

La Northern Sea Route e l'Italia

27 Aprile 2026



La rotta marittima artica è tornata al centro del dibattito internazionale non perché qualcuno l'abbia scoperta, ma perché il mondo attorno a essa sta cambiando.

di **Leonardo Parigi**

La rotta marittima artica è tornata al centro del dibattito internazionale non perché qualcuno l'abbia scoperta, ma perché il mondo attorno a essa sta cambiando. Il progressivo ritiro del ghiaccio marino, il riassetto delle alleanze globali e la fragilità delle rotte tradizionali hanno trasformato la Northern Sea Route (NSR) da ipotesi geografica a variabile concreta nelle strategie di shipping e logistica delle principali potenze economiche. La rotta costeggia per oltre 24.000 chilometri le coste artiche russe, dal Mare di Barents fino allo Stretto di Bering, collegando Europa e Asia in un percorso che può ridurre i tempi di navigazione rispetto al Canale di Suez di circa una settimana, su una distanza totale accorciata di oltre il 20%. Il dato è noto da anni. Quello che è cambiato negli ultimi cinque anni è la concretezza degli investimenti e dei flussi reali. Considerando l'attuale scenario del Medio Oriente, il transit time si accorcia notevolmente, considerando il passaggio dal Capo di Buona Speranza. La Russia ha scommesso sulla NSR come progetto strategico ben prima che diventasse un tema geopolitico globale. L'adozione di una strategia di sviluppo della rotta fino al 2035 ha portato a uno stanziamento pari a oltre 29 miliardi di dollari per lo sviluppo di porti, terminal LNG, rompighiaccio nucleari e infrastrutture logistiche.

L'obiettivo dichiarato era raggiungere 80 milioni di tonnellate annue di traffico entro il 2024, una cifra oggi riconosciuta come irrealistica, con i volumi effettivi attestati intorno ai 37 milioni di tonnellate nel 2025, sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente. Una fotografia che racconta una storia più complessa di quanto la narrazione ufficiale russa voglia ammettere. L'80% del traffico è ancora composto da idrocarburi provenienti quasi interamente dal terminal di Sabetta e dalla Baia dell'Ob. Le sanzioni internazionali hanno rallentato i progetti chiave, con "Arctic LNG 2" fermo al 50% della capacità, mentre la carenza di metaniere rompighiaccio si è aggravata dopo che la stessa Christophe de Margerie, nave simbolo della rotta, è stata sanzionata nel 2024. La risposta russa è stata la costruzione in autonomia della prima metaniera rompighiaccio di produzione interamente domestica, l'Aleksej Kosygin, varata dal cantiere Zvezda alla fine del 2025. Con una capacità di 172.000 metri cubi di GNL e classificazione Arc7, è in grado di navigare in ghiacci spessi oltre due metri. È un segnale di adattamento industriale significativo, ma anche la conferma di quanto le sanzioni abbiano inciso sui programmi originali. La Cina ha affiancato la Russia con crescente decisione. Dopo anni di navigazioni esplorative con COSCO, sono oggi NewNew Shipping Line ed EZ Safetrans a trainare la presenza cinese. Il porto di Arkhangelsk è diventato il simbolo di questa espansione, portando la

movimentazione da 380 container nel 2023 a 13.500 TEU nel 2024. Nel settembre 2025, la portacontainer Istanbul Bridge ha completato il primo vero transito di linea tra Cina ed Europa attraverso l'intera NSR, da Ningbo a Felixstowe in 18 giorni, con una riduzione delle emissioni di carbonio del 50% rispetto alla rotta tradizionale.

Il 2026 dovrebbe vedere altri dieci viaggi della stessa compagnia. Piccoli numeri in assoluto, che però indicano una direzione precisa. Al di là della narrativa più ottimistica di Pechino e Mosca, i limiti strutturali della NSR restano rilevanti per chiunque la valuti in chiave operativa. La finestra di navigazione sicura senza scorta di rompighiaccio si concentra tra agosto e ottobre. La totale assenza di un sistema coordinato di Search & Rescue lungo la rotta rappresenta un rischio concreto e ancora irrisolto: in caso di incidente, i tempi di intervento in un ecosistema così remoto e fragile sarebbero proibitivi. Al tempo stesso, l'edizione italiana dell'Arctic Circle Forum dell'inizio di marzo ha rivelato l'interesse crescente di molti altri attori nazionali verso la rotta marittima di Nord-Est. Tra questi, la Corea del Sud, con la volontà di Seul di puntare sulla costruzione di scafi ice-class a basso impatto ambientale, annunciando inoltre un viaggio di prova con una portacontainer da 5.000 TEU previsto per settembre 2026. La Russia, nel frattempo, ha lanciato il concetto di Transarctic Transport Corridor (TTC), un'evoluzione della NSR che integra la navigazione con reti ferroviarie e fluviali, allargando l'orizzonte del progetto ben oltre il mare. Per l'Italia, e in particolare per il sistema portuale ligure, il tema della NSR non è questione astratta. Con il 10-15% dell'interscambio nazionale legato allo Stretto di Hormuz e alla stabilità di Suez, qualsiasi perturbazione delle rotte tradizionali ha effetti diretti sulla competitività dei nostri scali. Ma il rischio non viene solo dalle crisi: viene anche dalla struttura dei nostri porti.

Come ha evidenziato Alessandro Panaro di SRM-Intesa Sanpaolo al Forum di Roma, l'Italia presidia il 15% del mercato portuale europeo, ma una nave dry bulk resta ferma nei nostri scali una media di tre giorni e mezzo, contro il singolo giorno dei porti olandesi. Un divario di due giorni e mezzo che, in un contesto di rotte alternative potenzialmente più rapide, rende la nostra posizione geografica nel Mediterraneo meno protetta di quanto sembri. Il punto non è che la NSR sostituirà Suez nel breve-medio termine, visto che i dati e le criticità strutturali rendono questo scenario improbabile per almeno un decennio. Il punto è che il commercio globale si sta abituando a pensare in termini di ridondanza, diversificazione e resilienza delle catene logistiche. L'Artico è lontano. Ma le sue implicazioni logistiche arrivano fino al Golfo di Genova.