

ANDREA PERRONE

LA ROTTA ARTICA CINA-EUROPA: AMBIZIONE STRATEGICA E LIMITI STRUTTURALI

Premessa. – Nell’ottobre 2025, il Fatto quotidiano¹ ha riportato la notizia che la portacontainer *Istanbul Bridge* della compagnia cinese *Sea Legend* è giunta allo scalo britannico di Felixstowe, dopo 22 giorni di navigazione da Ningbo (Cina). La nave ha così completato il primo viaggio commerciale diretto Cina-Europa lungo la Northern Sea Route (NSR) senza scorta rompighiaccio, per poi proseguire verso il porto polacco di Gdańsk, raggiunto dopo 26 giorni complessivi di traversata dalla Cina. L’intero percorso è avvenuto lungo le coste artiche russe, senza scali intermedi, con un carico di merci – tra abbigliamento, batterie al litio e armadi energetici – pari a 197 milioni di dollari.

L’evento è stato salutato da Pechino come una tappa significativa della cosiddetta “Via della Seta Polare” (*Polar Silk Road*), estensione artica della *Belt and Road Initiative*, annunciata nel 2018 con il Libro Bianco cinese sull’Artico. La rotta polare consentirebbe, almeno in linea teorica, una riduzione dei tempi di transito pari a circa il 50% rispetto alle rotte tradizionali: i 50 giorni della circumnavigazione del Capo di Buona Speranza e i 40 del transito attraverso il Canale di Suez. Tale riduzione permetterebbe inoltre di aggirare le vulnerabilità geopolitiche e operative del Mar Rosso e del Canale di Panama².

¹ L’articolo, a firma di Giovanni Panzeri, è intitolato “Una nave container cinese ha compiuto il primo viaggio commerciale diretto verso l’Europa attraverso l’Artico” (<https://www.ilfattoquotidiano.it/2025/10/26/rotta-artica-cina-europa-viaggio-diretto-news/8172959/>).

² Il Canale di Suez è geopoliticamente instabile a causa degli oltre 130 attacchi lanciati con droni e missili dagli Houthis nel Mar Rosso dal novembre 2023, provocando una riduzione del traffico del 70%. Panama è invece limitato dai bassi livelli di acqua nel Lago Gatùn, causati da siccità ricorrenti legate al clima, che ne limitano transiti e capacità di carico. Tali vulnerabilità sono il motivo per cui Pechino ha deciso di investire nella NSR, anche se, al momento, rimane più un’opzione strategica che una reale alternativa.

Realtà e criticità della rotta artica. – *Sea Legend* prevede rotte regolari estive dal 2026, estendibili ai mesi freddi. Il servizio CAX (*China-Europe Arctic Express*)³ sarà in grado di collegare i porti di Ningbo, Shanghai, Qingdao e Dalian a quelli di Felixstowe, Rotterdam, Amburgo e Danzica, per competere con i treni della direttrice *China-Europe Railway Express*, rete ferroviaria che collega in 20 giorni 232 città in 26 Paesi europei e oltre 100 centri urbani in 11 Paesi asiatici, movimentando ad oggi quasi 12 milioni di TEU.

Dal punto di vista geopolitico, la NSR rafforza l'autonomia logistica cinese in un'area sotto sovranità russa (53% delle coste artiche), rappresentando per Pechino un asse che ha lo scopo di diversificare le rotte di esportazione. Mosca, pur beneficiaria di investimenti cinesi superiori a 90 miliardi di dollari dal 2014, mantiene il controllo amministrativo e tariffario del corridoio, rendendo la partnership asimmetrica.

Il viaggio della *Istanbul Bridge*, primo senza scali russi, simboleggia l'autonomia cinese, ma solleva dubbi e innesca tensioni: Pechino investe in rompighiaccio nucleari⁴ e in nuovi vascelli polivalenti per esplorazioni scientifiche e supporto logistico, mentre la Russia impone tariffe e scorte obbligatorie con rompighiaccio, creando una sfera di influenza privilegiata, condivisa ma instabile.

L'anfibizzazione degli spazi artici. – Tali scenari si inseriscono in un più ampio fenomeno di anfibizzazione degli spazi artici, avviato agli inizi del XXI secolo⁵. Il termine “anfibizzazione” viene qui utilizzato per indicare

³ Il servizio CAX è la prima linea regolare di spedizione container via rotta artica tra Cina ed Europa, lanciata dalla compagnia di navigazione cinese Sea Legend (o Haijic Shipping), con sede a Singapore. Inaugurato a settembre 2025, il servizio rappresenta un'estensione della Polar Silk Road.

⁴ La Cina possiede attualmente due rompighiaccio Xue Long 1 e Xue Long 2 per l'esplorazione polare, ma sta progettando una serie di rompighiaccio a propulsione nucleare in via di realizzazione da parte della compagnia statale China State Shipbuilding Corporation.

⁵ Nel 2007 è stata realizzata la spedizione russa “Arktika 2007”, durante la quale la Federazione ha effettuato la prima discesa con equipaggio umano sul fondale oceanico del Polo Nord, nell'ambito delle ricerche a sostegno della rivendicazione territoriale russa presentata nel 2001 (una delle numerose rivendicazioni territoriali nell'Artico), resa possibile, tra l'altro, dal ritiro dei ghiacci artici. Oltre a depositare sul fondale marino una bandiera in titanio con i colori nazionali russi, i due batiscafi MIR hanno raccolto campioni di flora e fauna artica e registrato filmati delle immersioni.

la crescente proiezione di potenza anfibia – terrestre e marittima – nella regione artica, accelerata dal progressivo ritiro dei ghiacci in virtù dei cambiamenti climatici.

In un quadro di competizione strategica fra Russia, Cina, NATO e alcuni Paesi artici quali Stati Uniti, Canada, Norvegia, l'anfibizzazione si manifesta attraverso l'aumento di operazioni militari e potenzialmente civili, che integrano sbarchi anfibi, pattugliamenti costieri ibridi e capacità di proiezione *dual-use*, spesso giustificate da esigenze di sicurezza delle rotte commerciali e di accesso alle risorse.

In questo scenario, l'anfibizzazione non si configura esclusivamente come una corsa agli armamenti, ma come un processo di evoluzione strategica complesso. Il progressivo scioglimento dei ghiacci, con una riduzione media della copertura artica stimata attorno al 13% per decennio, potrebbe favorire in prospettiva la navigabilità di circa 5.600 km di coste, ma richiederebbe capacità operative avanzate, comprese quelle di sbarchi rapidi e interventi su terreni ghiacciati e infrastrutturalmente fragili.

Limiti economici, infrastrutturali e ambientali della NSR. – Nonostante le prospettive delineate, il traffico lungo la NSR resta comunque marginale. Nel 2024 si sono registrati circa 3 milioni di tonnellate di merci trasportate, a fronte degli oltre 1,57 miliardi che transitano annualmente attraverso il Canale di Suez, con un numero di transiti lungo la NSR che si attesta attorno al centinaio.

Dal punto di vista economico, i vantaggi potenziali sono evidenti: una riduzione di circa 4.000 miglia nautiche, un risparmio di carburante e una diminuzione dichiarata delle emissioni di CO₂ pari a circa il 30% rispetto alla rotta di Suez. I benefici risultano però controbilanciati da vincoli strutturali rilevanti: forte stagionalità della navigazione (generalmente limitata ai mesi compresi tra luglio-ottobre in assenza di rompighiaccio), obbligo di impiegare navi *ice-class* (in grado di navigare in acque soggette a copertura glaciale), costi assicurativi elevati, assenza di *hub* intermedi attrezzati e incompatibilità della rotta con merci termo-sensibili. In linea con quanto affermato, la *Istanbul Bridge* è rientrata infatti attraverso il Canale di Suez e il servizio CAx risulta al momento sospeso, confermando la prudenza degli operatori.

Sul piano ambientale i rischi risultano altrettanto significativi: il riscaldamento globale estende la finestra di navigabilità (periodo esteso della

NSR da 3 a 6 mesi dal 2007), ma l'incremento del traffico accelera lo scioglimento dei ghiacci attraverso depositi di *black carbon* e rischi di sversamenti di carburanti pesanti in ecosistemi estremamente vulnerabili. I principali vettori occidentali (MSC, Hapag-Lloyd, Maersk) hanno escluso l'utilizzo della rotta artica, motivando la scelta sia con considerazioni operative sia con impegni legati alla sostenibilità ambientale.

Implicazioni europee e mediterranee. – In Italia, il dibattito sulla NSR riflette posizioni contrastanti. Da un lato, le autorità portuali liguri e il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi hanno evidenziato il rischio di una progressiva erosione della centralità mediterranea, invocando una risposta coordinata a livello europeo. Dall'altro, analisti di SRM e Federagenti tendono a ridimensionare l'impatto immediato della rotta artica, sottolineando la perdurante supremazia di Suez e la natura "punto a punto" della NSR, inadeguata ai modelli di linea multiporto tipici del Mediterraneo. Per l'Unione Europea, la rotta polare rappresenta più un corridoio geopolitico che una reale alternativa sistemica a Suez. In tale quadro, iniziative come l'*India-Middle East-Europe Corridor* (IMEC), pur caratterizzate da elevata complessità realizzativa, si configurano come tentativi di bilanciamento strategico. Al contempo, emerge la necessità di investire in porti a elevata sostenibilità ambientale – come Trieste, in posizione strategica – e di rafforzare la governance dell'Artico attraverso strumenti multilaterali, inclusa la cornice della Convenzione ONU sul diritto del mare (UNCLOS).

Nel medio periodo, la NSR difficilmente sconvolgerà gli equilibri del Mediterraneo, rimanendo verosimilmente confinata al trasporto di merci energetiche o a collegamenti mirati tra il *Far East* e il Nord Europa. Tuttavia, il suo monitoraggio appare essenziale, poiché essa costituisce un indicatore sensibile delle trasformazioni geopolitiche e geoeconomiche in atto nello spazio artico e nel sistema globale dei trasporti marittimi.

Conclusioni. – Il viaggio della *Istanbul Bridge* riveste un valore prevalentemente simbolico e geopolitico, più che operativo. La rotta artica non configura al momento un'alternativa sistemica alle principali linee di comunicazione marittima globali e difficilmente potrà assolvere a tale funzione nel prossimo decennio, in assenza di trasformazioni strutturali sul piano tecnologico, infrastrutturale e climatico. L'operazione si inserisce

in una più ampia strategia di matrice geoeconomica da parte cinese volta a estendere la propria presenza nelle regioni polari coerente con una lettura realista dell'Artico quale spazio emergente di competizione tra potenze. Tuttavia, il successivo rientro attraverso il Canale di Suez evidenzia i limiti materiali e operativi della "Via della Seta Polare", ridimensionandone la portata strategica nel breve periodo.

In questo scenario, l'iniziativa assume soprattutto una funzione di segnalazione politico-strategica, utile a rafforzare il posizionamento cinese nei forum multilaterali e nei processi di governance artica, più che a produrre benefici economici immediati. Al contempo, i rischi ambientali associati alla sostenibilità e connessi all'intensificazione del traffico nelle acque polari sollevano numerosi interrogativi in termini di sicurezza climatica, potenzialmente in contrasto con gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ e di tutela degli ecosistemi fragili.

Per l'Italia, l'evoluzione delle rotte artiche potrebbe tradursi in un'opportunità geoeconomica indiretta, rafforzando il ruolo del Mediterraneo come uno spazio di interconnessione e di un possibile "mercato aperto" tra le rotte tradizionali e le nuove direttrici globali. Tuttavia, tale prospettiva risulta credibile solo nel quadro di una strategia europea integrata, capace di coniugare competitività, sicurezza marittima e sostenibilità ambientale.

In sintesi, la *Polar Silk Road* non appare come una rotta inevitabile sul piano della realizzazione, bensì come una scommessa strategica fondata su un Artico in rapido mutamento, in cui le dinamiche climatiche e il confronto geopolitico tra potenze restano fattori determinanti, rendendo la sua piena attuazione incerta e lontana, fortemente associata all'evoluzione tecnologica e ai cambiamenti climatici.

The China-Europe Arctic Route: Strategic Ambition and Structural Constraints

Università degli Studi Link, Dipartimento di Scienze Umane, Scienze della Formazione Primaria
andrea.perrone@unilink.it