

Rotta Artica, la rivolta di Genova: “A rischio tutto il Mediterraneo”

L'allarme di Matteo Paroli, presidente dei porti di Genova e Savona, all'evento
"Un mare di Svizzera 8": "E' pericolosa, l'Europa deve intervenire"



- [Simone Gallotti](#)

Ultimo aggiornamento 6 ottobre 2025 - 17:24

4 Minuti di lettura

La mossa cinese sull'Artico, con la prima portacontainer che sta attraversando il delicatissimo ecosistema nonostante gli appelli della comunità scientifica allarmata per gli effetti ambientali e i danni che potrebbe procurare l'apertura di quel corridoio, preoccupa anche il principale porto italiano. «I dazi sono soltanto la parte meno critica dei cambiamenti radicali che stanno avvenendo nel mondo della logistica – spiega Matteo Paroli, presidente degli scali di Genova e Savona – È un esperimento, ma è chiaro che oggi le condizioni di quel mare non consentono il transito di navi».

Paroli analizza gli effetti non solo ambientali, ma soprattutto quelli economici per i porti Mediterranei e italiani in particolare. E lo fa davanti alla platea dei principali operatori elvetici radunati a Lugano per “Un Mare di Svizzera”. È un avvertimento, un richiamo a prestare attenzione alla mossa di Pechino, che arriva dal primo scalo italiano. Presto, dice Paroli, quella rotta, per colpa del cambiamento climatico, potrebbe essere accessibile tutto l'anno, aumentando così i rischi ambientali. E mentre nessuno controlla i parametri green della Rotta Artica, l'Europa impone vincoli al settore marittimo che rischiano di danneggiare tutto il settore, dai porti agli armatori. Il danno e la beffa: **«C'è una pervicace volontà del legislatore comunitario di perseguire il Green Deal** . continua Paroli – La visione ambientalista che tutti noi condividiamo, ci ha portato ad avere interventi normativi non sempre all'altezza delle aspettative del mercato di crescita, anche di quello logistico e non

parlo solamente dell'Ets. Allora mi domando: l'Unione europea, così attenta agli impatti ambientali, come potrebbe approcciare in maniera seria l'avvio di una rotta stabile tra i ghiacci dell'Artico? Quell'ecosistema è delicatissimo. E mi chiedo cosa potrebbe succedere in caso di un sinistro di navigazione importante, sia per l'inquinamento che si originerebbe in caso di falla o affondamento, sia in materia di sicurezza. Ma chi sarebbe in grado, in tempi rapidi e tecnicamente sostenibili, a salvare quegli equipaggi in una rotta che è lontana da ogni forma di insediamento umano? E ancora: nel mare del Nord ci sono migliaia di chilometri di distanza tra un insediamento e l'altro. **Chi potrebbe garantire soccorso?** Ecco, a queste domande vorrei che rispondesse il legislatore comunitario, perché l'attenzione all'ambiente è fondamentale sempre, non soltanto quando si parla di Ets».

La preoccupazione, spiega il presidente del porto, è che dal punto di vista strategico, il Mediterraneo venga tagliato fuori: «Lo dico chiaramente: la Rotta Artica è un vulnus per il Mediterraneo, è imperdonabile. È una suggestione pericolosa. Taglia fuori la centralità del Mediterraneo e di tutti i paesi che all'interno di questa centralità hanno prosperato. **Quindi non soltanto l'Italia, ma il vulnus importantissimo riguarda anche la Spagna, la Francia, la Grecia e la Turchia.** Persino i Paesi nordafricani che in questa fase stanno vivendo un momento di enorme sviluppo dei traffici». Ecco, i volumi. L'altro grande tema è la possibilità di andare a recuperare una fetta di quei 40 milioni di teu che gravitano nel Northern Range. In fondo, come ricorda il governatore ligure Marco **Bucci** (breve nota politica: i rapporti tra la sindaca Silvia **Salis**, all'esordio all'evento in Svizzera, e il presidente della Regione, sembravano decisamente armoniosi), ci sono 18 miliardi di opere infrastrutturali in Liguria. Il ritorno in traffico, secondo Fabrizio **Vettosi** (Vsl Club e grande esperto di shipping) c'è, ma bisogna conquistarlo: «La catchment area arriva sino a Stoccarda. Calcoliamo circa 2 milioni di teu contendibili per i porti dell'Alto Tirreno.

Investimenti e certezza

I messaggi agli investitori esteri vanno anche sulla rotta della certezza. Meglio: se dobbiamo provare a coinvolgere i privati negli investimenti infrastrutturali, oltre al rendimento (che fa gola a tutti), serve anche certezza normativa. Tema per Edoardo **Rixi** che attende «la bollinatura della Ragioneria per portare la riforma dei porti in Consiglio dei ministri». Il bisogno di regole certe – spiega Rixi, «rappresenta una priorità assoluta e in questa direzione vanno le scelte compiute nello scalo genovese in tema di concessioni». Il riferimento è alla decisione dell'Authority di rinnovare ad Hapag-Lloyd e Spinelli la concessione con diversi criteri, dopo la sentenza del Consiglio di Stato. Il gruppo tedesco si dice «soddisfatto» per bocca di Juan Pablo Richards, numero uno nel Sud Europa. Ma che l'argomento concessioni sia in cima all'agenda lo dimostra l'annuncio di Rixi: «Bisogna fare un check a tutte le concessioni nei porti italiani». —