

Artico, “Il Mediterraneo resti centrale. Puntare su qualità e affidabilità dei servizi”. Intervento di Paroli a Blue Economy

02 Febbraio 2026



Negli ultimi dieci-quindici anni il sistema marittimo globale è cambiato in modo profondo: navi più grandi, rotte più concentrate, catene logistiche sempre più integrate. Queste trasformazioni hanno migliorato l'efficienza, ma hanno anche reso il sistema più esposto a shock operativi, ambientali e geopolitici.

In questo scenario si inserisce il dibattito sulla rotta artica, spesso raccontata come una scorciatoia naturale tra Asia ed Europa. In teoria, meno miglia potrebbero significare meno emissioni e tempi più brevi. In pratica, la realtà è molto più complessa: la navigazione artica resta stagionale, imprevedibile, priva di adeguate infrastrutture di soccorso e inserita in ecosistemi estremamente fragili, dove un singolo incidente può produrre danni irreversibili. Un elemento centrale è il ruolo del black carbon emesso dalle navi, che accelera lo scioglimento dei ghiacci e innesca un circolo vizioso: la rotta diventa apparentemente più accessibile proprio mentre cresce il livello di rischio. Secondo il report "Black Carbon Emissions from Ships in the Arctic 2019-2024" dell'EERA, tra il 2019 e il 2024 le emissioni navali di black carbon in Artico sono aumentate del 46%, con una possibile crescita fino all'83% entro il 2050, raggiungendo circa 4.610 tonnellate annue.

A differenza della CO₂, il black carbon incide direttamente sul bilancio energetico del pianeta, accelerando la perdita di ghiaccio e amplificando il riscaldamento globale: in Artico il traffico marittimo non è soltanto un contributore al cambiamento climatico, ma un vero e proprio acceleratore dello stesso.

Il punto, dunque, non è solo la distanza o il costo del trasporto, ma la pressione esercitata su un ecosistema che ha margini di assorbimento estremamente limitati.

L'Artico non è progettato per sostenere flussi regolari di traffico commerciale ad alta intensità energetica: trasformarlo in una rotta stabile significherebbe spostare il baricentro dello shipping verso un ambiente che richiede massima cautela. Non è un caso che chi governa i porti sappia che la sostenibilità non coincide con la rotta più breve, ma con il contesto più sicuro. In questo quadro si comprende anche l'interesse crescente della Cina per la Northern Sea Route, inserita nella Belt and Road Initiative come Polar Silk Road. Non si tratta di una scelta puramente logistica, ma di una strategia di lungo periodo legata alla sicurezza e alla diversificazione del rischio: investimenti in navi ice-class, ricerca polare, dati, modelli previsionali e filiere energetiche indicano una visione orientata al futuro. Anche se oggi la rotta artica resta costosa e ad alto rischio ambientale, Pechino guarda all'Artico come a un asset strategico di domani.

È una scelta geopolitica, non soltanto logistica, alla quale l'Europa deve fare fronte compatto da subito. Le tensioni recenti nel Mar Rosso, gli attacchi Houthi hanno riportato al centro dell'attenzione il tema della sicurezza delle rotte marittime e della diversificazione delle opzioni per gli armatori. In

questo contesto, l'eventuale sviluppo della rotta artica non rappresenterebbe una sostituzione delle direttrici tradizionali, ma un fattore aggiuntivo di competizione. Anche una quota limitata di traffici Asia—Europa che dovesse orientarsi verso alternative potrebbe generare effetti su volumi, ricavi, pianificazione degli investimenti e posizionamento strategico nel medio-lungo periodo. Tuttavia, alcuni snodi restano pilastri dell'equilibrio logistico globale, con una centralità difficilmente sostituibile nel breve termine.

Per il Mediterraneo e per i porti italiani, la questione va letta in termini di evoluzione competitiva, non di perdita automatica di ruolo. Il sistema portuale nazionale ha costruito la propria forza come porta naturale tra Asia, Europa e Nord Africa. Eventuali spostamenti di traffico verso assi artico-nordici potrebbero modificare alcuni equilibri, incidendo su transhipment, traffici containerizzati, attrattività per le grandi alleanze armatoriali e investimenti sia portuali che logistici nell'immediato. In questo scenario, non vince chi accorcia di più la distanza, ma chi garantisce affidabilità operativa, integrazione intermodale, qualità dei servizi, capacità digitale e solidità della governance.

Per l'Italia, la risposta non può essere attendista: occorre rafforzare il posizionamento mediterraneo ed europeo, valorizzando prossimità ai mercati industriali, connessioni TEN-T e capacità di generare valore lungo l'intera catena logistica. Ciò detto, rimane il fatto che per la tutela dell'ambiente, il cambiamento climatico, la tutela della biodiversità e, non ultima, la difesa del ruolo baricentrico dell'Europa e del Mediterraneo nel contesto economico mondiale, sarebbe un grave ed inescusabile errore se l'Europa non affrontasse i concreti rischi oggi rappresentati dalla apertura stabile della rotta artica da parte di Cina e Russia. L'autore è presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. L'apertura di una rotta Artica regolarmente attraversata da navi cariche di merci, è un pericolo per il fragile equilibrio ambientale dell'area. Ma l'impatto per la portualità mediterranea potrebbe essere pesante, con la perdita di un ruolo centrale anche per i porti italiani.

di Matteo Paroli, Presidente AdSP Mar Ligure Occidentale