



La rotta artica non si ferma Nei primi sei mesi dell'anno traffico in crescita del 9,3%

L'orgoglio della Russia: «Partiti con due mesi d'anticipo» Ma il passaggio a Nord non scalda gli armatori italiani

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 stato 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 sono piene di minerale

ferroso, petrolio, gas naturale e altre materie prime.

La pandemia mondiale ha rallentato ovunque le spedizioni via mare, ma tra i ghiacci il numero di navi è invece cresciuto. Nei primi sei mesi del 2020, quando il mondo è stato in buona parte in lockdown, gli analisti hanno contati 935 passaggi marittimi (+9,3%). È un numero che segnala un deciso rialzo rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. 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 effettuate negli ultimi 30 anni.

Le navi che trasportano Gnl rappresentano la tipologia di unità che maggiormente solca quei mari e gli ambientalisti hanno calcolato che da sole, nel 2019 quelle tanker hanno bruciato 239 mila tonnellate di carburante.

Nel 2017 erano solamente 6.000 tonnellate. Le compagnie container da qualche mese hanno avviato una volta green. Msc, il secondo armatore al mon-

do, ha annunciato qualche mese fa di non voler sfruttare la scorciatoia attraverso i ghiacci: «La rotta del Nord si trova interamente nelle acque artiche ed è stata già testata da altre compagnie marittime che cercano di sfruttare lo scioglimento dei ghiacci provocato dal riscaldamento globale. Msc è convinta che i 21 milioni di container movimentati ogni anno dalla compagnia possano essere trasportati in tutto il mondo senza dover attraversare il corridoio 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 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 della rotta artica sarà legato a doppia mandata a una riscrittura del mercato globale forse inevitabile dopo l'emergenza coronavi-

rus». Anche Confitarma usa cautela: «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 ed 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, siamo favorevoli a tutte le iniziative che possono concretamente migliorare sia le condizioni di navigazione polare, a cominciare dal miglioramento della sicurezza della navigazione nell'Artico. Siamo favorevoli a qualsiasi iniziativa che accresca la conoscenza dei fondali marini delle acque artiche».