

Rotta del Mare del Nord: come la Russia aggira le sanzioni e apre il mercato asiatico

La Russia sta utilizzando con sempre maggior frequenza la Rotta del Mare del Nord (NSR), ovvero la via marittima artica che collega l'Europa con l'Asia passando a nord della Russia. In questo modo, Mosca **può trasportare il proprio gas e il proprio greggio** agli impianti presenti nella parte orientale del Paese, così come esportare le proprie materie prime ai Paesi asiatici - e non solo. Non si tratta di una via di semplice navigazione, necessitando spesso dell'intervento di navi rompighiaccio. Tuttavia, essa permette alla Russia di aggirare le sanzioni occidentali ed evitare il transito attraverso il Canale di Suez, accorciando in questo modo i tempi di spedizione.

La rotta collega i porti della Russia europea con le foci dei fiumi navigabili siberiani, situati nella parte asiatica. Essa, oltre a collegare la Russia occidentale con quella orientale, apre anche le porte **ai mercati asiatici, e non solo quelli**. Come fa sapere la testata russa *Petrolio e Capitale*, nell'ultimo [periodo](#) già sei navi sono passate attraverso questa rotta, trasportando un totale di 600mila tonnellate di petrolio russo, mentre in tutto il 2023 sono state trasportate 1,5 milioni di tonnellate di greggio russo. Entro la fine dell'anno, la Russia prevede di trasportarne, lungo questa rotta, circa **2,5 milioni di tonnellate**. Una quantità maggiore rispetto al 2023, ma senz'altro inferiore rispetto a quanto ci si attendeva nel 2022, anno di inaugurazione della NSR, per la quale sono stati stanziati fondi ingenti. Ad ingannare le previsioni, rendendole eccessivamente ottimistiche, è stato l'aver sottovalutato la difficoltà del trasporto marittimo attraverso l'Oceano Artico, dove sono necessarie petroliere rompighiaccio per trasportare il greggio qui estratto. Tuttavia, tale rotta permette alla Russia di **aggirare facilmente le sanzioni dei Paesi occidentali** e diminuire il tempo di navigazione verso i mercati asiatici, rispetto alla rotta che passa attraverso il Canale di Suez. Tutte e sei le petroliere che hanno navigato lungo la NSR in quest'ultimo periodo appartengono infatti a Sovcomflot, compagnia sotto sanzioni statunitensi e dei suoi partner occidentali.

Proprio in questi giorni, l'impianto di esportazione di gas naturale liquefatto russo Arctic LNG 2 (sanzionato dagli USA) sta inviando per la prima volta una spedizione in Asia tramite la NSR. Everest Energy ha ritirato una spedizione dall'impianto Arctic LNG 2 durante il fine settimana ed è attualmente in viaggio verso l'Asia, [secondo](#) i dati di tracciamento delle navi compilati da *Bloomberg*. Non è chiara la destinazione finale di Everest Energy, la quale potrebbe consegnare il gas all'unità di stoccaggio del carburante Koryak, in Kamchatka, oppure direttamente ad un terminale di importazione in Asia. Quel che è rilevante, però, è la **capacità di aggirare le sanzioni occidentali** e, al contempo, aprire una nuova rotta di esportazione verso l'est che permette di dimezzare la distanza percorsa dalle navi rispetto a quella che passa attraverso il Canale di Suez. La rotta tra Rotterdam e Yokohama che passa attraverso Suez è infatti di 21.500 km, mentre la navigazione attraverso il Mare del Nord

Rotta del Mare del Nord: come la Russia aggira le sanzioni e apre il mercato asiatico

permette di percorrerne solamente 11.900. Anche l'Istituto Affari Internazionali, nel febbraio di questo anno, [aveva](#) affrontato il tema del ruolo strategico, per la Russia, di questa rotta marittima. Essa permette non solo una via di navigazione alternativa e più breve, ma anche la possibilità di **sfruttare maggiormente le risorse artiche**, oltre a fornire una spinta importante per il settore della cantieristica navale e di tutto il suo indotto. D'altronde, secondo quanto riportato da The Arctic Institute, il solo Artico russo [comprende](#) oltre 35.700 miliardi di metri cubi di gas naturale e oltre 2.300 milioni di tonnellate di petrolio e condensato. E non solo la Russia guarda all'Artico come fonte di ricchezza presente e futura, ma sono diversi gli Stati che vi [pongono](#) seria attenzione. Sebbene si possa pensare che tale rotta serva alla Russia per rifornire principalmente il mercato cinese, questo non è così. Quest'anno è l'India il maggior acquirente di materie russe che passano attraverso la rotta del Nord, con la Cina che è solamente seconda davanti a Oman e Birmania.

Insomma, lo sviluppo e l'utilizzo della rotta del Mare del Nord non solo è una sfida politica ed economica tra la Russia e i Paesi occidentali che riguarda il presente, ma anche un tassello importante della lotta geopolitica che si proietta sul futuro. Ovviamente, ciò sarà anche una minaccia all'ambiente di un ecosistema fragile e delicato come quello artico, che già sta mutando in maniera molto repentina. Il che, tra l'altro, facilita proprio l'utilizzo e lo sfruttamento di questa regione del mondo.

[di Michele Manfrin]