movimentazione in Short Sea Shipping di quest'area è cresciuta del 134% all'anno, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate, e secondo le stime triplicherà nel 2030. Per andare da Rotterdam a Shanghai la Nsr è più veloce rispetto al Canale di Suez di una settimana (il 20%) e il 40% più veloce dal Northern Range al Giappone (15 giorni). «È un vantaggio anche in termini ambientali, calano le emissioni – spiega Deandreis –. Ma si aprono interrogativi sulla sostenibilità di un ecosistema dove si investirà per estrarre gas naturale e costruire porti». «Il tema - dice **Gian Maria Gros-Pietro**, presidente di **Intesa Sanpaolo** - è come rendere lo sviluppo eco-sostenibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il clima che cambia e gli effetti del Coronavirus lanciano la corsa dei trasporti sulla rotta artica

Per andare da Rotterdam a Shanghai è più veloce del Canale di Suez: il risparmio è del 20 per cento
Gros-Pietro: ma serve uno sviluppo sostenibile perché l'unicità di quell'ambiente va preservata

I transiti internazionali di lungo raggio hanno raggiunto 700 mila tonnellate l'anno

Gli analisti: il traffico è aumentato anche durante i mesi di lockdown

CLAUDIA LUISE

Occuparsi di ciò che accade con lo sviluppo crescente della rotta marittima artica è un modo per guardare al futuro. Una prospettiva che ha degli aspetti positivi e degli svantaggi e che rischia di spostare l'asse del commercio marittimo da sud (quindi da Suez) a nord, influenzando lo sviluppo di tutti i paesi mediterranei. Per approfondire il tema **Intesa Sanpaolo, SRM - Studi e ricerche per il Mezzogiorno** e Istituto affari internazionali hanno realizzato uno studio dal titolo "Climate change impact, Maritime and Economic scenario, Geo-strategic analysis and perspectives" che fornisce una visione delle potenzialità di sviluppo di questa rotta alla luce dell'impatto sul cambiamento climatico e degli effetti della pandemia. Come emerge dalla ricerca, il commercio internazionale ha la necessità di ricercare modi di trasporto e rotte che riescano a garantire ai vettori percorsi meno onerosi e più rapidi. I cambiamenti climatici stanno sempre più portando l'attenzione verso la Rotta Marittima Artica (la cosiddetta Northern Sea Route o Nsr) 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. 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). Questo può essere considerato un vantaggio in termini ambientali perché comunque riducendo i giorni di viaggio si riducono le emissioni, ma apre interrogativi forti sulla tenuta stessa dell'ecosistema artico. «È un tema - commenta **Gian Maria Gros-Pietro**, Presidente di **Intesa Sanpaolo** - 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, per il presidente del Gruppo bancario, 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».

La rotta è caratterizzata da traffici stagionali e intraregionali: il 98%, infatti, è Short Sea Shipping, vale a dire trasporto marittimo di corto raggio. Tra il 2011 e il 2019, questo tipo di movimentazione è cresciuta del 134% medio annuo, raggiungendo 31,5 milioni di tonnellate. Per quanto riguarda i

transiti internazionali di lungo raggio che percorrono l'intera rotta hanno raggiunto quasi 700 mila tonnellate nel 2019. Nel 2019 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. 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. 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 è il carrier più attivo su questa rotta e copre il 19% dei transiti complessivi e la Cina ha forti interessi di espansione. 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 di barili di gas naturale liquefatto. In questo contesto è la Russia che detiene il 70% delle risorse di Gas e il 41% di Oil dell'artico e sta investendo per realizzare infrastrutture che possano sfruttare le risorse. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





AFP

Il rischio è che con lo sviluppo crescente della rotta marittima artica si sposti l'asse del commercio da sud a nord

"L'interesse della Cina continua a crescere Bisogna rispettare l'ecosistema ambientale"

MASSIMO DEANDREIS Il direttore generale di **Srm**: la tendenza è chiara

L'INTERVISTA

Massimo Deandreis, direttore generale di **SRM** (Centro studi sostenuto da **Intesa Sanpaolo** e **Compagnia di San Paolo**) ha realizzato la ricerca sulla rotta marittima artica.

Come mai è importante osservare questa nuova strada per i traffici mondiali?

«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».

Quale impatto può avere per le nostre economie?

«Difficilmente questa rotta, per le sue caratteristiche e per le direttrici marittime servite, diventerà una vera alternativa a Suez che rappresenterà ancora la via più conveniente da seguire per i traffici verso l'area Mediterranea. Ma è importante osservare le dinamiche in corso per essere preparati al futuro e questo è stato l'obiettivo del nostro lavoro. Le due rotte potranno essere, nelle strategie dei vettori, complementari tra loro, offrendo un ventaglio più ampio delle possibilità da perseguire per trasportare le merci».

Qual è il vantaggio della rotta marittima artica?

«Lo studio ha stimato che per andare da Rotterdam a Shanghai la Nsr sia più veloce rispetto allo stesso viag-

gio 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). Questo può essere considerato un vantaggio anche in termini ambientali perché si riducono le emissioni ma comunque apre interrogativi sulla sostenibilità di un ecosistema dove si andrà a investire per estrarre gas naturale liquefatto e per costruire infrastrutture portuali. Lo sviluppo della Nsr deve quindi fare i conti con il rispetto di un ecosistema ambientale unico e molto sensibile».

Oltre alla Cina, che ha importanti progetti attivi per espandersi nell'Artico, come si sta muovendo la Russia?

«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 gas naturale liquefatto. 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 di dollari e una produzione stimata di 20 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto all'anno entro il 2023». C.LUI. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Massimo Deandreis

