

Ma il passaggio a Nord non attira più i big dei container: Msc e Cma Cgm non la useranno, cautela dagli armatori italiani

Il virus non ferma la rotta dell'Artico In sei mesi il traffico cresce del 9%

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

Il colosso russo Sovcomflot ha sottolineato anche nella presentazione dei conti che la "Christophe de Margerie", una grande nave che trasporta gas naturale liquefatto, ha potuto compiere tutta la rotta del passaggio a Nord già a maggio, «due mesi prima del solito». Per i conti della compagnia controllata da Mosca è un risultato ottimo. Per l'ambiente invece potrebbe non essere una notizia così entusiasmante. La rotta lungo le coste della Siberia è la nuova frontiera dei trasporti marittimi: è la via più breve per collegare due mercati fondamentali, l'Asia e l'Europa, la Cina e le fabbriche dell'area tedesca. In tre anni, dal 2016 al 2019, il traffico su quella via d'acqua è cresciuto del 58%. Le navi l'anno scorso hanno compiuto 2.694 viaggi lungo la rotta artica, secondo i dati raccolti dal centro per la logistica della norvegese Nord University. Per ora non sono i container a compiere il passaggio nelle acque ghiacciate, ma le navi piene di minerale ferroso, petrolio, gas naturale e altre materie prime.

La pandemia ha rallentato ovunque le spedizioni via mare, ma tra i ghiacci il numero di navi è invece cresciuto. Nei pri-

La scorciatoia nel ghiaccio



mi sei mesi del 2020, quando il mondo è stato in buona parte in lockdown, gli analisti hanno contato 935 passaggi marittimi (+9,3%). Gli scienziati hanno avvertito da tempo che lo sfruttamento commerciale di quell'area del Pianeta ha controindicazioni fortissime.

L'Artico si sta surriscaldando a una velocità doppia rispetto a quella del resto del mondo e lo mostrano le rilevazioni degli ultimi 30 anni. Le navi che trasportano Gnl rappresentano la tipologia di unità che maggiormente solca quei mari e gli ambientalisti hanno calco-

lato che da sole, nel 2019 quelle tanker hanno bruciato 239 mila tonnellate di carburante, contro le 6.000 tonnellate del 2017.

Le compagnie container da qualche mese hanno avviato una svolta green. Msc, secondo armatore al mondo, ha annunciato di non voler sfruttare la scorciatoia tra i ghiacci: «La rotta è stata già testata da altri gruppi marittimi. Noi siamo convinti che i 21 milioni di container movimentati ogni anno dalla compagnia possano essere trasportati in tutto il mondo senza dover attraversare il cor-

19700

La distanza tra i porti di Shanghai e Rotterdam via Canale di Suez: circa un mese con la nave

15100

Lo stesso percorso, ma passando da Nord: la rotta è usata per il gas e le materie prime

ridoio artico». Non è stata l'unica: Cma Cgm, Evergreen, Hapag-Lloyd hanno aderito all'appello.

«La rotta artica è certamente una prospettiva, ma non rappresenta un'alternativa alle rotte attuali - spiega Stefano Messina, presidente di Assarmatori -. Se ne parla da anni. Di certo i mutamenti climatici hanno reso possibile ciò che un tempo era improponibile, ma è necessaria una grande prudenza: la rotta artica presuppone misure particolari per preservare un ambiente con equilibri delicatissimi e

forse anche il destino di questo tracciato marittimo sarà legato a una riscrittura del mercato globale, forse inevitabile dopo l'emergenza coronavirus».

Anche Confitarma è prudente: «Ritengo - afferma Mario Mattioli, presidente dell'associazione degli armatori italiani - che in ogni caso serva molta cautela per evitare un forte impatto sull'ecosistema, considerando la già grave problematica dello scioglimento dei ghiacci. Comunque, non solo dovrebbe essere predisposto un quadro normativo adeguato, ma gli investimenti dovrebbero concentrarsi sul miglioramento delle infrastrutture, sull'utilizzo di strumenti satellitari per un migliore monitoraggio della regione, e anche sul rafforzamento della ricerca e delle misure di sicurezza. In questo contesto, le competenze dell'Emsa - Agenzia europea per la sicurezza marittima su sorveglianza marittima e il monitoraggio del traffico navale - potrebbero essere estese anche nelle acque artiche. In ogni caso - conclude Mattioli - siamo favorevoli a tutte le iniziative che possano migliorare sia le condizioni di navigazione polare, a cominciare dalla sicurezza della navigazione nell'Artico. Siamo favorevoli a qualsiasi iniziativa che accresca la conoscenza dei fondali marini delle acque artiche».

