

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA
E STRATEGIA MARITTIMA

QUADERNI STRATEGICI

6 - 7

**Passaggi a nord.
Implicazioni strategiche ed economiche
dello scioglimento della calotta artica**

(1 marzo 2023)



ROMA

2023

**CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA
E STRATEGIA MARITTIMA**
Roma, Lungotevere delle Armi, 24

La collana dei “Quaderni Strategici” del CESMAR è stata ideata per fornire spunti di riflessione strategica circa le tematiche geopolitiche e di sicurezza principalmente correlate all’ambiente marittimo.

Attraverso queste tavole rotonde, dove ogni partecipante espone liberamente il proprio pensiero sull’argomento all’ordine del giorno, il CESMAR desidera infatti fornire una decrittazione dell’attualità che caratterizza l’area marittima globale, a partire dal Mediterraneo allargato per arrivare al cosiddetto “Infinito Mediterraneo”, in tutti i suoi aspetti securitari, economici, energetici e delle relazioni internazionali.

Il CESMAR si propone, quindi, come polo indipendente di riflessione strategica sulle questioni marittime, fornendo proprie analisi e chiavi di lettura geopolitiche sulle principali questioni di interesse nazionale.

QUADERNI STRATEGICI

6 - 7

Passaggi a nord. Implicazioni strategiche ed economiche dello scioglimento della calotta artica

(1 marzo 2023)

Tavola rotonda con l'intervento di:

Amm Sq. Aurelio DE CAROLIS, Comandante in Capo della Squadra Navale

Min. Plen. Carmine ROBUSTELLI, Inviato speciale per l'Artico del Ministero Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale

Ammiraglio Fabio CAFFIO, esperto di diritto marittimo

Dott. Bruno DARDANI, giornalista già responsabile del settore marittimo de "Il Sole 24 ore" e oggi Direttore operativo del *Sea Consulting Strategy*

e i contributi di:

Michele COSENTINO, Roberto DOMINI, Gian Carlo PODDIGHE, Marta PRATELLESI, Bruno SANTORIO, Renato SCARFI.

Gli interventi e i contributi sono diretta responsabilità degli autori e ne rispecchiano le idee personali.

Scarfì: Benvenuti a tutti per la nostra prima tavola rotonda del 2023.

Nel corso dell'incontro di oggi parleremo del riscaldamento della calotta artica che, secondo alcune stime, per il 2050 potrebbe portare la regione al di sopra del Circolo Polare Artico a essere completamente priva di ghiacci.

Un fatto che non è solo rilevante sotto il profilo ambientale, ma che ha anche importanti implicazioni securitarie, geopolitiche ed economiche.

Lo ha ben compreso anche la Cina che, pur non avendo alcun tipo di relazione diretta con le acque a settentrione del circolo polare, si è dichiarata paese “quasi artico” proprio perché anela a ricoprire un ruolo importante in quell’area, sia per lo sfruttamento delle linee di comunicazione marittime che prevedibilmente si apriranno, sia per le relazioni con gli aspetti di sicurezza.

Due settori delicatissimi che il CESMAR vuole portare all’attenzione dei decisori politici e militari nazionali.

Prima di iniziare il nostro dibattito, desidero dare il bentornato all’Ammiraglio De Carolis, Comandante in Capo della Squadra Navale, che è già stato nostro ospite in occasione della tavola rotonda relativa al Mediterraneo allargato.

Desidero poi presentare i nuovi ospiti che partecipano per la prima volta al nostro incontro e ai quali porgo un caloroso benvenuto.

Il Ministro Robustelli è inviato speciale del Ministero Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale per le questioni artiche, che segue ormai da qualche tempo. È anche Capo delegazione italiana al Consiglio Artico e Presidente del Comitato Scientifico per l’Artico.

L’Ammiraglio Caffio, del Corpo di Commissariato della Marina Militare, è noto per la sua indiscussa competenza nel

settore giuridico e del diritto del mare, oltre che autore di numerosi articoli su riviste specializzate.

Il Dott. Dardani è un noto giornalista già responsabile del settore marittimo de “*Il Sole 24 ore*” e oggi Direttore operativo del *Sea Consulting Strategy*, il nuovo centro di consulenze strategiche intitolato a “Giuseppe Bono”.

Non aggiungo altro e lascio la parola all’Ammiraglio De Carolis.

De Carolis: Buonasera a tutti. La ricerca di nuove rotte per istituire o consolidare scambi commerciali ha sempre rappresentato il motore principale per lo sviluppo dei popoli. Del resto, il trasporto via mare costituisce da sempre la modalità di gran lunga più economicamente conveniente per la movimentazione di grandi quantità di beni sulle lunghe distanze, anche grazie al fatto che attraverso i mari e gli oceani è possibile raggiungere tutte le aree in cui si concentra la quasi totalità della popolazione e della ricchezza mondiale

Pertanto, stabilità e sicurezza nel dominio marittimo sono e rimarranno le immutate precondizioni che sottendono allo sviluppo e alla prosperità delle società su scala globale, sebbene rese più complesse da tutelare e promuovere a causa di una crescente competizione per l’accesso e la gestione dell’ingente patrimonio di risorse e funzionalità offerte dai mari in riguardo alle prospettive di crescita sostenibile e prosperità inclusiva su scala globale.

Non a caso gli analisti sintetizzano le dinamiche geopolitiche caratterizzanti questo inizio di terzo millennio come “*Secolo Blu*” (*Blue Century*), dominato dalle spinte verso il pieno sfruttamento della cosiddetta “*Crescita Blu*” (*Blue Growth*). Una corsa ormai già in atto per accaparrarsi, attraverso lo sfruttamento dei mari, il futuro:

- 1) delle ricchezze energetiche, sia quelle legate alla tradizionali coltivazioni *offshore* e alle movimentazioni,

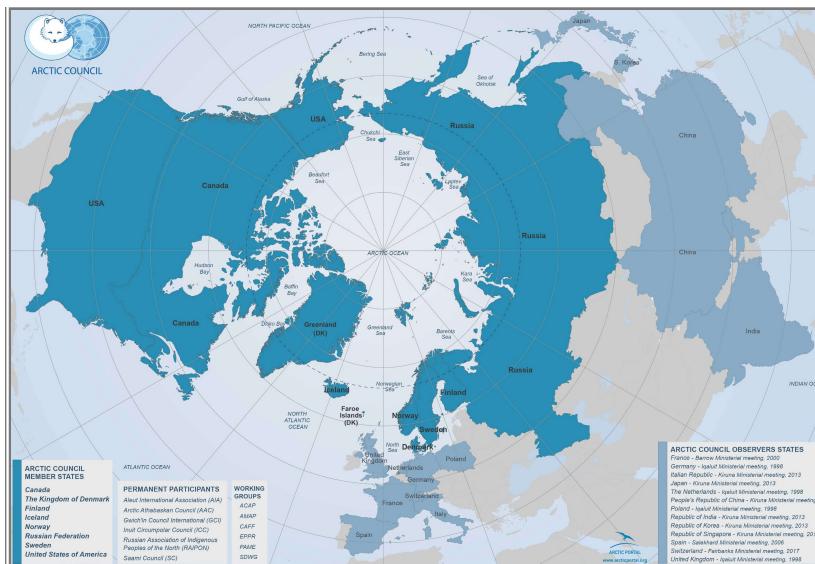
via *pipeline* o nave, di idrocarburi e fonti fossili sia quelle innovative legate al *wind farming*, alle centrali mareomotrici, fino alla nuova frontiera delle carbonizzazione fossile dei fitoelementi marini per la produzione di biocombustibile;

- 2) delle riserve alimentari, spaziando dalle già consolidate pesca e dall'emergente acquacoltura verso il futuribile utilizzo di alghe per consumo umano in quanto ricche in proteine ed energetici ma di gran lunga meno impattanti sull'ambiente delle diete di derivazione agricola e zootechnica;
- 3) delle materie prime pregiate, di cui sono ricchi i fondali e il sottosuolo marino;
- 4) della connettività digitale, sempre più invasiva e cruciale nelle moderne dinamiche delle società avanzate;
- 5) delle prospettive offerte dalle piattaforme navali, in termini di mobilità, flessibilità e facilità d'impiego, sia per l'accesso allo spazio sia per la gestione delle risorse satellitari, a fronte della criticità legata all'affollamento crescente degli oggetti spaziali orbitanti e della necessità di proteggere, dalla terra e dallo spazi, le proprie piattaforme di lancio e controllo unitamente agli stessi satelliti.

Apro un breve inciso. Le questioni correlate allo spazio, in chiave tecnologica e securitaria, stanno già comportando una latente competizione per occupare quanto prima i pochi posti orbitanti ancora disponibili, dotarsi di piattaforme di lancio e controllo facilmente riposizionabili all'occorrenza per ottimizzare le relative funzioni, fornire il quadro di sicurezza fondamentale, dalla terra allo sfruttamento dello spazio, fare piena leva sulle funzionalità spaziali per aumentare il controllo di domini critici come quello marittimo, da cui le nazioni e le società di oggi, e per il prossimo futuro, derivano le più

rilevanti prospettive di crescita sostenibile e prosperità inclusiva.

Nell’ambito di questa competizione globale per l’accesso e la gestione dei mari la frontiera per eccellenza su cui si stanno focalizzando le attenzioni, da prospettive diverse a seconda dei casi, cioè interessi di nazioni che ne trarrebbero beneficio e di altre che ne risulterebbero penalizzate, come l’Italia, è decisamente l’Artico.



Per effetto dello questo scioglimento dei ghiacci artici una nave commerciale è stata in grado, per la prima volta, di viaggiare dalla Cina all'Europa attraverso l'Artico, senza cioè passare dal Canale di Suez. L'8 agosto 2013, infatti, il cargo cinese *Yong Sheng* da 19 mila tonnellate è salpato da Dalian, il più grande porto petrolifero cinese, situato nel nord-est (Liaoning), il più settentrionale libero dai ghiacci tutto l'anno. Il pomeriggio del 10 settembre è approdato a Rotterdam, dopo aver attraversato lo Stretto di Bering a l'Oceano Artico a nord.

della Russia, a coronamento di un'impresa (aver percorso il mitico “Passaggio a Nord-Est”), prima possibile solo alle navi rompighiaccio maggiori. Un successo apparentemente estemporaneo, che corona un sogno di lunga data e che è preludio di cambiamenti epocali. Le cifre della *Arctic Ship Traffic Data* già indicano, infatti, un aumento del 35% nel numero delle navi che tra il 2013 e il 2019 hanno transitato attraverso l’Artico.

Sulle rotte a nordest e a nordovest gravano già forti competizioni. A nordovest quelle latenti tra Canada e Stati Uniti, mentre a nordest l’assertività con cui la Federazione Russa ne rivendica la sovranità e ne prepara lo sfruttamento, sotto ogni aspetto: commerciale, energetico-estrattivo e, inevitabilmente, anche militare.

Del resto, le ambizioni di Mosca per il controllo dell’Artide non sono una novità, dal primo rompighiaccio a propulsione nucleare, il *Lenin* varato nel 1959 dall’allora USSR, e dall’impresa del 17 agosto 1977 che consacrò negli annali il successivo, l’*Arktika* in servizio dal 1975 al 2008, come prima unità di superficie al mondo a raggiungere il Polo Nord. Oggi la Federazione Russa dispone di circa 40 rompighiaccio in servizio attivo e ha in programma per il 2035 la costruzione di una flotta da 13 rompighiaccio pesanti, 9 con propulsione nucleare, funzionale a incrementare il traffico commerciale attraverso il Passaggio a nordest fino a 80 tonnellate metriche nel 2024.

Alle capacità della flotta rompighiaccio russa di creare, incontrastata, nuove rotte commerciali nella regione artica si affianca l’attivazione, nel 2022, della prima centrale nucleare galleggiante al mondo, la *Akademik Lomonosov*, sistemata nel porto di Pevek, la municipalità più a Nord della Russia. Dotata di due reattori capaci di generare 70 megawatt e di rifornire d’elettricità e calore una città di 100 mila abitanti per 40 anni,

orizzonte che la *Rosatom State Atomic Energy Corporation* stima come ciclo vitale al pari dei rompighiaccio nucleari di nuova costruzione. Una soluzione ritenuta da Mosca l'unica per portare energia nelle aree più remote dell'Artico russo, consentendo così, in un sinergico ciclo virtuoso, sia lo sfruttamento delle relative risorse minerarie ed energetiche sia la nascita di nuovi insediamenti urbani.

È, infatti, programmata anche la costruzione di una flottiglia di centrali nucleari galleggianti per ancorarle nei porti russi lungo la via marittima settentrionale. Entro il 2024 ne è prevista l'entrata in funzione di ulteriori due rispetto alle cinque ipotizzate soltanto nel circondario autonomo della Chukotka, ampia regione di circa 720 mila kmq situata nell'Estremo Oriente russo, in prossimità dell'Alaska, dove insistono i più grandi giacimenti di rame e oro del pianeta.

Rispetto alle potenzialità di queste nuove rotte del nord la Cina non sta certo a guardare, dipendente com'è dai commerci internazionali. Non a caso Pechino, dopo la creazione nel 1981 del Comitato Nazionale di spedizione Antartica, con compiti di coordinamento della ricerca antartica, e dell'avvio di collaborazioni scientifiche al Polo Sud, nel 1999 ha condotto la prima spedizione scientifica in Artico col proprio rompighiaccio *Xue Long*, nel 2013 ha ottenuto lo *status* di osservatore presso il Consiglio Artico e nel gennaio 2018 ha rilasciato ufficialmente la sua "Strategia per l'Artico".

È chiaro che la Cina sta cercando di posizionarsi con mire da potenza globale attraverso le iniziative *One-Belt One-Road* già in atto (quella marittima, più sviluppata e prospetticamente più remunerativa e quella su rotaia fino alla Germania) e con un occhio comunque attento anche agli sviluppi in Artico, regione in cui si sovrappongono sfide al pari di opportunità.

Per nazioni come l'Italia, fortemente dipendenti della dimensione marittima ma inevitabilmente legate a doppio filo

alle sorti del Mediterraneo in cui sono totalmente calate, l'apertura delle nuove rotte artiche rappresenta un rischio serissimo di scavalcamento dei transiti via Suez e di conseguente marginalizzazione dell'intera regione mediterranea. Un rischio rafforzato anche dal grandissimo ritardo nel potenziamento di alternative arterie di collegamento via terra con l'Europa centro-settentrionale, su cui comunque gravano i limiti oggettivi di una frontiera terrestre limitata in estensione e che si sviluppa interamente lungo un impervio arco alpino.

L'Artico rappresenta quindi uno scenario di potenziale impiego a cui prepararsi trasversalmente:

- 1) contribuendo in ottica sistematica a monitorarne nell'ambito della comunità scientifica internazionale le evoluzioni climatico-ambientali al punto da poterne prevedere, e quindi prevenire o quanto meno gestire, con congruo anticipo le potenziali ripercussioni;
- 2) ricercando possibili forme di convergenza con le nazioni parimenti penalizzate dal rischio di corto-circuitazione delle rotte mediterranee, come per esempio quelle della Regione del Golfo le cui attuali ricchezze derivanti dai proventi energetici vengono da tempo prudentemente investite nel ritagliarsi un futuro in qualità di *hub* commerciali lungo i traffici marittimi tra l'est e l'ovest;
- 3) acquisendo sin d'ora capacità per operarvi, anche militarmente, sia in maniera tradizionale, rispetto alle sfidanti condizioni climatiche, capacità di adattamento della risorsa umana e resistenza di mezzi ed equipaggiamenti, sia attraverso l'impiego estensivo di sistemi *unmanned*.

Se da una parte l'apertura delle rotte artiche può, a ragione, spaventare, dall'altra vanno considerate a sistema anche le potenziali prospettive di crescita e posizionamento rispetto agli

stravolgimenti ipotizzabili che deriveranno dalle nuove forme di approvvigionamento e sfruttamento energetico nel passaggio epocale della generazione con idrocarburi e fonti fossili alle moderne soluzioni a connotazione quanto più possibile “pulita” o “rinnovabile”.

È vero che l’Artico offre interessanti potenzialità anche in tal senso, viene infatti definito “Ultimo tesoro del mondo” per le sue ingenti riserve, non solo energetiche ma anche di materie prime e terre rare, sulle quali non si sono ancora abbattute le implacabili politiche di accaparramento esclusivo da parte di Pechino. Controllarlo fa quindi parte di una corsa serrata che di fatto è già iniziata. Conoscerlo e prepararsi a operarvi sono obiettivi sicuramente più abbordabili e, in questa fase, non meno importanti.

Proprio per questo l’attenzione della Marina Militare verso il cosiddetto *High North* è stata crescente. Capitalizzando sulla precedente analoga esperienza che nel 2009-2010 ha portato la Marina Militare ad assumere la gestione per conto della NATO della Nave per esperienze *Leonardo*, dotata di sofisticate tecnologie per la ricerca in mare, il 22 dicembre 2015 la firma di un nuovo *Memorandum* d’intesa tra l’Italia e la NATO ha stabilito l’impegno della Marina Militare a gestire per conto dell’Alleanza anche la nave da ricerca oceanografica acustica *Alliance*, varata il 9 luglio 1986 ed entrata in servizio per la NATO il 15 aprile 1988, portando l’Unità a ricevere ufficialmente la Bandiera navale e l’equipaggio della Marina italiana.

Dopo una serie di attività condotte in Mediterraneo, dal 2017 la Marina utilizza l’*Alliance* per sviluppare un programma pluriennale di Ricerca in Artico, denominato High North, compiendovi regolari campagne annuali con una presenza media nell’area nell’ordine dei sei mesi. L’attività, che è in programma anche per il 2023 con inizio il 16 maggio,

è coordinata e condotta dall’Istituto Idrografico della Marina con il Centro di eccellenza NATO per la ricerca e la sperimentazione marittima (*Centre for Maritime Research and Experimentation* – CMRE), con sede a La Spezia. Vi partecipano diversi enti di ricerca nazionali e internazionali come il Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR), l’Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l’energia e lo sviluppo economico (ENEA), l’Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (INGV), l’Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS), il Centro di Ricerca dell’Unione Europea (*Joint Research Centre* - JRC), l’Istituto di Ricerca Europeo (*European Research Institute* - ERI).

L’impegno della Marina Militare nella regione artica consente di consolidare e sviluppare ulteriormente i risultati della ricerca scientifica ivi condotta con regolarità, con particolare riferimento allo studio dei cambiamenti climatici in aree di particolare interesse.

Questa presenza sistemica conferma la dinamica estensione del cosiddetto “Mediterraneo allargato”, di cui sono ormai parte integrante le proiezioni a nord con le campagne navali verso l’Artico e quelle a sud con la partecipazione di personale specialista della Marina nelle spedizioni di ricerca presso la Stazione Antartica italiana “Mario Zucchelli” nella Baia Terra Nova. Il Mediterraneo allargato è, infatti, l’area di prioritario ma non esclusivo interesse in cui si concentrano le attenzioni della Marina Militare in ragione dell’ingente porzione di elementi componenti un sistema di interessi nazionali particolarmente ampio sul piano tematico e peculiarmente distribuito su quello geografico come quello italiano.

La proiezione della Marina verso il Nord Atlantico non è solo orientata alla ricerca, per quanto importante, ma riguarda anche il responsabile concorso alle iniziative NATO di

deterrenza attiva e impegno per la coltivazione e crescita del necessario livello di interoperabilità e capacità d'azione in un contesto climatico e ambientale sfidante come quello che caratterizza la penisola scandinava e i mari circostanti.

La crescente assertività russa nel suo revanscismo da rinata potenza con velleità globali, plasticamente punteggiata dalle progressioni militari che nel 2008 hanno portato alla presa *manu militari* delle regioni Georgiane di Abkazia e Ossezia del Sud, nel 2014 all'annessione della Crimea e il 24 febbraio 2022 all'avvio della “operazione militare speciale” ai danni dell'Ucraina, ha infatti indotto la NATO a rinforzare la propria presenza e prontezza d'intervento in tutta l'Europa e in particolare nella sua porzione nord. Nel 2018 è stata così condotta l'esercitazione “*Streadfast Juncture*”, che ha visto svolgersi le più ingenti manovre militari interforze del dopo Guerra Fredda, proprio a partire dalle coste settentrionali della Norvegia.

Da allora l'Italia sta rendendo disponibili all'Alleanza le sue capacità militari marittime pregiate, tra le quali quella di proiezione anfibia, che lo scorso anno ha visto Nave *Garibaldi*, con a bordo aliquote delle componenti specialistiche della Forza Anfibia e dell'Aviazione Navale, partecipare alla “*Cold Response 2022*”. In tale esercitazione la Marina Militare ha svolto, attraverso il Comando della Terza Divisione Navale, un ruolo abilitante, quello di Comandante della *Task Force Anfibia*, in stretta cooperazione con i *Marines* statunitensi, che hanno invece espresso il Comando della *Task Force* da Sbarco con relative forze proiettate a terra. Questa esperienza, unica nel suo genere per i livelli di sfida legati all'ambiente, alla distanza dalla madrepatria e dal ruolo giocato, sarà capitalizzata e ripetuta con analoga partecipazione alla “*Baltops 2023*” e all'attivazione di campagne addestrative in

climi rigidi di aliquote della Brigata Marina *San Marco* al fianco dei colleghi norvegesi.

L'evoluzione dello scenario artico rappresenta senza dubbio una sfida a cui è bene essere preparati poiché l'apertura di nuove rotte più brevi tra Asia e Atlantico costituisce per molti un'opportunità allettante. Va, comunque, considerato che l'eventuale sfruttamento di queste rotte passerà inevitabilmente per un transitorio temporale di ampiezza variabile in ragione di oggettive differenziazioni rispetto alle linee di comunicazione marittima a cui siamo oggi abituati. Ciò per limitatezza degli scali portuali, imprevedibilità delle condizioni meteorologiche, difficoltà nella gestione di situazioni di emergenza e di soccorso, impatto ambientale.

Ma sarà un transitorio in cui anche la capacità di operare in quel peculiare contesto potrà fare la differenza.

Robustelli: Ringrazio innanzitutto per questo invito e saluto tutti gli altri partecipanti. Ho assunto l'incarico di inviato speciale per l'Artico circa 5 anni fa, dopo un periodo all'estero come Ambasciatore a Cuba. Non mi ero mai prima occupato di Artico. Anche per me, quindi, questa regione è stata una grossa sorpresa. Come Inviato per l'Artico, ricopro anche le funzioni di Capo delegazione italiana al Consiglio Artico e Presidente del Comitato scientifico per l'Artico.

Negli ultimi 5 anni ho visto crescere moltissimo l'attenzione verso l'Artico come nuovo scenario geopolitico. Devo dire che, però, mentre all'inizio l'attenzione era focalizzata fortemente sull'aspetto scientifico, negli ultimi tempi c'è stato uno slittamento verso quello più di sicurezza, tant'è vero che anche gli incontri cui mi capita di partecipare, sono spesso organizzati in questo ambito, direi anche un po' come questo di oggi.

A ottobre dello scorso anno, per esempio, le truppe alpine hanno organizzato a Bolzano un convegno sull'Artico. Di

conseguenza, nei miei interventi mi sono un po' assegnato il compito di riportare la discussione a un quadro complessivo, che metta in evidenza tutti i vari aspetti di interesse per l'Artico, soprattutto quello primario della ricerca scientifica e, quindi, della tutela dell'ambiente.

Vorrei affrontare il discorso dividendolo in tre parti. Una prima parte, breve, sul perché l'Artico è di così particolare interesse. Una seconda riguarderà quello che è un po' il cuore della mia attività e cioè il Consiglio Artico. Un consesso ancora più importante oggi che i suoi lavori sono bloccati a causa della guerra di invasione russa in Ucraina. È proprio ora, infatti, che occorre sottolineare quanto sia stata efficace l'esperienza del Consiglio Artico. La parte finale riguarderà l'Italia in Artico.

Trovo utile cominciare richiamando l'attenzione su un elemento geografico, particolarmente evidente guardando una mappa dell'Artico con al centro il Polo Nord: mezzo Artico è sostanzialmente russo, nel senso che il 50% delle coste che si affacciano sul Mar Glaciale Artico/Oceano Artico sono russe. L'attuale contesto internazionale, con le difficili relazioni con la Russia, ha pertanto un'incidenza fortissima sulle relazioni in Artico e, in particolare, all'interno del Consiglio Artico.

Gli Stati artici sono otto, di cui cinque costieri e tre non costieri, ma comunque considerati artici perché hanno una parte del proprio territorio oltre il Circolo Polare Artico.

La caratteristica fondamentale dell'Artico è che, oltre a essere ovviamente un mare circondato dalla terra, ha anche una presenza antropica, conta cioè una popolazione di circa 4 milioni di persone di cui 500.000 appartenenti a popolazioni indigene. Ciò rende ogni discorso completamente diverso rispetto all'Antartide.

Qual è il motivo fondante dell'attenzione verso l'Artico? Prima di questa, diciamo così, recrudescenza nel campo della

sicurezza, era sicuramente il cambiamento climatico. In Artico la temperatura aumenta con una velocità 3-4 volte maggiore rispetto alla media mondiale (cosiddetta amplificazione artica) e ciò ha portato una serie di conseguenze: fusione dei ghiacci marini, riduzione dell'effetto albedo, scioglimento del *permafrost*, che accentuano ulteriormente il riscaldamento globale. Tutto ciò comporta ad esempio ripercussioni sulle temperature e sul livello degli oceani ed anche mutamenti delle correnti marine. Una serie di conseguenze, anche alle medie latitudini, che i ricercatori stanno studiando e che sono fondamentali per la nostra sopravvivenza. C'è un'espressione, secondo me, molto efficace e cioè che l'Artico, nel contesto della ricerca sul cambiamento climatico, svolge un po' il ruolo che svolgeva il canarino nelle miniere una volta. Cioè invia un segnale di allarme di dove stiamo andando, del pericolo che si avvicina.

Non dimentichiamo poi, anche se ci stiamo concentrando su altri aspetti, più relativi alla sicurezza, che le giovani generazioni stanno dedicando crescente attenzione verso l'Artico, in primo luogo per il tema del cambiamento climatico. E lo verifico ogni volta che vado in università o in altri contesti con studenti. È un tema che permarrà, indipendentemente dalla situazione della sicurezza.

Il cambiamento climatico, che comporta dei rischi per l'umanità, genera però in Artico il paradosso che attività economiche prima più complesse, oggi lo sono meno: incremento nella navigazione e maggiore facilità per l'estrazione di idrocarburi e per l'attività mineraria; quest'ultima fondamentale per le nuove tecnologie, in quanto in Artico si stanno scoprendo giacimenti di terre rare e altri minerali importanti per la transizione energetica. Ma anche, per esempio, un tema che viene ricordato meno, che è quello della pesca, con banchi di pesce che si spostano verso il nord.

L'Artico sta così diventando sempre più importante anche dal punto di vista alimentare e attrae in quest'ambito tanti paesi, specialmente dell'est asiatico.

Come dicevo, una cosa che è interessante è la differenza fondamentale con l'Antartide. Se da un lato le tematiche ambientali sono, tutto sommato, abbastanza simili, dal punto di vista del giuridico il quadro tra Artico e Antartide è molto diverso proprio perché l'Antartide ha un apposito trattato, non così l'Artico proprio per le sue caratteristiche.

Il riferimento giuridico fondamentale dell'Artico è il diritto del mare, di cui sicuramente l'Ammiraglio Caffio ci parlerà successivamente. Quello che a me preme ricordare è la dichiarazione di Ilulissat con cui, nel 2008, gli Stati artici costieri hanno ribadito in maniera forte che non hanno nessuna intenzione di andare verso un trattato dell'Artico, di cui a volte si parla, mentre invece ritengono che l'attuale quadro giuridico, basato soprattutto sul diritto del mare, sia assolutamente adeguato.

Esistono anche dei contesti di carattere regionale di interesse, innanzitutto il Consiglio Artico, di cui parleremo a breve. Prima voglio richiamare che le tematiche artiche sono fondamentali in alcuni importanti contesti internazionali, come la Convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, con le relative COP. Ma anche altri consensi, come l'Organizzazione Marittima Internazionale, perché secondo quali regole si naviga e si navigherà in Artico è una questione fondamentale.

Sono stati poi conclusi degli accordi settoriali. Uno molto significativo è l'accordo per combattere la pesca non regolamentata in Artico, che ha una composizione molto interessante, costituita dai 5 Stati costieri più altri 5 firmatari fortemente interessati al tema (Giappone, Cina, Corea del Sud, Islanda e, non è uno Stato ma rappresenta tutti noi, l'Unione

Europea). Questa varietà di costruzioni e contesti, dal mio punto di vista, rende lo studio dell'Artico particolarmente interessante.

Per quanto attiene al Consiglio Artico va sottolineato che, all'interno del panorama internazionale, si tratta di una realtà molto originale. Penso sia quindi utile ripercorrerne rapidamente la genesi.

Il 1° ottobre del 1987, l'allora Segretario Generale del PCUS, Michail Gorbačëv, a Murmansk pronunciò un importantissimo discorso, che è considerato il punto di avvio della fase di collaborazione tra gli Stati artici. In quel discorso Gorbačëv sottolineò la volontà di far divenire l'Artico una regione di pace e di collaborazione internazionale. Egli si riferiva soprattutto al pericolo atomico, ma il processo che ne nacque, il cosiddetto “processo di Rovaniemi”, avviato poi dalla Finlandia, ha invece preso una direzione prevalentemente indirizzata agli aspetti ambientali.



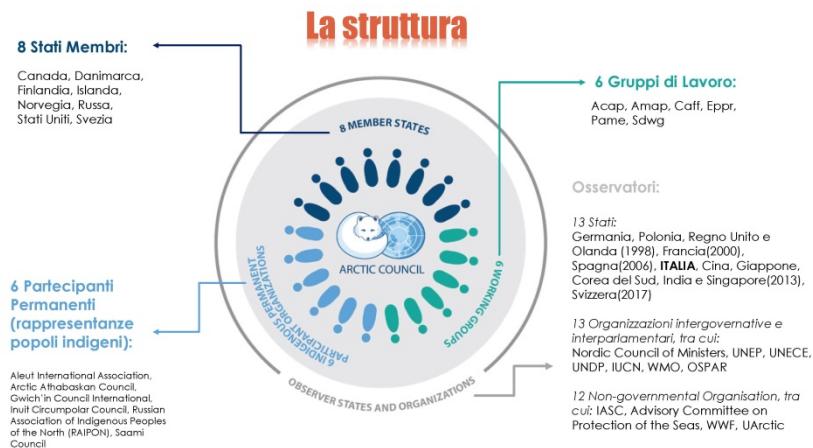
Con la dichiarazione di Rovaniemi del '91 è stata creata l'*Arctic Environmental Protection Strategy*, una strategia dedicata alla protezione dell'ecosistema artico, alla

conservazione dell'ambiente, alla comprensione delle necessità delle popolazioni indigene e alla riduzione dell'inquinamento in Artico, con quattro gruppi di lavoro che non sto qui a elencarvi. Con la costituzione del Consiglio Artico i gruppi di lavoro sono poi diventati sei.

Quindi, da un ragionamento fortemente politico di Gorbačëv nasce un processo che porta a un quadro di collaborazione in Artico prevalentemente sugli aspetti ambientali. Qualche anno dopo, nel '96, in Canada, viene approvata la dichiarazione di Ottawa, che crea il Consiglio Artico, che non è una vera e propria organizzazione internazionale, ma un foro intergovernativo che promuove la cooperazione, il coordinamento e l'interazione tra gli Stati artici, con il coinvolgimento delle popolazioni indigene dell'Artico e degli altri abitanti della regione. Come mandato ha soprattutto la ricerca scientifica, come base per formulare raccomandazioni in materia di protezione ambientale, conservazione e sviluppo sostenibile. Il Consiglio Artico, quindi, non prende decisioni vincolanti. È diventato un contesto in cui la conoscenza serve come legame tra il mondo scientifico e i decisori politici.

Qualcuno l'ha considerato un limite. In realtà è la grande forza del Consiglio Artico, perché ha creato un contesto nel quale, nonostante l'inasprirsi delle tensioni internazionali, il dialogo è continuato con efficacia, anche dopo il 2014. Ovviamente, un anno fa, con la guerra in Ucraina, neppure il Consiglio Artico ha retto la pressione, anche perché la Presidenza (biennale a rotazione) dal maggio '21 al maggio '23 è della Russia. In piena Presidenza, quindi, la Russia ha scatenato la guerra in Ucraina e questo ha chiaramente portato all'interruzione dei lavori. Nel maggio 2023 la presidenza dovrebbe passare alla Norvegia e i colleghi norvegesi stanno lavorando alacremente per trovare una soluzione e per poter

riprendere comunque i lavori del Consiglio Artico, nella consapevolezza che la cooperazione in Artico o è circumpolare o perde molto del suo significato.



Un elemento di forza del Consiglio Artico è che prevede la presenza al tavolo, allo stesso livello formale degli Stati, e come partecipanti permanenti, di 6 organizzazioni delle popolazioni indigene. L'attenzione alle popolazioni indigene e, più in generale, alle popolazioni che vivono in Artico è uno degli elementi fondanti del Consiglio Artico, che verrà sicuramente mantenuto anche per il futuro.

C'è poi la presenza attiva degli osservatori, che possono essere Stati, organizzazioni internazionali, organizzazioni non governative. L'Italia è divenuta osservatore nel 2013. Mentre all'inizio gli osservatori al Consiglio Artico erano soprattutto paesi europei (i primi sono stati Germania, Polonia, Regno Unito, Olanda, Francia, Spagna), nel 2013 insieme a noi sono entrati 5 Stati asiatici (Cina, Giappone, Corea del Sud, India e Singapore). Ovviamente il paese che impatta maggiormente, ed è stato anche citato in apertura di questo nostro incontro, è la

Cina. L'interesse asiatico verso l'Artico è molto ampio e, ovviamente, ha sia delle ragioni strategiche sia tante altre motivazioni, ad esempio economiche, come già accennato per la pesca, ma non solo. L'Asia in generale, non solo la Cina, è quindi molto molto presente nell'attuale dibattito sull'Artico.

Per essere accolti come osservatori al Consiglio Artico vanno osservati alcuni criteri fondamentali, tra cui mi piace ricordare la condivisione degli obiettivi del Consiglio Artico, il riconoscimento dei diritti sovrani degli Stati artici, l'interesse verso le culture e le popolazioni indigene, il rispetto del diritto internazionale e in particolare del diritto del mare, come quadro giuridico dell'Artico.



Ma c'è un elemento, secondo me, molto importante da sottolineare. Mentre in altri contesti internazionali gli Stati osservatori si limitano solo a seguire i lavori, all'interno del Consiglio Artico sono chiamati a una partecipazione attiva, soprattutto all'interno dei gruppi di lavoro e dei gruppi esperti, nei quali oramai la presenza degli osservatori è, nella sostanza, pressoché allo stesso livello degli Stati artici. È chiaro che, quando si passa a livello *senior officials* e Ministri, la

differenza diventa più chiara, ma quando viene preparato il materiale che verrà approvato, il contributo degli osservatori sul piano scientifico è molto importante.

Per quanto riguarda l'Italia, io generalmente amo sintetizzare il nostro contributo in Artico attraverso i seguenti elementi: storia, ricerca, imprese, politica, che accompagna questi aspetti, e divulgazione, quello che stiamo facendo anche oggi. La storia dell'Italia in Artico risale alle attività della Marina fin dalla fine dell'Ottocento. Ma è proseguita poi con Umberto Nobile, ma anche successivamente con esploratori e ricercatori italiani. L'attuale fase, diciamo così, potremmo farla partire negli anni '90, quando i nostri Enti di ricerca hanno cominciato ad operare a Thule, in Groenlandia, in un osservatorio internazionale, e poi il CNR ha aperto nel '97 la base "Dirigibile Italia" a Ny Alesund (Svalbard, Norvegia), che costituisce il centro della nostra attività di ricerca in Artico.



Crescente interesse politico dell'Italia per l'Artico

Tavolo Artico,
forum di coordinamento che
include Ministeri,
enti di ricerca e imprese
2011

Italia ottiene
lo status di osservatore
al Consiglio Artico
2013

"Verso una
Strategia italiana per l'Artico
- linee guida nazionali"
2015

Indagine conoscitiva sulla
Strategia Italiana per
l'Artico da parte della
Commissione Affari Esteri
della Camera dei Deputati
2017

Vengono istituiti il Comitato Scientifico
per l'Artico (CSA) e il Programma di
ricerche in Artico (PRA)
2018

La ricerca scientifica rimane tuttora il cuore della nostra
attività in Artico, ma c'è una dimensione economica che si è
aggiunta. C'è l'ENI, che ha la piattaforma offshore più a nord
del mondo, in Norvegia. C'è E-geos, società costituita

dall’Agenzia Spaziale Italiana (20%) e da Telespazio (80%), che commercializza i dati di Cosmo-SkyMed. C’è Fincantieri, che costruisce anche navi per la navigazione artica. Quindi c’è una rilevante dimensione economica, di cui ho citato solo i principali interpreti nazionali.

A questa dimensione economica si aggiunge una dimensione politica con una importante partecipazione del Ministero degli Esteri, che prima ha favorito il coordinamento degli attori nazionali tramite il “Tavolo Artico” e poi nel 2013 ha ottenuto lo status di osservatore al Consiglio Artico. Nel 2015 è stato elaborato un documento di strategia italiana in Artico, cui ha fatto seguito un’indagine conoscitiva da parte della Commissione Esteri della Camera dei Deputati nel 2017, che ha portato alla creazione del comitato scientifico per l’Artico e del programma di ricerche in Artico, come rafforzamento alla nostra attività nella regione.

Il programma di ricerche è gestito dal CNR, ma è coordinato dal citato comitato scientifico per l’Artico, che io presiedo, dove sono presenti tutti i nostri Enti di ricerca. Non sto qui a elencare nel dettaglio gli obiettivi, che sono di carattere scientifico, però è importante sapere che sono stati già lanciati due bandi per progetti di ricerca con 15 progetti finanziati, un bando per infrastrutture con 6 progetti finanziati ed è stato creato un sito web¹ con una banca dati aperta, dove inserire i risultati dei nostri progetti di ricerca. È stato poi finanziato, insieme ad altri, anche un PH-D in “Scienze polari” all’Università Ca’ Foscari di Venezia.

Oltre alle attività del programma di ricerca in Artico, mi piace ricordare uno degli attori fondamentali anche per la ricerca scientifica, che è proprio la Marina Militare, come ricordava prima l’Ammiraglio De Carolis. Io ci tengo sempre a

¹ www.programmaricercaartico.it

sottolinearlo perché con il programma pluriennale “HIGH NORTH”, che oramai è giunto alla fine del secondo triennio e andrà spedito, a quanto mi è stato assicurato, verso il terzo triennio, l’Istituto Idrografico della Marina Militare si pone al centro dell’azione nazionale in Artico.

Ogni anno noi abbiamo così una significativa presenza italiana in Artico, con una campagna oceanografica in cui la Marina si pone anche come coordinatore e come punto di aggregazione dei vari Enti di ricerca. I partecipanti ad “High North”, infatti, danno proprio il messaggio fondamentale, che anche noi del Ministero degli Esteri vogliamo dare: seppure quella dell’Italia in Artico è una presenza composita, tutti gli attori hanno una forte volontà di stare assieme. In tale ambito, la Marina Militare è certamente un fondamentale protagonista istituzionale, che porta la nostra bandiera in Artico con tutto il “sistema Italia”. Per ora mi fermo qui. Poi eventualmente possiamo approfondire qualche altro tema.

Caffio: Buonasera a tutti. Si indica come Artico la regione a nord del Circolo polare artico. Quando, probabilmente a metà di questo secolo, per la prima volta il mare Artico non sarà interamente coperto dai ghiacci, apparirà chiaro che la sua superficie acquea è cinque volte quella del mar Mediterraneo. Esso è, infatti, un mare semichiuso circondato da Stati, ma in contatto con gli altri mari attraverso vari stretti e passaggi. Prevalenti sono, dunque, nella questione artica gli aspetti marittimi, ma altrettanto rilevanti sono le implicazioni riguardanti la geopolitica del mare connesse allo sfruttamento delle risorse marine naturali e al controllo delle vie di comunicazione. Il mio intervento sarà focalizzato su:

- 1) situazione degli spazi marittimi;
- 2) regime vie di comunicazione;
- 3) presenza italiana sulla base del Trattato delle Svalbard del 1920.

Per quanto attiene agli spazi marittimi, non esiste al momento un trattato artico simile a quello antartico, basato sulla protezione dell'Antartide tutelandone l'ambiente e l'utilizzazione a scopi pacifici quale *Global commons* insuscettibile di appropriazione. Come ricordava prima il Ministro Robustelli, nel 2008 Canada, Danimarca, Norvegia, Federazione Russa e Stati Uniti hanno, invece, emesso la “Dichiarazione di Ilulissat” in cui si afferma che “*...the law of the sea provides for important rights and obligations concerning the delineation of the outer limits of the continental shelf, the protection of the marine environment, including ice-covered areas, freedom of navigation, marine scientific research, and other uses of the sea...*”. Con ciò si è espressa la volontà di non regolamentare il regime dell'Artico con un apposito trattato.

Vi è tuttavia un'organizzazione intergovernativa già ricordata, volta a promuovere la cooperazione tra gli Stati artici e le comunità indigene in materia di tutela dell'ambiente e sviluppo sostenibile: è l'*Arctic Council* composto da Canada, Danimarca, Finlandia, Islanda, Norvegia, Federazione Russa, Svezia e Stati Uniti. Olanda, Polonia, Regno Unito, Francia, Germania, Spagna, Italia e Cina sono osservatori. Circa il regime multilaterale di cooperazione dell'Artico, si deve anche citare il *Polar Code* dell'IMO, testo di prescrizioni non obbligatorie dedicato a incrementare la sicurezza della navigazione. Analoga iniziativa è quella incentrata sul *SAR Cooperation Agreement* del 2011 che è un modello di collaborazione tra Stati per l'assolvimento delle responsabilità *Search And Rescue*.

Passando alla piattaforma continentale estesa (*Extended Continental Shelf - ECS*) va detto che in futuro, al momento del disgelo, l'area del mare Artico attorno al Polo sarà, dal punto di vista giuridico, uno spazio di alto mare ricadente al di là delle

ZEE degli Stati rivieraschi. Le giurisdizioni degli Stati costieri non coprono, quindi, tutta l'area ma si spingono sino ai limiti massimi previsti dall'UNCLOS e cioè, 200 mn per la ZEE, e 350 mn per la ECS, estesa oltre le 200 mn della ordinaria piattaforma continentale. Per le ZEE, quindi c'è un regime basato sulla distanza. Per la piattaforma continentale, invece, c'è un regime basato su concetti geologici.

I paesi che hanno delle pretese su aree più ampie possono presentare una *submission* alla Commissione per i limiti della piattaforma continentale delle Nazioni Unite. La Commissione verifica la pretesa poi fornisce delle raccomandazioni. Sinora Russia, Norvegia e Danimarca hanno presentato richieste di esame delle proprie pretese. Gli Stati Uniti non lo hanno fatto, non essendo parte dell'UNCLOS. Il Canada ha preannunciato l'intenzione di adire la Commissione. La Russia è stata, nel 2001, il primo paese ad avanzare la propria *submission* relativa alla ECS dell'Artico, poi modificata nel 2015 riducendo l'area pretesa per tener conto delle osservazioni della Commissione relative alle dorsali sottomarine (quali quella "Lomonosof") che collegano, attraverso il Polo, la piattaforma continentale siberiana a quella canadese.

Un aneddoto relativo alla Russia. Quando ha presentato la *submission* alla Commissione limiti della piattaforma continentale le è stato detto che aveva sbagliato perché, secondo la pretesa russa, la propria piattaforma superava il Polo Nord, andando sull'altro versante. Ciò nonostante nel 2001, se ben ricordo, i russi sono andati al Polo con un sottomarino nucleare e hanno piantato una bandierina sul fondale, a significare che apparteneva a loro.

Sullo sfondo delle rivendicazioni territoriali si agitano, ovviamente, concreti interessi economici.



Secondo attendibili stime, sotto la piattaforma continentale artica vi sarebbe il 25% delle riserve mondiali di combustibili fossili. La Russia e la Norvegia appaiono favorite nella partita in corso avendo già individuato cospicui giacimenti di idrocarburi. Entrambe hanno stipulato nel 2010 un memorabile accordo di delimitazione nel Mare di Barents, che ha posto termine a un contenzioso cinquantennale. Per superare le resistenze russe a cedere zone pretese, è stata stabilita un'area di cooperazione comune a cavallo della linea di equidistanza. Da notare che le pretese russe erano fondate sull'antica teoria dei "settori", basata su una concezione territorialistica che, al tempo degli Zar, rivendicava per meridiano tutti i territori, le

isole e gli spazi di mare che dalla Siberia giungevano sino al Polo secondo il principio che "...la sovranità dovrebbe collegare gli Stati ai Poli, sull'Artico, nell'ambito dei loro settori di attrazione...".

Qui devo aprire una parentesi. Negli anni passati Russia e Norvegia avevano realizzato un *modus vivendi*, secondo me molto ben fatto, creando una *grey zone*, una zona di pesca comune. Nel 2010 sono addirittura riusciti a fare un accordo di delimitazione della piattaforma continentale nelle Svalbard. Qui la Russia pretendeva di arrivare sulla zona pretesa dalla Norvegia e la Norvegia, a sua volta, sulla base dei principi della piattaforma continentale, si spingeva dall'altra parte. Alla fine hanno fatto una linea di equidistanza stabilendo una zona comune di sfruttamento al centro.



L'accordo russo-norvegese sulle ZEE del 2010 (Fonte UN)

Tra l'altro, se non ricordo male, lì c'è il giacimento *Stockton*, dove opera poi l'ENI con la compagnia statale

norvegese. Tra l'altro, l'artefice dell'accordo del 2010 era l'attuale Segretario Generale della NATO. Questo equilibrato *modus vivendi* è stato messo in discussione in anni recenti, quando quelle che erano le buone intenzioni di stabilire un *modus vivendi* equilibrato con la Russia sono venute meno.

Credo che la situazione adesso non sia più rosea come prima per quanto riguarda lo sfruttamento dei giacimenti in comune o per le zone comuni di pesca.

Le zone di piattaforma continentale polare non rivendicate dagli Stati hanno lo status di “Area internazionale dei fondi marini”, amministrata dalla *Seabed Authority* delle Nazioni Unite. Le aree marine sovrastanti questa area internazionale e comunque quelle al di là delle ZEE nazionali dei paesi artici sono, come detto, alto mare. Come tali, costituiscono una terza rotta polare, aggiuntiva rispetto alle altre due di cui diremo più avanti.

In merito alla navigazione lungo le rotte polari é necessario sottolineare che la fine della glaciazione che avanza inesorabilmente ha indotto gli operatori marittimi a considerare la possibilità di seguire rotte alternative a quelle attuali, passanti in prevalenza per i canali di Suez e di Panama, così da collegare il Pacifico all'Atlantico provenendo da est o l'Atlantico al Pacifico provenendo da ovest. In questo modo si realizzerebbero risparmi di tempi e costi di viaggio.

Si calcola che, utilizzando il Passaggio a nord-ovest (*North-West Passage* – NWP) che, dal Mar di Groenlandia, attraverso le frastagliate coste settentrionali dell'arcipelago artico canadese arriva al Mare di Beaufort e prosegue lungo il nord dell'Alaska fino allo Stretto di Bering, il percorso tra l'Asia e l'Atlantico si abbrevia di 7.000 miglia rispetto alla rotta che utilizza il canale di Panama.

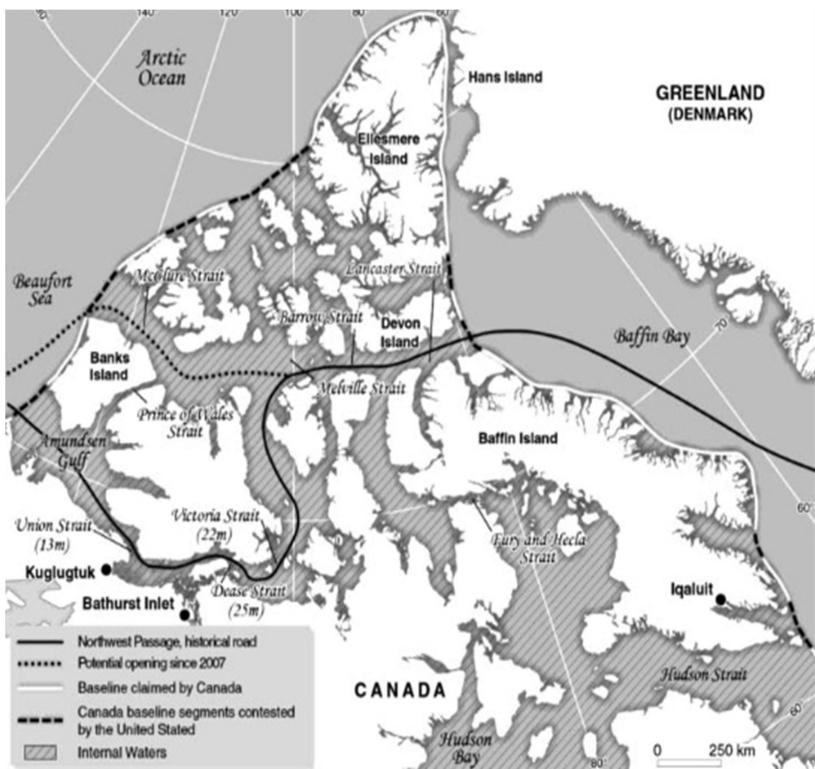
Due opposte visioni giuridiche si confrontano nel definire il regime di transito nel NWP, via d'acqua tra la baia di Baffin

e il mare di Beaufort. Da un lato il Canada lo considera come “*historic internal waters*”, delimitato dal suo sistema di linee di base rette tracciate intorno al limite esterno dell’arcipelago artico sulla base dei principi dell’UNCLOS (art. 7, 3).



Spazi marittimi artici (Fonte IBRU)

In esso le navi straniere, siano esse mercantili che da guerra, non godono di libertà di transito inoffensivo. Secondo la legislazione canadese il passaggio delle navi straniere è, infatti, sottoposto a limitazioni. Dall’altro gli Stati Uniti che disconoscono tale pretesa e considerano, invece, il NWP come uno stretto internazionale che mette in comunicazione l’Atlantico con il Pacifico in cui tutte le navi straniere, unità militari comprese, possono esercitare il passaggio in transito che garantisce loro libertà di transito nel rispetto dei diritti sovrani dello Stato costiero.



Il Passaggio a Nord-Ovest (Fonte Laval University)

Al momento la rotta più conveniente è il Passaggio a nord-est (*North-East Passage* – NEP), via marittima lunga circa 10 mila chilometri che, dal Mar di Barents, porta allo Stretto di Bering, sviluppandosi quasi interamente lungo la costa settentrionale della Federazione Russa. Si tratta di una rotta notevolmente più breve di quella passante attraverso lo Stretto di Malacca, l’Oceano Indiano, Suez e il Mediterraneo. Essa permette di ridurre sino al 40% i tempi di percorrenza di circa 10 giorni. Il problema è che il NEP è un concetto geografico, che la Russia declina invece in termini di Northern Sea Route

(NSR), via di comunicazione internazionale la cui importanza per l'economia mondiale si va sempre più delineando.

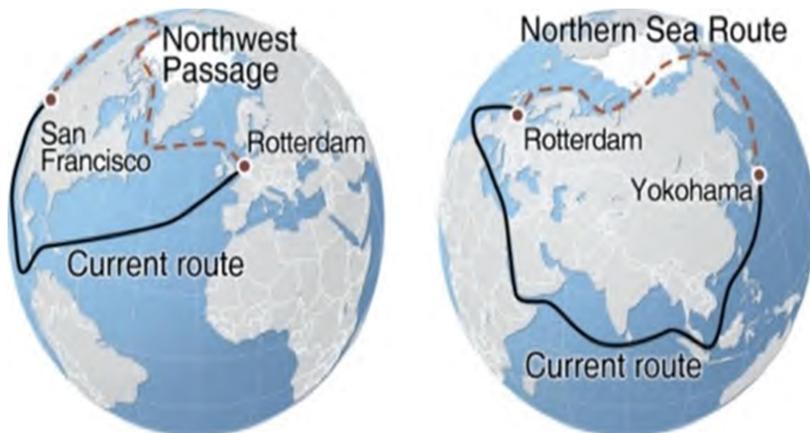


La Northern Sea Route (Fonte NSRA)

Mosca sta iniziando, infatti, a costruire infrastrutture energetiche dedicate allo sfruttamento delle risorse marine e a disciplinare il transito nelle acque territoriali e nella ZEE per esigenze di sicurezza e di tutela ambientale. La visione politica russa è quella del Grande Nord come un proprio spazio vitale nel cui ambito si colloca l'iniziativa di emanazione della legge federale del 28 luglio 2012, che definisce la NSR come "...storica via di comunicazione nazionale della Federazione Russa...". Il suo transito è sottoposto a preventiva notifica. Quest'obbligo dovrebbe riguardare anche le navi da guerra e le navi in servizio governativo. Vari sono i rilievi formulati nei confronti della Russia per questa disciplina che, tra l'altro, non rispetta le prerogative di immunità sovrana di cui godono tali navi. Nel regolamentare il transito nella NSR, la Russia esprime una visione territorialistica dei propri mari adiacenti, esercitando giurisdizione su un'area più vasta della ZEE. Alla radice, come avviene anche per la teoria della titolarità della piattaforma continentale polare, v'è una concezione da *Mare Clausum* dei "mari di casa" quali l'Artico e bacini adiacenti.

Non a caso la Russia, nei secoli, ha spesso appoggiato le rivendicazioni turco-ottomane alla chiusura del Mar Nero ai

paesi esterni. Da aggiungere che, nel 2013, è stata emanata una Regolamentazione che prescrive un sistema di pagamento di diritti di transito, di pilotaggio obbligatorio, di assistenza di navi rompighiaccio, un servizio di allerta meteo, di soccorso e di sorveglianza antinquinamento, anche nei tratti della NSR che ricadono in aree di alto mare. Gli USA non riconoscono la pretesa russa a limitare il transito nella NSR ritenendola in contrasto con l'UNCLOS e, in particolare, con il regime di libertà di navigazione dell'alto mare.



Nuove Rotte Polari (Fonte IBRU)

E l'Italia? L'attenzione riservata dall'Italia all'Artico, con le spedizioni scientifiche iniziate, come ricordava prima il Ministro Robustelli, a fine Ottocento da Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi e poi culminate in quelle del Generale Nobile, ha avuto riconoscimento internazionale. Il nostro paese è, infatti, uno degli aderenti al Trattato delle Svalbard (o arcipelago delle Spitsbergen) del 1920, che riconosce la completa sovranità della Norvegia sull'arcipelago, attribuendo a Stati Uniti, Danimarca, Francia, Italia, Giappone, Olanda e Gran Bretagna diritti di pesca e completa libertà di accesso nelle acque territoriali. La nostra presenza nell'*Arctic*

Council va anche vista in relazione a questo accordo, che consente all'Italia di svolgere la missione scientifica del CNR nella Base Artica “Dirigibile Italia” a Ny Alesund, alle Svalbard.

La Norvegia si è rivelato un paese amico. Un amico virtuoso. Un amico che, tra l'altro, è un modello di marittimità. Quando noi parliamo di marittimità italiana dovremmo pensare alla Norvegia con i suoi 4-5 milioni di abitanti ma con dei fondamentali marittimi eccezionali: flotta mercantile, attenzione all'ambiente, attenzione allo sfruttamento energetico vero.

Scarfi: Dopo questi interessanti interventi iniziali passiamo ora alla parte più squisitamente commerciale. Dottor Dardani e poi Poddighe.

Dardani: Buonasera a tutti, il mio intervento sarà davvero breve. In qualità di inviato del “Sole ventiquattrore” io ho seguito, come giustamente Scarfi ha sottolineato all'inizio, per quasi un quarto di secolo le questioni marittime, anche come corrispondente di *Leeds list* per il Mediterraneo e di vari giornali specializzati.

Dell'intervento dell'Ammiraglio Caffio ho molto apprezzato, oltre alla competenza specifica, il richiamo alla marittimità. Io vengo da una famiglia marittima a mio padre era agente marittimo, un piccolo armatore, mio fratello è avvocato maritimista, sono nato a Genova. Di peggio non potevo mettere in campo come dinastia e, quindi, ho respirato l'aria del mare e quello che mi ha sempre dato terribilmente fastidio quanto questo paese poco avverte l'importanza del fattore mare.

Recentemente, quando con l'amico massimo Ponzellini abbiamo deciso di costituire questo primo nucleo di un centro di analisi e di consulenza strategica, parola un po' grande per

un centro come quello intitolato all'amico Giuseppe Bova, purtroppo scomparso, volevamo porre al centro delle nostre analisi proprio la questione della marittimità. Un concetto, o un sentimento, che nasceva anche dalla considerazione che il 26% del PIL nazionale, di diritto o di rovescio, dipende dal mare. Quando ho presentato questo dato molti mi hanno preso in giro, affermando che era un dato millantato, ma non lo è per nulla.

Il problema drammatico è che le varie filiere che vanno dal turismo, alla gestione delle spiagge, alla ricerca, non si parlano fra loro, quindi non portano a fattore comune quella che è il valore aggiunto di questo paese.

Volevo prima di tutto sottolineare questo dato che, una volta di più, conferma che l'Italia è strettamente legata alla marittimità, geograficamente, storicamente e anche economicamente.

Per quanto attiene all'argomento di questa tavola rotonda, io ritengo che la rotta artica sia importantissima come rotta alternativa, non come rotta parallela alle rotte esistenti, perché le rotte *container* hanno una caratteristica, non sono mai *point to point*, cioè non esiste una rotta che va da Shanghai e arriva ad Amburgo. Sono rotte che le navi porta *container*, a maggior ragione le grandi navi da 22 a 24.000 TEU, percorrono facendo fanno svariate soste nel corso della loro navigazione e fungono sia da *regional carrier* sia da *global carrier*. Per di più, in termini diretti, rastrellano carico e distribuiscono carico ovunque possono.

Ora la rotta artica, per sua *ratio*, è oggi ma anche in prospettiva futura, non particolarmente agevole da percorrere, anche in conseguenza del fatto che il 50% è monopolizzato da un solo paese. Allora, la convinzione che questa possa essere una rotta alternativa alla classica rotta Oceano Indiano, Suez,

Mediterraneo, Gibilterra mi sembra un po' utopistica e un po' aleatoria.

In sostanza io penso che la rotta polare abbia importanza dal punto di vista strategico, energetico, di sfruttamento delle risorse minerali, ma senz'altro minore (appunto alternativa e non parallela) per la navigazione commerciale. Credo che la rotta artica abbia un po' una corrispondenza di similitudine con la rotta ferroviaria transiberiana. Su alcuni giornali si dice pomposamente che questa rappresenta un'alternativa al traffico marittimo. Se uno fa il conto di quanti *container* trasporta una nave da 24.000 TEU e conta quanti treni vanno impiegati per portare lo stesso carico, risulta che ci vogliono circa due anni e mezzo. Solo per pareggiare il carico di una nave. Forse un po' di sano realismo su questo sarebbe necessario. Grazie per l'attenzione.

Poddighe: Di Artico e rotte artiche si discute nel mondo da almeno 15 anni, soprattutto – e seriamente – da parte cinese. Sino allo scoppio della guerra in Ucraina l'Artico è cresciuto costantemente quale corridoio energetico marittimo vitale per le esportazioni russe ma, con la sua crescente navigabilità, ha cominciato a essere considerato una possibile e promettente rotta mercantile globale.

Quando si parla di rotte artiche di superficie esistono fondamentalmente tre opzioni, e l'analisi del trasporto marittimo nell'Artico si è concentrata prevalentemente su due possibilità: il passaggio a nord-est (NEP) che, come ha descritto prima l'Ammiraglio Caffio, comprende la rotta lungo le coste artiche norvegesi e russe, e il passaggio a nord-ovest (NWP) attraverso l'arcipelago canadese e il nord dell'Alaska, con l'attraversamento di numerosissimi stretti.

La NEP è a volte chiamata anche *Northern Sea Route* (NSR), formalmente definita nella legge russa in quanto si estende dallo stretto di Novaya Zhelaniya (nell'arcipelago di

Novaya Zemlya, che collega il Mare di Barents a ovest e il Mare di Kara a Est), a Capo Dezhnev e allo Stretto di Bering. Una differenza solo apparentemente di definizioni, in quanto esistono differenze sostanziali tra la NSR e la NEP. La principale è che quest'ultima comprende il Mare di Barents e fornisce l'accesso al porto di Murmansk, il più grande porto artico russo. Dato che la NSR costituisce la maggioranza della NEP, molte fonti usano i termini NSR e NEP in modo intercambiabile, ma non è detto che tutto il traffico commerciale presente o futuro interessi tale porto, un'importante deviazione sulla potenziale rotta diretta.

Per quanto attiene al NWP, va detto che lo spessore del ghiaccio pluriennale, la complessità degli stretti e i “pingo” (formazioni di ghiaccio sottomarino che sporgono dal fondo del mare) rendono la navigazione particolarmente ardua in questo tratto di mare.

Anche se ancora principalmente limitata all'estate, la navigazione lungo il NEP è quindi relativamente più facile a causa della minore estensione complessiva del ghiaccio e del mare aperto nel Mare di Barents. A differenza di latitudini simili in Alaska o in Canada, quest'area rimane, infatti, libera dai ghiacci a causa delle correnti di acqua calda della Corrente del Golfo, che interessano il Nord Atlantico (tale corrente scorre nell'Atlantico verso nord-est).

Una terza opzione, la meno considerata, la *Transpolar Route* (TPR) è una soluzione mediana tra NEP e NEW che, però è al momento sostanzialmente teorica perché praticabile per pochissimi giorni all'anno e solo con l'utilizzo di efficaci mezzi rompighiaccio, dato che attraversa il Polo Nord ed è caratterizzata da ghiaccio spesso e persistente. Questa rotta ha, tuttavia, prospettive interessanti, stante l'attuale *trend* del riscaldamento globale, in un orizzonte temporale più in là a venire. Anche scenari di modelli climatici aggressivi, in termini

di retrazione della calotta, proiettano una notevole estensione dei ghiacci marini in inverno nell'Artico centrale ancora per decenni a venire e ciò rende la navigazione lungo la TPR piuttosto difficoltosa e pericolosa.



Nonostante il suo potenziale economico, le sfide ambientali e infrastrutturali ancora limitano in maniera significativa le risorse e le attività di trasporto nell'Artico.

Ciò nonostante, l'interesse strategico per la regione è cresciuto notevolmente da parte dei paesi che vi si affacciano e ne pretendono il controllo o ne propugnano il libero transito.

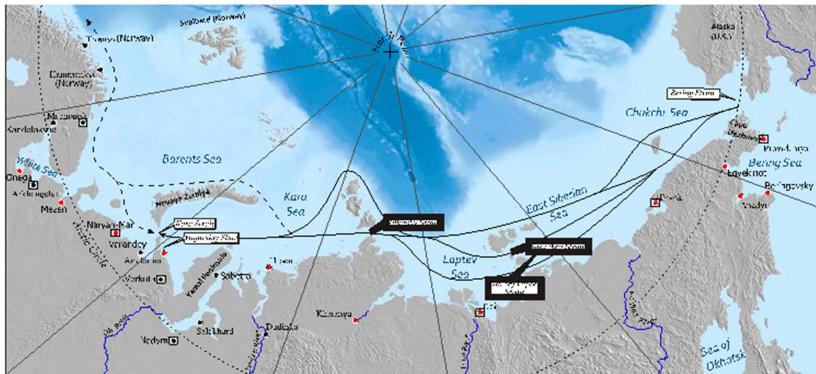
Certamente come premessa va considerato che il 70% delle probabili riserve (molte ancora da confermare) di gas naturale e il 41% delle probabili risorse di oli minerali appartengono alla Russia. È quindi chiaro perché questo Paese stia cercando di fissare la sua egemonia nell'area sfruttando il proprio vantaggio logistico.

Il primo progetto di estrazione di gas su larga scala della Russia riguarda la penisola artica di Yamal, praticamente a regime dal gennaio 2020 (con un investimento di circa 31 miliardi di dollari), per il servizio del quale si è progettata una consistente flotta di metaniere adatte alla navigazione autonoma tra i ghiacci.

Se questo è valido per le metaniere, perché non può essere valido per altri flussi di merci? La Russia è il più grande stato costiero dell'Oceano Artico e ha sviluppato una rete di trasporti relativamente avanzata, inizialmente sfruttando la disponibilità della più grande flotta di rompighiaccio del mondo. I rompighiaccio però, da soli, non sono più il fattore determinante del transito.

Nei prossimi anni, infatti, la prevista progressiva navigabilità delle acque artiche dovrebbe incoraggiare i traffici merci e i servizi di trasporto marittimo collaterali, in particolare lungo la NSR, con un potenziamento delle infrastrutture portuali in Russia.

Sebbene sia impossibile ipotizzare se, nel prossimo futuro, l'Artico possa costituire un'alternativa alla rotta di Suez per il commercio Europa-Asia (per motivi di costi, quadro giuridico e ambiente), la NSR potrebbe avere non solo un forte impatto locale e regionale ma costituire un'interessante integrazione a particolari traffici.



Mappa delle coste artiche russe e norvegesi, che mostra la NSR (linea continua) e la sua continuità con la NEP (linea tratteggiata). I puntini rossi indicano gli insediamenti considerati dal governo russo come impianti portuali in condizioni critiche ed oggetto di un programma, dal 2013, che rientra nei piani di rilancio e “colonizzazione” del Nord.

All'inizio, l'importanza della NSR risiederà probabilmente nel suo ruolo di corridoio locale per i trasporti e l'energia lungo la costa artica eurasiana e tra destinazioni portuali e mercati sulle sponde adiacenti dell'Atlantico e del Pacifico, servendo mercati in crescita intorno ai porti russi e all'area baltica.

Le aspettative delle compagnie di navigazione in merito alle possibili rotte artiche riguardano la possibilità che il traffico di container possa diventare sostenibile intorno all'anno 2030, con la salvaguardia che il criterio determinante sia la sicurezza. I principali attori del settore sono molto “abbotonati” al riguardo, e non sono noti piani per la traversata commerciale artica, ma in generale ritengono che la rotta artica, quando sarà avviata, sarà una rotta principale con porti e attività di supporto lungo la tratta, con gli usuali parametri delle capacità portuale disponibile, dei costi portuali e dell'accessibilità del porto. Per le navi provenienti dall'Asia, Rotterdam appare comunque la prima scelta mentre, per le navi che tornano in Asia, l'ultimo porto di scalo può essere

indifferentemente uno tra i porti della gamma Hamburg-Le Havre (HLH). Da sottolineare che serviranno navi di dimensioni ridotte per attivare le rotte artiche entro il 2030, con previsioni di navi di medie dimensioni entro il decennio successivo e (molto più dubbio) navi di grandi dimensioni entro il 2050.

In quanto alle aspettative di sviluppo delle rotte, bisogna tener conto che entro il 2030 molto difficilmente si potrà disporre lungo il percorso di infrastrutture adeguate, e anche a fronte di consistenti investimenti potranno raggiungersi standard medi solo entro il 2050.

La sicurezza della navigazione e le incognite della calotta glaciale sono considerati i maggiori fattori di rischio mentre quelli relativi agli equipaggi, alle navi e alle popolazioni locali sono considerati di livello intermedio e, sorprendentemente, le minacce alla natura sono considerate, dalle compagnie di navigazione che hanno mostrato interesse alle rotte, un fattore di rischio minimo, forse considerando gli *standard* già imposti e in parte raggiunti.

Determinare in modo attendibile come e quando le rotte artiche vedranno effettivamente consistenti flussi di *container* è impresa ardua ma, a parte le incertezze, occorre prepararsi all'evento: non a caso, come indice, le nuove costruzioni militari seguono già specifiche di navigazione artica. È comunque possibile tratteggiare scenari che possono facilitare da subito indirizzi e programmi a medio e lungo termine, sia di costruzione navale sia di investimento. Certamente tutte le analisi, indipendentemente dalle fonti, concordano sul fatto che le operazioni di trasporto marittimo di container nell'Artico diventeranno una realtà e sul fatto che ciò influenzera il flusso di merci nei porti della tratta HLH.

Gli scenari ipotizzati variano in funzione della progressione e del peso (importanza) che assumerà questa

rotta. Il più conservativo di questi scenari si riferisce a una sorta di status quo, dove la NSR non viene utilizzata per la spedizione di *container* a eccezione di sporadici tentativi (ed eventuali emergenze su altre rotte). È lo scenario dello scetticismo, in base al quale per vari motivi la NSR potrebbe non servire come rotta regolare di spedizione di container nel prossimo futuro, a partire dal fatto di non disporre di adeguati porti di scalo lungo le rotte artiche rispetto alle rotte marittime esistenti. Questa previsione si basa sul fatto che, anche considerando un rapido e inarrestabile riscaldamento globale che porta a un rapido scioglimento della calotta polare, è improbabile che lo sviluppo delle infrastrutture necessarie lungo la NSR sia altrettanto rapido.

Pertanto, raggiungere gli stessi standard di rischio e sicurezza delle rotte esistenti è di fatto impossibile, al di là dell'economicità di sistema.

Non ultime vanno considerate l'affidabilità e la puntualità del trasporto di *container* lungo queste nuove rotte. I ritardi, infatti, sono costosi per l'industria perché i mercati si affidano alla consegna delle merci *just-in-time*. La stagione navigabile nell'Artico, infatti, al momento non è prevedibile mentre nel breve-medio termine il riscaldamento globale non solo causerà lo scioglimento della calotta glaciale, ma creerà anche ulteriori condizioni meteorologiche avverse, ghiaccio fluttuante e persino *iceberg*. Condizioni che non consentirebbero alle linee *container* di assicurare consegne nei tempi ristretti (e certi) che impongono le attuali filiere industriali. Conseguentemente, le rotte artiche non sarebbero affidabili.

Uno scenario che soddisfa le pulsioni ambientalistiche, ma non quelle geopolitiche e geostrategiche (meno di quelle russe e cinesi), che relega l'Artico all'attuale livello di navigazione per scopi regionali. In tale scenario, l'asse principale del commercio Asia orientale - Nord Europa continuerebbe a

crescere attraverso lo Stretto di Malacca e il Canale di Suez e in tal modo il Canale di Suez manterebbe le stime di crescita attuali, peraltro sul presupposto di un aumento degli scambi tra la Cina e i porti del Mediterraneo, tutto da verificare in un contesto di deglobalizzazione e *reshoring*.

All'estremo opposto, dell'ottimismo, si prospetta lo scenario nel quale la NSR emerge come rotta regolare, principale o meno, per le linee *container* che collegano i porti dell'Asia nord-orientale e dell'Europa settentrionale. Come diceva l'amico Scarfi nella sua introduzione, alcuni studi sostengono che una finestra navigabile di mare libero dai ghiacci, tale da consentire un enorme spostamento del traffico di *container*, potrebbe essere disponibile verso la metà di questo secolo. Se le attuali previsioni di riduzione del ghiaccio dovessero rivelarsi esatte, la NSR sarebbe la rotta più praticabile nell'Artico, sia come corridoio per il trasporto di risorse naturali che come via più breve per il transito marittimo.

Tuttavia, poiché questo cambiamento avverrà gradualmente, è prevedibile che per qualche tempo ancora ci sarà ancora ghiaccio lungo la NSR. Pertanto, le navi destinate a questa rotta dovranno essere navi di classe adeguata e deve essere mantenuta e opportunamente distribuita una consistente flotta di rompighiaccio.

Un aspetto che ha suscitato un particolare interesse da parte delle autorità russe. La rotta artica è, al momento, servita da due basi operative per rompighiaccio e da un numero ancora insufficiente di navi rompighiaccio. C'è da chiedersi, per il momento con ovvie risposte, se la Russia, con l'obiettivo di sviluppare la NSR, potrebbe essere disponibile ad aprire il mercato del pilotaggio rompighiaccio, consentendo concorrenza e servizi migliori in grado di soddisfare il numero

crescente di navi che prevedibilmente navigheranno su quelle acque dal 2030 al 2050.

La mancanza di porti di scalo adeguati lungo la NSR è un altro ostacolo. I porti lungo questa rotta dovranno, quindi, sviluppare una struttura minima di attività di supporto. Oggi, la maggior parte di queste località opera con risorse limitate. In caso di emergenza o richiesta di ormeggio urgente, una nave in transito per la NSR, con scalo previsto solo in Europa, dovrebbe poter fermarsi nel porto più vicino, che dovrebbe avere una capacità sufficiente per riceverla. Pertanto, un aumento del trasporto di *container* attraverso la NSR richiederà un sensibile miglioramento delle infrastrutture nei porti lungo la rotta.

Esiste, infine, uno scenario intermedio, che vede la NSR come integrazione, percorso di supporto e rotta alternativa nel caso di emergenze sulle altre rotte.

Al momento, le maggiori probabilità sono di uno sviluppo graduale, costante e robusto, con la scelta della NSR, sempre come rotta *container*, quale alternativa di emergenza mantenuta come percorso supplementare tra il sud-est asiatico e l'Europa nord-occidentale. Uno scenario plausibile a causa di vari fattori. Nella maggior parte dei casi la spedizione in *container* richiede la consegna "*just in time*", e questo fa sorgere dubbi sul fatto che la NSR potrebbe non essere adatta al traffico di *container*, poiché c'è troppa incertezza per eseguire un'operazione di linea sufficientemente affidabile. Si tratta comunque di una possibilità troppo preziosa e allettante per essere scartata a priori, e soprattutto essere lasciata alla concorrenza: la presenza spesso conta quanto la redditività.

Le maggiori incertezze al momento sono relative a quanti giorni all'anno la NSR potrà consentire traffici regolari, a come si svilupperanno le infrastrutture lungo la rotta, alla mancanza di porti lungo la rotta per il *transhipment* e, ultimo ma non

meno importante, a eventuali restrizioni di carattere ecologico/ambientalista.

È ormai certo che alcune compagnie di navigazione, con supporti e incentivi o meno, siano pronte ai primi test, a seguito della previsione di significativo ritiro dei ghiacci da qui al 2030. In tale ambito va evidenziato che la *Mediterranean Shipping Company* (MSC) si mantiene all'aspettativa mentre, al contrario, Maersk nella propria strategia ha fatto continui riferimento all'Artico e, dopo aver dimostrato interesse per la NSR alla *Northern Sea Route Administration* (N.S.A.A.), già dal 2018 ha acquisito un'unità per la navigazione tra i ghiacci e ha piani per nuove unità dello stesso tipo. Sullo stesso indirizzo si muove anche COSCO, che - in piena linea delle direttive del Governo cinese deciso a espandere le propria influenza nell'area – ha già effettuato viaggi sperimentali.

Gli analisti considerano che la maggior parte delle riserve e delle limitanti dei tre scenari prima tratteggiati siano risolte nell'arco di tempo considerato, dal 2030 al 2050. COSCO e Maersk, come detto, sono determinate e in prima fila, nonostante i periodi di crisi e di instabilità finanziaria.

Assumendo che le rotte polari diventino un percorso secondario/supplementare, l'aspettativa è che vengano sempre più coinvolte società e capitali cinesi, anche nel quadro della *Belt and Road Initiative* (BRI), in un quadro di integrazione/complementarietà con altri flussi di merci.

Una serie di simulazioni datate 2017, effettuate nell'ambito del *Center for High North Logistics* (CHNL), hanno evidenziato come le operazioni nella NSR saranno effettuate da navi di apposita classifica, con o senza assistenza rompighiaccio, che raggiungeranno il Mare del Nord e potrebbero servire anche il Mar Baltico e il Golfo di Finlandia facendo, per esempio, scalo nel porto di San Pietroburgo in Russia. Una destinazione oggi non prevista per una nave

proveniente dall'Estremo Oriente attraverso il Canale di Suez, diretta per lo scarico nel porto di Rotterdam, da dove i *container* proseguiranno con servizi regionali fino alla loro destinazione finale. Un'opportunità non certo a breve termine, sostituiva dei flussi tradizionali, non propensa a sostituire le normali operazioni, come accade nei porti della tratta HLH, ma che può avere un impatto considerevole, anche se i poli di consumo e produzione nel Baltico non hanno certamente un peso paragonabile a quelli del Nord Europa.

Sotto il profilo geopolitico, l'Artico è una regione ancora in bilico tra cooperazione e confronto. Per le sue caratteristiche naturali e geografiche, la Regione Artica (con la NSR) è infatti il campo di un posizionamento attivo e geostrategico di tre potenze globali, o con aspirazioni a esserlo: Russia, Cina e Stati Uniti.

La Federazione Russa è il più grande stato artico e fa molto affidamento sia sul suo vantaggio logistico sia sulle enormi risorse energetiche *off/on shore*.

La Repubblica Popolare Cinese, non in quanto paese costiero ma in quanto attore globale, è estremamente interessata ad assumere un ruolo determinante sulle NSR e ha fissato ufficialmente la sua politica artica in un "Libro bianco" pubblicato nel gennaio 2018 dall'Ufficio informazioni del Consiglio di Stato. Da allora ha iniziato una complessa azione politica, diplomatica ed economica, nel quadro di una strategia tesa non solo alla libertà di navigazione ma anche all'accesso alle risorse naturali dell'area. Lo scopo è quello di aumentare la sua influenza internazionale, con un'attiva partecipazione a fora regionali, come il già ricordato l'*Arctic Council*, l'organo attraverso il quale gli otto stati prospicenti la regione artica gestiscono la loro cooperazione nell'area, e con l'integrazione dei piani di sviluppo infrastrutturale necessari nella regione nel quadro della BRI.

Gli Stati Uniti non hanno finora evidenziato una strategia economica al riguardo, un coinvolgimento diretto, ma appaiono decisamente orientati al contenimento delle ambizioni sia russe che cinesi.

Per comprendere le delicate dinamiche dell'area occorre certamente valutare una situazione pre e post crisi Ucraina. In precedenza il quadro poteva favorire una graduale concentrazione di risorse, con la necessità di consorzi internazionali per meglio distribuire i maggiori costi e rischi delle attività e delle operazioni in tale area. Questo significava (o significa ancora?) un approccio multilaterale e cooperativo nei confronti nei confronti di progetti che tengano conto sia delle problematiche economiche che ambientali.

Considerando che l'Artico è rimasto finora un'area di pace e stabilità, nonostante la prevista maggiore concorrenza per le risorse naturali e le rotte marittime, è lecito ritenere che almeno tre aree principali – ricerca scientifica, protezione ambientale e portuale/logistica – saranno campi di cooperazione tra Stati con una probabile prevalenza di un partenariato Russia-Cina.

Ma se il pendolo tra cooperazione e competizione è stato il contesto che abbiamo descritto fino a oggi, come cambierà il gioco l'attuale conflitto, che si è sovrapposto a una crisi pandemica che aveva comunque influenzato i programmi nella regione artica?

La sovrapposizione dei due effetti lascia prevedere persino un possibile calo del commercio mondiale, che influenzerebbe fortemente le economie dei principali attori dell'Artico (Cina, Russia, Stati Uniti e UE) riducendo, al contempo, il commercio marittimo di merci e la domanda di petrolio e gas.

Molti analisti si domandano se queste circostanze potrebbero determinare un momentaneo minor interesse per le rotte polari, almeno nel breve periodo e soprattutto da parte dei paesi non rivieraschi? La debolezza della Russia per un periodo

di tempo significativo potrebbe, inoltre, dare ulteriori vantaggi alla Cina, con conseguenze positive per i suoi flussi commerciali e per l'attuazione, almeno in quest'area, dei progetti della BRI. Certamente la Russia non ha saputo approfittare della situazione pandemica, che aveva generato crisi maggiori in Cina e negli Usa (e nei rapporti tra i due).

È proprio in questo contesto che l'Unione Europea potrebbe fare la differenza. Più attiva, in grado di svolgere un ruolo equilibrato e strategico per coniugare lo sviluppo economico dell'Artico con *standard* elevati per la conservazione e la difesa di questo ambiente estremo e unico. Senza la “voce” europea il rischio è che gli approcci competitivi prevalgano sugli atteggiamenti cooperativi. Ma per evitare ciò, l'UE dovrà raggiungere una posizione politica più unita e assertiva. Era probabilmente questa un'eredità positiva della pandemia per il futuro dell'Artico, ma il conflitto ucraino ha stravolto ogni equilibrio e ogni previsione. Quanto può essere considerato regionale il conflitto ucraino, a fronte della globalizzazione degli interventi che si stanno ancora sovrapponendo? E quanto influenzerà le dinamiche artiche?

La Cina, finora spettatore interessato e silente, che oggi muove alcuni schivi passi, osserva e trae le sue conclusioni circa il prezzo inevitabilmente esorbitante da pagare (una considerazione che forse potrebbe allontanare l'invasione di Taiwan).

Ma cosa farà la Russia, che ha disperatamente bisogno dello sviluppo della regione artica e come fare con la Russia, autocostretta ad affrontare una situazione politico-militare così complessa?

È una situazione che richiede solido e sensato pragmatismo, non ipotesi o speranze. Il bisogno di equilibrio non è più procrastinabile e lo sviluppo dell'Artico passa anche attraverso valutazioni dell'Occidente in merito alle

conseguenze, con effetto domino, di un ipotetico e nuovo collasso russo.

La stabilizzazione e lo sviluppo dell'Artico, e di rotte polari caratterizzate dalla libertà di navigazione potrebbe contribuire, con nuovi traffici, a una stabilizzazione globale. Come perseguiurla? Sarà difficile influire per un'Europa più avvezza alla finanza che non all'esercizio di una politica comune. Dovrà sicuramente superare la sua vaga linea comunitaria, generalmente dettata da paradigmi squisitamente nazionali, alla stessa stregua di quelli adottati dalla Germania, tradizionalmente più attenta alla cura degli interessi del proprio cortile.

Scarfi: Interessanti interventi, che fanno comprendere come la “questione artica” comprenda importanti aspetti sia economici che strategici.

Vorrei solamente specificare, a chiarimento di tutti, che la *Mediterranean Shipping Company* è una compagnia svizzera, con importanti sedi in Italia, prima al mondo per trasporto merci con 4.505.626 TEU (1 TEU = circa m 6,1x2,44x2,59), pari al 17,4% delle merci mondiali. Maersk è una compagnia danese, seconda al mondo con 4.263.788 TEU (16,5%), seguita dal gruppo cinese COSCO con 2.873.927 TEU (11,1%). Statistiche al 4 ottobre 2022 - Alphaliner Top 100 *Shipping Companies*.

Prima di affrontare altri aspetti della questione artica, qualcuno vuole aggiungere qualcosa alla discussione?

Poddighe: Vorrei sottolineare un altro dato che ritengo significativo. Il portafoglio ordini dei cantieri comprende 21 unità rinforzate per navigazione tra i ghiacci, unità innovative e di considerevole investimento iniziale indice della credibilità e della consistenza che hanno assunto le attività nell' Artico e l'apertura di nuove rotte nei mari del nord, da percorrere

possibilmente con navigazione autonoma e non assistita da rompighiaccio.



Eduard Toll, una delle prime metaniere per navigazione autonoma tra i ghiacci, alle prove nel febbraio 2018

L'interruzione dei flussi verso l'Europa, e nel migliore dei casi (soluzione del conflitto e sospensione delle sanzioni, nuovi accordi e ripresa con minori volumi di vendita) non comporterà da parte di Mosca un rapido e semplice reindirizzamento dei volumi di estrazione tradizionali verso la Cina.

I gasdotti esistenti sono diretti per la stragrande maggioranza verso ovest mentre una sola condotta è operativa verso la Cina (e marginalmente, come servizio alle regioni più industrializzate della Cina).

Certamente la Russia ha in progetto la costruzione di due nuovi gasdotti (*Power of Siberia 2* e Altai), ma per questi contava con finanziamenti, tecnologie e forniture occidentali, oggi non certi come ha immediatamente dimostrato il rapido disimpegno giapponese e coreano dalle jv che pur erano di loro diretto interesse.

Anche in teoriche condizioni “normali”, pre-crisi, l’entrata in servizio di questi gasdotti non sarebbe potuta avvenire prima del 2030; ad oggi ottimisticamente si parla del 2035, con piena capacità non prima del 2040) come traguardo di collegamento dei giacimenti nordoccidentali russi alla rete cinese di distribuzione e all'unica limitato tratto già esistente.

L'unica soluzione a breve/medio termine (e comunque valido complemento in qualsiasi ipotesi futura di collocazione del gas russo, rimane la liquefazione, con spedizioni via marittima.

Anche la costruzione di nuovi impianti di liquefazione è un progetto lungo e difficile, con massime difficoltà in presenza di sanzioni, ma più rapido e meno costoso dei gasdotti, ed esiste comunque ancora un margine di sfruttamento degli impianti esistenti; lo sfruttamento di tali opportunità è comunque condizionato, sempre per le sanzioni o rischi di sanzioni, dalla disponibilità di vettori e noli di mercato.



Per la Russia (e la Cina, come potenziale maggiore importatore) diventa pertanto necessario disporre a breve di

una consistente flotta di metaniere adatte alla navigazione autonoma dei mari artici, e per questo sarà necessario incrementare gli ordinativi che, al momento, non possono che avere come recettori i cantieri cinesi.

Scarfi: Utile precisazione. Come ha prima evidenziato il Ministro Robustelli, alla Russia appartengono buona parte delle coste che si affacciano sull'Oceano Artico. Credo che sia quindi interessante analizzare qual è la sua postura militare, anche alla luce di quanto sta avvenendo in Ucraina.

Santorio: Buonasera a tutti e grazie per l'opportunità. La regione artica è una delle aree di interesse chiave per la Federazione Russa. Degli otto paesi che si affacciano sull'Artico, come diceva Scarfi, è quella con la maggior estensione territoriale e la popolazione più numerosa oltre il circolo polare. Prima dell'invasione dell'Ucraina più del 20% del PIL russo derivava da attività nell'Artico ed è stato stimato che nel nord della Russia siano concentrati il 75% del petrolio e il 95% del gas russi, oltretutto quelle conosciute come "terre rare", di cui le economie occidentali sono sempre più affamate.

Come più volte ricordato, il progressivo scioglimento dei ghiacci oggi già consente una navigazione delle rotte artiche per un periodo sempre più esteso, offrendo suggestive prospettive per il futuro del flusso di merci e una evidente chiave di sviluppo per la Federazione Russa, che vuole rimanere a tutti i costi nel novero delle grandi potenze.

L'aggressione all'Ucraina ha avuto, però, delle ripercussioni significative anche nell'artico. Come è già stato ricordato l'*Arctic Council*, per esempio, è stato sospeso perché tutti i membri, meno la Russia, hanno cessato di partecipare alle riunioni. Inoltre, Svezia e Finlandia hanno fatto domanda per l'ingresso nell'Alleanza Atlantica che, se accolta, vedrà tutti gli altri paesi artici appartenere alla NATO. A ciò si

aggiunge il drenaggio di risorse che il Cremlino avrebbe potuto stanziare per il prosieguo della propria strategia nell'Artico e che, invece, si trova a dover indirizzare verso il sostegno dello sforzo bellico in Ucraina. Questo naturalmente ridimensiona gli ambiziosi obiettivi di Mosca, dichiarati nel documento strategico del 2020, che devono fare i conti con la situazione sul terreno.

Dal punto di vista della *grand strategy* russa, tuttavia, la guerra in Ucraina ha cambiato ben poco della sua visione dell'Artico. La regione resta di primario interesse, anzi, si può dire che abbia acquisito ulteriore importanza. Infatti, l'aspetto economico è immutato, visto che gran parte delle risorse energetiche e delle materie prime russe si trovano nel nord, e, anche con le sanzioni occidentali e la parziale chiusura delle esportazioni verso i paesi europei, il settore resta fondamentale. Nuovi acquirenti sono stati trovati in Asia (nello specifico Cina e India) e parte delle sanzioni vengono aggirate. La vendita e, quindi, l'estrazione delle materie prime è voce in bilancio irrinunciabile. Per questo il mantenimento delle infrastrutture esistenti e lo sviluppo di nuove non può essere accantonato del tutto.

Ma è sotto il profilo militare che l'artico richiama ancora maggiore attenzione. È stato calcolato che il distretto militare del Nord (creato negli anni 2013-2014), in cui si colloca la flotta del Nord, è la sede del 20% della capacità russa di lanci missilistici di precisione e di tutti i missili balistici ipersonici Kinzhal. Inoltre, alla flotta del Nord appartengono otto sottomarini armati di missili balistici per il mantenimento della possibilità di rappresaglia nucleare (SSBNs) e circa 16 altri sottomarini da combattimento attivi.² A ciò vanno aggiunte 37

² Kausha et al. *The Balance of Power Between Russia and NATO in the Arctic and High North*, Rutsi, 2022 p. 12. (dati di aprile 2022)

unità di superficie, tra cui l'unica portaerei russa, il *Kuznetsov*, e l'ammiraglia, l'incrociatore a propulsione nucleare *Pyotr Velikiy*.

Per quanto concerne le unità di terra, nel 2015 è stata creata la Brigata Artica, formata principalmente dalla 200esima e 80esima brigata fucilieri motorizzata, con l'aggiunta di unità delle forze speciali, e due divisioni (76esima e 98esima) aviotrasportate, addestrate all'ambiente artico, con il compito di presidiare e difendere le infrastrutture militari della Federazione nell'Artico. Le basi militari maggiori sono tre, a cui vanno aggiunte un certo numero di stazioni radar, avamposti di confine e per il soccorso (una trentina di installazioni in tutto) e 13 campi di aviazione³. Per far ciò vi è stato un certo recupero di installazioni militari ex-sovietiche.

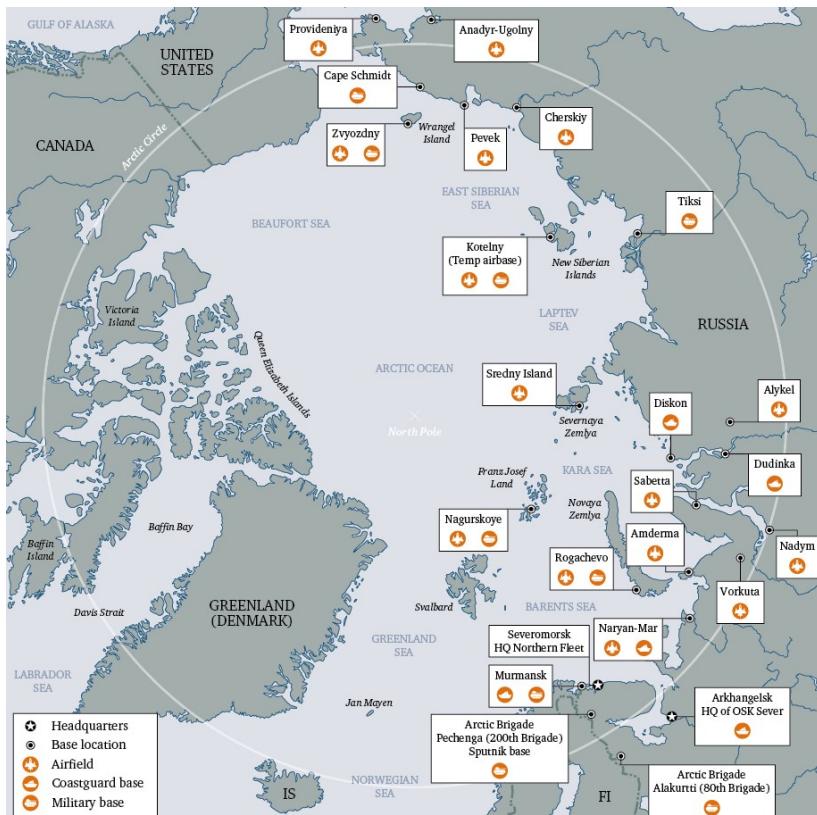
Flotta del Nord e Brigata Artica servono al mantenimento del concetto strategico russo di “bastione”, vale a dire soprattutto la difesa della capacità di *second strike*, il cui fulcro sono i sottomarini dislocati nei dintorni della fondamentale penisola di Kola, ma idealmente anche la difesa (Sea Denial) e il controllo (Sea Control) delle acque artiche⁴.

In un momento in cui la tensione con l'Alleanza Atlantica, in seguito all'aggressione ai danni dell'Ucraina, è particolarmente elevata e vi è da parte russa una dialettica confrontazionale (il Cremlino non lesina i riferimenti all'arma nucleare) diviene fondamentale mantenere credibili le proprie capacità di *second strike*, quando non di *first strike*. Questo tanto più dal momento che il primo anno del conflitto ha messo

³ <https://www.csis.org/analysis/ice-curtain-russias-arctic-military-presence>

⁴ http://www.cjoscoe.org/infosite/wp-content/uploads/2020/08/Conflict-2020-and-Beyond_A-Look-at-the-Russian-Bastion-Defence-Strategy.pdf

in luce come le forze convenzionali russe non siano preparate a una guerra moderna contro un avversario tecnologicamente alla pari o superiore. Nel caso della Russia, larga parte della sua credibilità come potenza nucleare efficace deriva dalle forze schierate nell'Artico.



Infrastrutture militari russe sul teatro Artico (fonte: Chatam House)

In quest'ottica sono stati rispolverati scenari della guerra fredda stando ai quali, in caso di scontro con la NATO, sarebbero previste rapide incursioni in Finlandia e in Norvegia per aumentare la profondità strategica del “bastione”, cercando

di colpire obiettivi di alto valore, come le basi aeree degli F-35 norvegesi, per garantire una più facile difesa della penisola di Kola. Simili scenari potrebbero essere parte delle esercitazioni militari *Zapad 2023* (Ovest 2023).

Un aumento di basi militari ed effettivi nel nord-ovest del territorio federale, ufficialmente come risposta all’“espansionismo NATO”, è stato peraltro promesso da Shoigu a dicembre 2022.

Infine, sono del tutto intatte le ambizioni russe di lungo periodo nell’Artico, vista la progressiva riduzione dei ghiacci e dunque il lento, ma parrebbe inevitabile, arrivo a un *blue artic* se non altro nei mesi estivi. Anzi, proprio alla luce della realtà di una *Northen Sea Route* ogni anno più percorribile – al momento la Russia riesce a mantenerla navigabile quasi 9 mesi all’anno - la Federazione insiste sul controllo diretto dei traffici marittimi (imponendo l’uso di proprie navi di supporto a chi voglia percorrere la rotta, prevalentemente le proprie navi rompighiaccio) e si è impegnata nella costruzione di infrastrutture di interscambio, supporto e accoglienza che consentano di sfruttare un rotta che, si prevede, in un futuro non troppo lontano dovrebbe rimanere aperta per tutto l’anno.

In questo contesto si inseriscono i 1,8 trilioni di rubli (circa 22,5 miliardi di Euro) stanziati in un piano di investimento estremamente ambizioso approvato dal Cremlino ad agosto 2022. Questo include sia gli investimenti per l’ammmodernamento della flotta rompighiaccio, sia per la costruzione o ampliamento di *hub* logistici a Murmansk, Arkhangelsk, Vladivostok e nel mar di Korsakov a Sakhalin, ma anche di porti di rifornimento e manutenzione di Tiksi e Dikson oltre che megaprogetti per lo sfruttamento delle risorse naturali simili al già operativo Yamal LNG a Utrenny per il gas liquefatto, Bukhta Sever per il petrolio e Yenisei per il carbone.

Se le considerazioni strategiche russe non sono cambiate di molto, perché rispondono a logiche di lungo periodo, il perseguitamento degli obiettivi fissati, già difficoltoso per la disparità tra ambizioni e possibilità reali, si è ulteriormente complicato.

Le sanzioni nel settore energetico hanno colpito meno duramente di quanto i più ottimistici sostenitori immaginavano, tuttavia hanno colpito. Nel 2022 l'estrazione del gas è calata del 20% rispetto al 2021 e l'esportazione, verso non solo paesi europei ma anche del Commonwealth, è calata del 45%⁵. L'estrazione di petrolio, invece, esclusa una lieve flessione nei primi mesi dopo l'invasione di febbraio, non ha subito riduzioni significative. Questo può essere spiegato non solo con l'aver trovato nuovi acquirenti, ma anche con la semplice realtà tecnica che fermare l'estrazione di un pozzo petrolifero, particolarmente in Siberia, è estremamente complesso e il più delle volte conviene in ogni caso proseguire le operazioni di estrazione a perdere piuttosto che fermarsi.

Le sanzioni hanno anche comportato il ritiro delle multinazionali occidentali che fornivano la tecnologia e il personale specializzato e, sebbene Putin stesso abbia pubblicamente assicurato che non vi saranno chiusure di pozzi petroliferi, la Russia dovrà fare i conti con un improvviso gap tecnologico che sarà difficile da colmare. Qualsiasi riparazione dovrà, infatti, essere gestita internamente o chiedendo aiuto a potenze con esperienza specifica nel settore che, contemporaneamente, non siano allineate con il blocco occidentale. La Cina, per quanto interessata, non è tra queste.

È estremamente difficile valutare con certezza l'impatto in termini di perdita di uomini e mezzi che la guerra in Ucraina ha avuto sulla Russia in generale, e sulle sue capacità militari

⁵ <https://www.statista.com/statistics/1308761/gazprom-gas-production/>

artiche in particolare. Le cifre reali naturalmente non sono pubbliche, e fare la tara di quali informazioni siano corrette e quali no può essere un compito complesso. Tuttavia, è accertato che la Brigata Artica sia stata coinvolta nei combattimenti, e abbia subito una notevole perdita di uomini e mezzi. La 200esima pare essere stata, se non annientata, decimata in maniera sostanziale all'inizio del conflitto nei combattimenti a Kharkiv e sorte simile avrebbe subito la 80esima a Kherson. Le capacità della Brigata Artica sono state, dunque, effettivamente ridotte di molto - secondo alcuni analisti praticamente azzerate - ma comunque al punto da non poterla considerare al momento una minaccia. Ciò escluderebbe per il futuro prossimo la possibilità per i Russi di dare seguito a quei piani militari che prevedono incursioni nei territori degli Stati nordici confinanti con la Federazione Russa a Ovest, in caso di conflitto aperto. L'intera Brigata Artica dovrà, infatti, essere riequipaggiata e gli uomini persi sostituiti da nuove reclute, che vanno addestrate per il *warfare* specifico dell'Artico, prima di poter essere impiegati efficacemente. Tutto questo richiede del tempo e notevoli risorse che, al momento, sono concentrate sul fronte aperto in Ucraina.

Se le forze di terra della Brigata Artica hanno accusato duramente l'attrito del conflitto in Ucraina non così quelle navali. Da questo punto di vista per il momento la guerra contro Kiev non ha avuto ripercussioni sostanziali sulla Flotta del Nord, in quanto solo alcune sue unità sono state inviate in teatro di operazioni e per un periodo limitato (l'*Ustinov* fino all'estate, ma anche alcune delle altre unità da sbarco più piccole sono state riavvistate nel nord già a settembre).

Sia le capacità aree che quelle navali nell'Artico sono dunque pressoché intatte e, con esse, naturalmente rimangono del tutto credibili le capacità di *second strike* garantite dai

missili a bordo dei sottomarini, ma anche le forze aree strategiche. Con due *caveat* che è necessario sottolineare.

Il primo è che l'impatto delle sanzioni riguarda anche la tecnologia militare. La Russia non ha una capacità di produzione interna dei *chip* sofisticati necessari per molte applicazioni militari, particolarmente per missili di precisione, e sebbene non sia ragionevole pensare che sia tanto avventata da utilizzare tutto lo *stock* disponibile nel teatro ucraino, la ridotta disponibilità imporrà una certa cautela, almeno fino a quando non sarà stata in grado di sviluppare o procurarsi delle alternative, strada che è tutta in salita.

Il secondo *caveat* è che la Flotta del Nord è composta da unità per la maggior parte in crescente necessità di lavori di ammodernamento o direttamente di sostituzione con unità nuove. Questo rende la forza navale russa artica ancora temibile nelle operazioni di sea denial in prossimità delle acque territoriali, ma riduce di molto l'effettiva capacità di proiezione di potenza al di fuori di esse e, in caso di conflitto aperto con la NATO, resta assolutamente improbabile una capacità di sea control anche limitata al Mare di Barents.

Intatto resta, invece, l'impiego russo di tattiche di c.d. guerra ibrida, a partire dalla propaganda fino al danneggiamento delle infrastrutture occidentali, passando per la semplice “ricognizione ostentata” a scopo intimidatorio. È probabile che proprio a fronte della ridotta capacità di rappresentare una minaccia credibile nei contesti convenzionali, questo resti uno strumento di primaria importanza nel confronto con gli altri stati artici. Una buona ragione aggiuntiva per usare cautela anche nei confronti dei navigli civili russi, come i pescherecci.

La situazione generale russa si riflette nella strategia nazionale statunitense per la regione artica, pubblicata a ottobre 2022. Pur riconoscendo la ritrovata importanza di questa

regione anche per gli interessi USA e NATO, a causa della aumentata possibilità di navigazione, gli statunitensi non prospettano necessariamente un aumento della loro presenza e si limitano ad affermare un rinnovato sforzo di investire nelle proprie capacità di ricognizione e nella costruzione di navi rompighiaccio, al momento sostanzialmente assenti. Sarebbe, infatti, inutile correre il rischio di una ulteriore *escalation* in un contesto di per sé tendenzialmente stabile, una volta riconosciuto che le capacità effettive del *competitor* nella regione sono intrinsecamente limitate. Anzi, l'Artico è visto come un luogo in cui sia possibile riprendere forme di cooperazione. Per gli USA questo è possibile anche grazie agli stretti legami con gli altri paesi dell'*Arctic Council*, tutti alleati e, probabilmente, presto tutti appartenenti all'Alleanza Atlantica, che possono fornire infrastrutture e personale con addestramento specifico che sarebbe estremamente costoso concretizzare da zero. È riconosciuta la minaccia ibrida, particolarmente di *cyber warfare*, per contrastare la quale sono previsti investimenti anche sul territorio USA.

Tuttavia, nonostante alcuni dati oggettivi tranquillizzanti è bene non sottovalutare le capacità di ripresa russa. I decisori politici russi hanno una lunga tradizione nel dare priorità agli investimenti nella sicurezza, spesso a scapito di settori in difficoltà, come la sanità. È, quindi, legittimo aspettarsi che questa tendenza permanga: la Federazione assegnerà tutte le risorse che riuscirà a racimolare al settore della Difesa.

Già con le sanzioni si è commesso l'errore di sottovalutare la resilienza del sistema economico russo, che ha dimostrato una notevole capacità di sopportazione. Sarebbe poco saggio ripetere lo sbaglio in campo militare, soprattutto in un'area geografica in cui Mosca ha un indiscusso vantaggio in termini di numero di personale oltre il circolo polare e infrastrutture

militari funzionanti e che rappresenta una delle chiavi di volta del futuro del paese.

Infine, è opportuno osservare come l'isolamento internazionale della Russia in seguito alla seconda aggressione all'Ucraina possa essere sfruttato dalla Cina per incunearsi in una regione che geograficamente le è estranea, ma che ha un potenziale di sviluppo notevole. Già nel 2018 la Cina aveva rilasciato una propria strategia artica, come ha ricordato Scarfi all'inizio, dichiarandosi *near arctic state*. Per Pechino, la *Northen Sea Route* rappresenta una possibile soluzione al "dilemma di Malacca" e, infatti, è cresciuta la cooperazione tra le due potenze, con capitali cinesi impiegati nella costruzione di infrastrutture legate al settore energetico - il già citato *Yamal Project* è il frutto tangibile di questa crescente cooperazione.

Anche nel contesto del "*pivot to Asia*" statunitense sarebbe un errore sottovalutare il matrimonio di convenienza sino-russo. Venendo meno la "sentinella silente", il ghiaccio, l'evoluzione della regione nel medio lungo periodo va considerato correttamente, ora che è possibile gestirla da una posizione di vantaggio.

Scarfi: Molto interessante, grazie. Per quanto attiene agli effetti delle sanzioni internazionali, io aggiungerei anche gli effetti sulla popolazione, dato che i regimi si basano sul consenso interno per mantenere il potere. Come riporta il "Corriere della Sera", dall'inizio della guerra i consumi dei russi sono crollati e nei supermercati i prezzi dei beni di prima necessità sono arrivati alle stelle, subendo dei rincari anche del 50%. Il prezzo della tintura di iodio, il disinettante più usato in Russia, è salito del 55,2%.

Un segnale che le sanzioni hanno avuto un impatto con potenziali effetti socio-politici è la sfiducia nella popolazione nei confronti di una situazione che non promette nulla di buono, e che ha portato un significativo abbassamento

qualitativo e quantitativo del livello di vita delle famiglie russe, che non spendono più perché prevedono che la situazione peggiorerà. Il fatturato del commercio al minuto, infatti, continua a diminuire. Nel 2022 è sceso del 6,7% (oltre 21.000 rubli a testa, quasi trecento Euro) e nell'ultimo mese dell'anno è crollato del 10,5%.

Per via delle sanzioni il mercato interno è diventato autarchico e, per esempio, negli scaffali dei supermarket delle città russe la “Coca Cola” è stata sostituita dalla brutta copia “Buona Cola”. Per cercare di sostenere il consenso interno la vodka “Z”, il superalcolico per “veri uomini russi” che sull’etichetta riporta anche la scritta “Non molliamo i nostri”, intesi come militari. In alternativa, c’è la vodka “V”, che riporta invece una scritta cara a Vladimir Putin “La forza è nella verità”.

Sono indicatori sicuramente all’attenzione del Cremlino e dei paesi del blocco Occidentale, che danno l’idea di una situazione gravemente instabile, nonostante le ripetute assicurazioni di Putin che, anche nel suo discorso di una settimana fa all’Assemblea Federale, ha deriso il tentativo dell’Occidente collettivo di soffocare la Russia con le sanzioni.

Vediamo ora gli aspetti scientifici del cambiamento climatico nel profondo Nord e come questi aspetti possono influire sulle questioni operative.

Pratellesi: Buonasera e grazie per l’opportunità di parlare di un argomento che a me sta particolarmente a cuore e che mi dà modo di coniugare due aspetti centrali delle mie ricerche sull’Artico: l’aspetto scientifico, frutto dei miei anni di attività come Ufficiale idrografo, e l’aspetto operativo, analizzato durante l’anno di studio presso lo U.S. *Naval War College* di Newport (Rhode Island).

L’Artico, oceano ricco di risorse naturali, sta cambiando a causa delle variazioni climatiche che costituiscono la forza

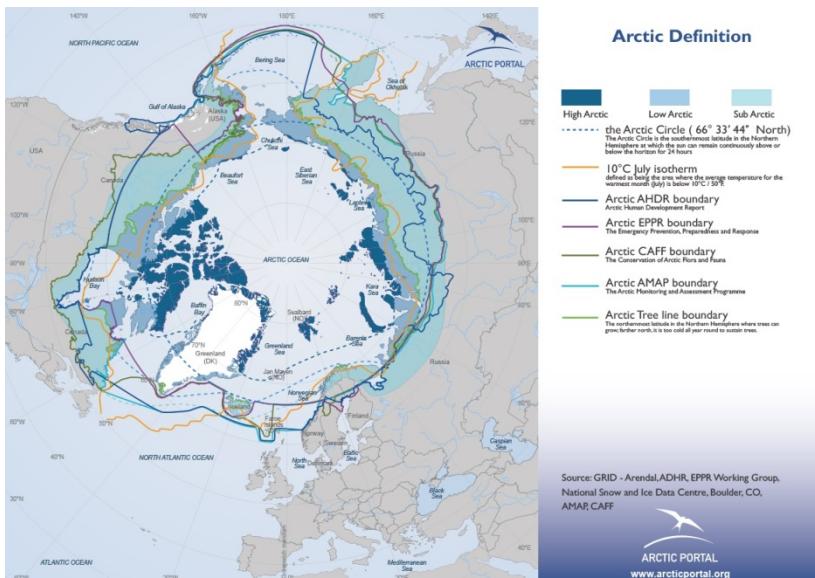
trainante di una transizione inarrestabile. Per effetto di ciò l'Artico ogni anno è sempre più accessibile, non solo agli otto Stati che vi si affacciano ma anche a tutti gli attori che vedono nel grande nord una potenziale area di interesse strategico ed economico. Il ritiro delle calotte glaciali trasforma, quindi, l'Artico dell'immaginario collettivo da ambiente ghiacciato e ostile a hot spot globale. Di conseguenza, garantire la libertà di navigazione e l'accesso alle risorse artiche apre nuove possibilità in campo economico, scientifico e commerciale e destabilizza l'equilibrio globale dei poteri.

Sotto il profilo geografico-scientifico esistono molteplici definizioni dell'Artico. Alcuni scienziati definiscono l'Artico come l'area a nord della linea dove crescono gli alberi (*Arctic tree line boundary*), mentre altri usano la temperatura come parametro di definizione. È però generalmente riconosciuta come la regione al di sopra del parallelo 66°34' N (il Circolo Polare Artico). L'Organizzazione Idrografica Internazionale⁶ (IHO) riconosce l'Artico come un oceano, sebbene alcuni oceanografi lo chiamino Mare Artico Mediterraneo in considerazione della peculiare circolazione dell'acqua tipica di bacini di tipo chiuso e delle caratteristiche delle masse d'acqua. Sebbene l'Artico sia l'oceano più piccolo del mondo, è cinque volte più grande del Mar Cinese Meridionale.

L'Oceano Artico è circondato dalle masse continentali di Eurasia, Nord America e Groenlandia, mentre diversi varchi aperti di recente lo collegano al resto del cosiddetto "*World Ocean*". In tale ambito, otto stati rivendicano diritti sul "territorio" nell'Artico e sono quindi riconosciuti come Stati artici: Canada, Danimarca (attraverso la Groenlandia), Finlandia, Islanda, Norvegia, Svezia, Russia e Stati Uniti.

⁶ International Hydrographic Organization (IHO), *S-23 Limits of Oceans and Seas*, 3rd ed. Monaco: International Hydrographic Organization (IHO), 1953, 4.

L'Oceano Artico si collega all'Atlantico settentrionale e all'Oceano Pacifico attraverso stretti e *chockepoint*. Il collegamento con il Pacifico è lo stretto di Bering (attraverso il passaggio a nord-est o la rotta transpolare), mentre i collegamenti con l'Atlantico avvengono attraverso l'arcipelago artico canadese e i divari tra la Groenlandia (passaggio a nord-ovest) e il continente europeo (*Artic Bridge*). Dal punto di vista strategico, rivestono particolare importanza lo Stretto di Bering, tra Russia e Stati Uniti, e la fascia di mare tra Groenlandia-Islanda-Regno Unito (il cosiddetto GIUK gap) nell'Atlantico settentrionale.



L'Oceano Artico è poco profondo, ma generalmente superiore a 1000 m. Di conseguenza, per circa un terzo, l'Artico è caratterizzato dalla piattaforma continentale. Su queste aree di piattaforma, il ghiaccio non è continuamente presente durante tutto l'anno. Al contrario, la coltre di ghiaccio è perenne in corrispondenza delle zone profonde dell'oceano.

Importante ricordare che nel 2020 Nave *Alliance*, durante la Campagna *High North*, ha mappato il “*Molloy Hole*”, l’abisso più profondo dell’Oceano Artico, con oltre 5.500 m di profondità. Il sito è, inoltre, oggetto di monitoraggi annuali dei parametri chimico-fisici della colonna d’acqua (raggiunta la profondità di 3.600 m) nonché dei sedimenti. Tale attività di monitoraggio e di mappatura di aree prima occupate dai ghiacci, iniziata nel 2017, è cruciale per lo studio dei cambiamenti climatici. La comunità scientifica internazionale guarda con estremo interesse a quanto rilevato durante le “Campagne *High North*” condotte da Nave *Alliance*, già ricordate dall’Ammiraglio De Carolis. Le attività sono proseguite senza soluzione di continuità anche nel periodo di emergenza COVID-19.



Nave *Alliance*

Avere una maggiore conoscenza (leggasi dati affidabili) dell’Artico é, infatti, un prerequisito per la gestione di questo

spazio marittimo e il suo sfruttamento commerciale e geostrategico.

Per quanto attiene alle questioni commerciali, come evidenziato negli altri interventi, un Artico navigabile presenta un enorme potenziale per lo sviluppo economico e sociale regionale, nonché per il commercio globale. Le nuove rotte marittime, infatti, promettono di ridurre significativamente i tempi di transito tra l'Europa, l'Asia e il Nord America.

Per ora, il trasporto commerciale trans-artico rimane scarso rispetto a quello sulle rotte maritime meridionali. Tuttavia, il traffico marittimo aumenta di anno in anno lungo la rotta del Mare del Nord, trainato principalmente dallo sfruttamento e dal trasporto di idrocarburi. A lungo termine, anche il passaggio a nord-ovest, la Transpolar Sea Route e potenzialmente l'Arctic Sea Bridge potrebbero fornire valide rotte alternative. E l'interesse per le nuove rotte va di pari passo con lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle attività legate all'industria marittima. Un maggiore accesso marittimo alle città costiere porta anche promesse per lo sviluppo sociale ed economico del Nord. La diminuzione del ghiaccio marino aumenterà anche l'accesso all'energia e alle risorse marine che sono rimaste intatte o scarsamente sfruttate fino a ora.

Proprio in merito alla presenza di risorse naturali, nel 2008 l'*U.S. Geological Survey* ha stimato che l'Artico contiene rispettivamente il 30% del gas naturale non scoperto del mondo e il 13% del petrolio del pianeta.

La capacità di sfruttare le risorse artiche è, però, fortemente vincolata dallo sviluppo tecnologico. Infatti, senza ricerca tecnologica e investimenti il solo scioglimento del ghiaccio non è sufficiente per garantire l'accesso alle risorse e un passaggio sicuro e libero attraverso l'Artico. Le nuove tecnologie contribuiscono, quindi, direttamente all'aumento dell'attività umana al di sopra del Circolo Polare Artico,

riducendo le barriere legate all'esplorazione e allo sfruttamento delle risorse, alla navigazione e alle comunicazioni. Per esempio, la tecnologia di trivellazione *offshore* oggi consente l'estrazione di riserve di petrolio e gas dal fondo marino artico, cosa ritenuta impossibile vent'anni fa. Le migliori capacità di rompighiaccio stanno, inoltre, ampliando il periodo di navigabilità a favore delle piattaforme commerciali e militari in acque che, altrimenti, rimarrebbero insidiose.

Tuttavia, se le risorse naturali non sfruttate e le nuove rotte marittime sono fonte di entusiasmo per lo sviluppo economico della regione, un Artico più caldo implica anche cambiamenti fondamentali nei suoi ecosistemi. La maggior parte degli scienziati, infatti, concorda sul fatto che l'aumento delle temperature dell'Artico, che si sta riscaldando a un ritmo più elevato rispetto al resto del pianeta, e i conseguenti cambiamenti ambientali, influiranno in maniera sostanziale sugli ecosistemi della regione, la sua popolazione e il resto del pianeta.

La riduzione dei ghiacci e lo scioglimento del *permafrost* stanno già alterando la fauna e la flora della regione con conseguenze devastanti per dozzine di specie, tra cui orsi polari, trichechi, renne e caribù. In merito alla fauna marina, il riscaldamento delle acque negli oceani del mondo, come ricordava il Ministro Robustelli, ha già innescato la migrazione degli stock ittici verso l'Oceano Artico, con importanti implicazioni per la sicurezza alimentare globale.

Un Artico privo di ghiaccio avrà anche importanti conseguenze per le regioni più meridionali, che si manifesteranno attraverso eventi meteorologici estremi, tra cui caldo e siccità, e innalzamento del livello del mare.

Sotto il profilo geostrategico, per una gestione dello spazio marino artico (*Marine Spatial Management - MSP*) è necessario frammentare ipoteticamente quest'area in sotto aree

di dimensioni commisurate alle reali capacità organizzative delle autorità statali responsabili. La regione Artica può, infatti, essere meglio spiegata come un insieme di sotto-regioni piuttosto che come un'entità unica, dato che la geografia e il clima variano ampiamente in tutto l'Artico, con importanti implicazioni per l'accesso alle sue risorse e l'attività umana. In effetti, le priorità regionali degli Stati artici sono principalmente modellate dalla geografia subregionale.

Per esempio, le considerazioni strategiche nel Mare di Barents differiscono da quelle nell'Artico nordamericano. Il remoto, vasto e spoglio Artico canadese è in contrasto con la realtà dei paesi nordici. La regione settentrionale del Canada rappresenta il 40% della massa continentale del paese e il 20% dell'intero Artico. Tuttavia, è abitato da meno dello 0,5% della popolazione canadese (35 milioni), con 113.000 persone che vivono nell'Artico canadese. In confronto, circa un terzo della superficie terrestre della Finlandia si trova al di sopra del Circolo Polare Artico e 180.000 persone vivono nella Finlandia settentrionale. La Federazione Russa è ben al di sopra degli altri Stati artici, rivendicando di occupare il 40% dell'intera regione. Circa 2 milioni di russi vivono nell'Artico, che rappresenta il 50% di tutti gli abitanti dell'Artico. A livello nazionale, queste dinamiche influenzano l'importanza della regione nella creazione di priorità nazionali, nell'assegnazione di priorità agli investimenti e nella mobilitazione dell'opinione pubblica.

Per quanto riguarda il settore militare, un'ampia gamma di nuove tecnologie, inclusi sistemi *unmanned*, sensori e immagini satellitari ad alta risoluzione acquisite da satelliti in orbita ellittica, stanno progressivamente migliorando la capacità delle Forze Armate di operare in condizioni estreme, quali quelle polari. Mentre gli Stati artici sono più consapevoli delle attività che si svolgono nella parte più settentrionale dei

loro territori, lo sviluppo di nuove competenze cyber-spaziali non farà che influenzare vari aspetti delle capacità operative in questo ambiente estremo, compreso il comando e il controllo così come la sorveglianza, con evoluzioni che al momento sono difficili da prevedere completamente.

Sotto il profilo geopolitico, alle varie problematiche correlate all'Artico, si aggiunge il fatto che la *governance* dell'area è complessa per la molteplicità degli attori coinvolti e dei loro rispettivi interessi. Come ben evidenziato prima dall'Ammiraglio Caffio, fatta eccezione per la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) del 1982, non esiste una giurisdizione vincolante per gli Stati artici o un organismo di regolamentazione che eserciti autorità sull'Artico.

A causa della generale bassa profondità dell'Oceano Artico, inoltre, a partire dalla Russia nel 2001, tutti gli Stati artici hanno rivendicato la piattaforma continentale estesa oltre le 200 mn predefinite. Oltre a ciò, nessuno stato costiero ha la sovranità sul Polo Nord, ma possono essere dichiarati diritti esclusivi sulla piattaforma continentale rivendicata per sfruttare le risorse sopra o sotto il fondo marino.

Pertanto, lo spazio marittimo classificabile come “acque internazionali”, altrimenti noto come “*global commons*”, è stimato essere circa il 15% dell’effettivo spazio marino a ghiaccio libero. Di conseguenza, il regime delle “libertà d’alto mare” (navigazione, pesca, ricerca scientifica marina, posa di cavi e oleodotti sottomarini, ecc.) trova scarsa applicabilità nell'Artico.

L’approccio degli Stati dell’Artico all’UNCLOS è generalmente caratterizzato da “eccezionalismo marittimo” o approcci basati sugli interessi spesso giustificati dalla geografia o dai costumi, piuttosto che da una revisione generalizzata e basata sui valori che cerca una revisione su vasta scala dell’“ordine internazionale basato sulle regole”. La libertà di

operare in Artico è significativamente minacciata da questo eccezionalismo giuridico attuato soprattutto da Russia e Stati Uniti. Parallelamente è interesse di chi possiede la *governance* mantenere una posizione di privilegio e relativa stabilità.

Nel luglio 2017, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato un "Codice Polare" obbligatorio per rafforzare la sicurezza delle navi in servizio nelle acque polari e garantire un'adeguata protezione all'ambiente fragile e unico. La maggiore presenza di navi nell'Artico ha fatto sollevare dubbi sul fatto che le attuali norme e standard internazionali siano sufficienti per guidare e far funzionare le navi in ambienti ostili e remoti. Agendo su tali preoccupazioni, l'IMO ha incluso diversi regolamenti speciali per le navi che operano in acque coperte di ghiaccio in diverse importanti convenzioni e ha adottato diverse linee guida non vincolanti per migliorare la sicurezza della navigazione nelle regioni polari. Il "Codice Polare", per certi versi, ha un effetto limitante sulla libertà di navigazione, in quanto detta diverse norme vincolanti per il bene superiore della sicurezza di chi va per mare e della tutela dell'ambiente marino.

La *governance* dell'Artico è il risultato del lavoro cooperativo svolto a diversi livelli e attraverso diverse istituzioni. In tale ambito, il Consiglio Artico è l'unico consesso intergovernativo per l'Artico che coinvolge tutti gli otto stati artici. Ha due obiettivi primari. Il primo è quello di promuovere la tutela dell'ambiente, dando attuazione alla *Arctic Environmental Protection Strategy*, il secondo obiettivo riguarda lo sviluppo sostenibile della regione. La *governance* della regione Artica è, inoltre, resa ancora più complessa dallo scoppio della guerra in Ucraina. Come già ricordato il Consiglio Artico ha, infatti, sospeso le attività per garantire che la Russia non possa utilizzare il suo turno di presidenza come

piattaforma per comunicare che l'Occidente è disposto a continuare "l'attività come al solito" ... conflitto durante.

In sostanza, lo scioglimento dei ghiacci artici può favorire lo sviluppo economico globale ma, al contempo, pone importanti sfide al dibattito geopolitico e alla *governance* multilaterale, sfidando le pretese statuali e determinando un possibile aumento degli attriti.

A fronte dei benefici economici e strategici, operare nell'Artico può anche presentare alcuni rischi, poiché le dinamiche del ghiaccio sono complesse e difficili da prevedere, così come il *Blue Ocean Event*, ovvero la riduzione dei ghiacci marini a un milione di kmq. L'Artico, infatti, cambia velocemente e con esso le questioni operative legate alla libertà di navigazione e all'accesso alle risorse marine e sottomarine.

Sono tutti temi che vanno affrontati con responsabilità ed equilibrio da parte di ogni attore. Gli effetti combinati del cambiamento climatico, della tecnologia in rapida evoluzione e della forte competizione tra grandi potenze hanno già iniziato a influenzare la sicurezza e la stabilità in una regione che sta assumendo crescente importanza geopolitica.

Scarfì: Molto bene. Stiamo giungendo alla fine del nostro incontro. Qualcuno desidera intervenire e aggiungere qualcosa?

Domini: Io ho delle domande un po' per tutti. La prima, non me ne vogliono gli altri, la faccio a Santorio per pura curiosità. Ho la sensazione che tra quello che dice il Governo russo, cioè l'idea che la Russia sia uno Stato artico e invece quello che pensa il popolo russo ci sia un po' un distacco. Ovvero, il popolo russo non si sente poi così artico come invece pensa di essere la sua *leadership*.

Poi volevo fare due domande al Ministro Robustelli. Ho letto un articolo scritto da un autore russo su "Civiltà Cattolica" di gennaio di quest'anno, in cui parlava dell'Artide come la

questione più importante negli affari internazionali del prossimo futuro. La mia prima domanda è: ma noi che ruolo possiamo avere come Italia, soprattutto in un contesto che non è più di cooperazione, ma di competizione, se non in qualche caso di scontro?

La seconda domanda è più una curiosità: ma che fa la Svizzera negli osservatori permanenti del Consiglio Artico?

L'ultima domanda la faccio all'amico Caffio: ma non è che queste tensioni che noi adesso cerchiamo solo di guardare tra russi e, magari, NATO facciano nascere degli interessi e quindi portare a un nazionalismo spinto anche i paesi all'interno della NATO? Mi riferisco al caso della petroliera americana *Manhattan* che, con una nave della *Coast Guard* entrò nelle acque territoriali canadesi e i canadesi si rinzelarono un poco per questo fatto. Grazie

Santorio: Velocissimo. Sì, è vero. I russi tradizionalmente nell'Artico non c'erano, nel senso che ci sono arrivati solo recentemente. Ma è anche vero che, soprattutto dopo l'epoca sovietica, ormai ci vivono letteralmente milioni di persone e soprattutto non bisogna assolutamente sottovalutare il nazionalismo russo e il tradizionale centralismo russo.

I russi sono abituati a farsi comandare dal centro, ad avere un centro forte, che è quello preposto a prendere decisioni per riuscire a governare un paese così vasto in maniera coerente. Quello che stabilisce il centro forte di solito va abbastanza bene per tutti e i russi sono un popolo che è disposto a mangiare pane e cipolla se, in cambio, sa di essere una grande nazione, sa di essere un grande paese. Quindi non sono affatto sicuro che questi fatti possano essere sottovalutati. Se il centro, il decisore politico, Putin o chi per lui, dice che l'Artico è fondamentale perché la Russia sia un grande paese, e obiettivamente ha delle ottime ragioni per pensarla, andrà bene così come spiegazione.

Robustelli: Bene, allora direi che la risposta sul perché siamo in Artico e cosa possiamo fare in Artico era un po' *in nuce* in quello che ho detto precedentemente. Ci si potrebbe chiedere anche cosa ci fanno gli spagnoli, i francesi, i tedeschi. Oramai è uno scenario fondamentale nello sviluppo delle relazioni internazionali. L'Artico potrebbe essere presentato come area di competizioni sempre più accese. Il grosso sforzo che tutti stanno facendo, al di là della tensione crescente, è che l'Artico venga coinvolto il meno possibile nelle tensioni internazionali.

La volontà, quindi, è quella di mantenere l'Artico come area di cooperazione, per quanto possibile. Ovviamente collaboriamo tenendo presente che i primi coinvolti e interessati sono gli Stati Artici e, devo dire, noi abbiamo rapporti molto stretti, in tutti i settori, con molti Stati artici. Per noi la ricerca resterà l'impegno numero uno, ed è una questione fondamentale che permane al di là dell'attuale quadro di tensione. Un ulteriore punto riguarda le imprese, perché come è stato anche detto si potranno aprire ulteriori scenari rispetto a quelli attuali. Per esempio, l'Ammiraglio Caffio ha prima citato il settore del *Search and Rescue*.

Se l'Artico si affolla ci sarà naturalmente necessità di più infrastrutture. Anche da questo punto di vista noi potremmo dare il nostro contributo.

Sotto il profilo securitario la NATO è in Artico, e noi siamo anche all'interno di quello scenario e partecipiamo concretamente da paese "non Artico" (non ci definiamo "quasi artici", come ha fatto la Cina, generando un certo sconcerto).

Per completare la risposta mi riferisco alla Svizzera. Perché la Svizzera? allora perché l'India? Oppure perché Singapore? Restando a India e Svizzera, questi due paesi condividono un elemento che è quello del terzo polo, vale a dire le alte vette. Qui l'interesse scientifico è molto forte, anche

perché alcune tematiche coincidono, come lo scioglimento dei ghiacciai. Non bisogna pensare solo al mare. L'Artico non è solo mare. L'Artico è, per esempio, anche una Groenlandia che sta subendo gli effetti del cambiamento climatico. E la Svizzera, diciamo così, ha molte tematiche di ricerca scientifica in comune e ha anche molte attività in corso. Uno dei maggiori e più attivi Enti scientifici sul polare è svizzero. Di conseguenza, gli svizzeri partecipano alla collaborazione in Artico. E vi assicuro che sono molto presenti.

Se mi consentite una piccolissima, ulteriore digressione, perché è una cosa che mi ha interessato molto e che l'Ammiraglio Caffio ha ricordato. L'accordo sulla delimitazione marittima tra Norvegia e Russia del 2010 è molto importante, anche perché viene spesso citato come esempio di buona gestione degli Stati Artici di temi controversi. I norvegesi sono il nostro principale *partner* in Artico, con cui condividiamo anche moltissimi eventi. Per esempio, ricordo che la SIOI organizza annualmente con partner norvegesi un evento denominato *Arctic Connections* e, quindi, mi capita spesso di ascoltare i colleghi norvegesi su questo argomento.

Essi ripetono spesso che per l'Artico non c'è bisogno di uno specifico trattato, le norme internazionali si applicano lì come si applicano in tutte le altre parti del mondo. In primis il diritto del mare e affermano che "...siamo così bravi nel gestirci i nostri problemi che abbiamo anche fatto un accordo con i russi...". Magari adesso non so se è il momento per ripeterlo con tanta forza, ma ne sono certamente molto convinti.

I norvegesi, comunque, sono abituati ad avere a che fare con i russi, condividendo un confine. Devono collaborare in tante attività. Per esempio cito nuovamente il *Search and Rescue*, che in Artico è fondamentale, per questioni di

temperatura dell'acqua e di sopravvivenza in quelle condizioni estreme.

Caffio: Aggiungo a quello che ha detto il Ministro Robustelli che la Svizzera è un paese marittimo. Ha una sua bandiera e ha le sue navi che navigano. Probabilmente ha anche un interesse per le rotte commerciali marittime. Da qui la partecipazione all'*Artic Council*.

Per la questione del Passaggio a Nord Ovest, Stati Uniti, Canada. Beh, lì le relazioni tra quei paesi, come ho detto prima, sono sicuramente eccellenti, sono tutte e due nella NATO, ma gli Stati Uniti hanno il vizio di contestare le pretese marittime che ritengono eccessive. Lo fanno in tutto il mondo, lo fanno anche con l'Italia, per quanto riguarda il Golfo di Taranto.

Non dimentichiamo che gli Stati Uniti poi hanno l'Alaska, non ne abbiamo parlato. L'Alaska è il loro Fronte Artico e l'Alaska era zarista. Come sapete benissimo è stata venduta in modo sciocco, dal punto di vista russo. Poi un'ultima cosa. Dobbiamo considerare pure la Danimarca. Anche quello è un bel paese virtuoso. Ha la Groenlandia, due milioni di chilometri quadrati, ha un sacco di risorse, militarmente ci sa fare perché le navi danesi partecipano alle operazioni antipirateria. Sono ovunque, con una componente militare di tutto rispetto.

Cosentino: Buonasera. Vorrei sapere da Santorio se pensa che ci sarà un effetto dello scioglimento dei ghiacci sulla dottrina dei "bastioni" e se, in caso affermativo, che cosa potrà significare, una riduzione, un arretramento delle aree dei bastioni, delle aree di pattugliamento. E come può incidere questo sulla dottrina nucleare strategica russa nel suo complesso.

Al Ministro Robustelli vorrei chiedere, visto che ha parlato di assetti di Eni e di Fincantieri in Artico. In caso di crisi o

conflitto, chi è che è deputato a proteggere queste risorse nazionali in quelle acque?

Santorio: Per quanto di mia conoscenza il loro ultimo documento strategico, che dovrebbe “coprire” fino al 2035, il concetto di bastione rimane assolutamente presente nella strategia russa. Il bastione a difesa della penisola di Kola e del Mar Bianco, di fatto è quello che rende la Russia ancora una grande potenza. Altrimenti sarebbe già una potenza regionale e, quindi, resta fondamentale per il futuro. I russi hanno grandissime ambizioni, ma il punto di domanda circa la sostenibilità è che loro dovrebbero sostituire quasi una ventina di quei sottomarini. Su 37 unità di superficie, 5 dovrebbero essere modernizzate e una dozzina dovrebbero essere sostituite. I soldi per fare tutto questo semplicemente non ci sono, soprattutto con l'emorragia che c'è per il fronte Ucraino. Dovranno fare delle scelte conservative e le scelte conservative saranno in ottica difensiva. Dovranno, quindi, fare il minimo indispensabile, questo è quello che pare ipotizzabile per il futuro.

Cosentino: Concordo. Credo che le risorse che avranno saranno destinate alla componente subacquea, perché è una loro tradizione. Diciamo che la flotta subacquea prevale su quella di superficie. Poi bisogna vedere se le capacità tecnologiche e le capacità di impiego miglioreranno o meno rispetto a quelle che sono adesso.

Robustelli: Beh, in realtà più che per me era sostanzialmente per chi si occupa di aspetti di difesa. Vorrei però precisare che occorre attenzione quando ci si riferisce a investimenti in Artico, perché l'Artico non è un'entità giuridica. Intendo dire che ci sono investimenti italiani in Norvegia o in Alaska, territori oltre il Circolo Polare Artico, ma non è che ci sia una differenza se l'investimento italiano è fatto in Norvegia

al di sopra o al di sotto del Circolo Polare Artico. E viene tutelato in modo analogo a un investimento italiano in Argentina, piuttosto che in Sudafrica o in Pakistan.

L'ENI, ad esempio, opera in Norvegia in *joint venture* con una società norvegese ed in siti che vanno considerati norvegesi.

Fincantieri una volta che ha fornito la nave oceanografica, come ha fatto per il Consiglio nazionale delle ricerche norvegese, questa diventa una nave norvegese. Si tratta, quindi, di interessi economici all'estero non diversi dagli altri. Bisogna al riguardo tenere presente che non esiste un Artico "unico" dal punto di vista giuridico. Esistono territori e mare cui si applicano le regole del diritto internazionale (e nazionale) né più né meno come in altre in altre parti del mondo. Quindi da questo punto di vista non c'è veramente una specificità artica.

Scarfi: Bene, l'Artico è una delle regioni del mondo in cui gli effetti del cambiamento climatico sono più evidenti. Abbiamo, infatti, visto che la regione artica si scalda al triplo della velocità media mondiale e il progressivo scioglimento dei ghiacci potrebbe portare rilevanti rischi ambientali, con rimarchevoli conseguenze in termini di biodiversità e innalzamento del livello dei mari. In tale ambito, la ricerca scientifica assume un ruolo fondamentale per monitorare e studiare forme di adattamento e di contenimento del cambiamento climatico in tutta l'area artica, e delle sue ripercussioni globali.

E gli idrografi della Marina Militare si trovano a giocare un ruolo di primo piano, riconosciuto e valorizzato a livello internazionale. Un ruolo internazionale e un valore aggiunto che hanno permesso all'Italia di occupare una delle due poltrone di Direttore presso l'*International Hydrographic Organization* (IHO), la cui sede si trova nel Principato di Monaco.

Ma abbiamo anche visto che questo fatto comporta importanti opportunità e sfide sul piano commerciale ed energetico. Si tratta di enormi risorse naturali che le nuove rotte, navigabili per un esteso periodo dell'anno, offriranno a chi saprà cogliere queste opportunità. Innanzitutto, assumeranno crescente rilevanza le nuove rotte di transito per i trasporti marittimi quali il Passaggio a nord-ovest e la rotta del Mare del Nord. Ma queste rotte avranno bisogno di porti di accoglienza e di adeguate infrastrutture di supporto. Impegni che già vedono alcuni attori, come la Cina, proporsi per la loro realizzazione, in un'ottica di penetrazione commerciale nell'area. Ma per raggiungere degli standard almeno accettabili per un "intenso" traffico commerciale ci vorrà ancora tempo.

In quest'ottica, va considerato che l'Artico non è poi così lontano dal Mediterraneo come potrebbe sembrare. E ciò apre a pericoli e opportunità, su cui si confrontano due scuole di pensiero. A fronte del pericolo di un'emarginazione delle rotte che transitano attraverso Suez, perché più lunghe e costose, il Mediterraneo potrebbe invece non vedere assolutamente sminuito il suo storico ruolo di collegamento marittimo di importanza fondamentale, ma che con l'apertura di rotte artiche non completamente libere dai ghiacci potrebbe, anzi, crescere di importanza, portando a un diverso e forse maggior ruolo dei porti e della logistica mediterranea e di un *hub* mediterraneo. Se sarà italiano, turco o di altro *competitor* dipenderà da come ci saremo preparati nel frattempo.

In tale quadro, l'Italia non può e non deve stare a guardare. Ha le competenze tecnologiche e professionali per recitare la sua parte e capacità diplomatiche per intessere utili relazioni internazionali che tutelino gli interessi nazionali.

Ma l'Artico è un teatro che è anche al centro di una crescente competizione sul piano strategico-militare. Mosca, in previsione di un Artico sempre più libero dai ghiacci, sta

ricostruendo la sua presenza militare nella regione, nonostante tutte le difficoltà militari, politiche ed economiche derivanti dall'aggressione all'Ucraina. Il Cremlino, infatti, teme che la diminuzione dei ghiacci artici possa creare nuove vulnerabilità ai suoi interessi securitari nell'estremo nord. Ma una maggiore presenza qualitativa e quantitativa militare nella regione va anche letta in un'ottica di maggior possibilità di esercitare una politica assertiva sulle nuove rotte che presumibilmente verranno aperte, come è stato egregiamente rilevato dai nostri ospiti di questa sera.

In tale ambito va doverosamente sottolineato che la Russia, nonostante le gravi ripercussioni sulla prontezza operativa della componente terrestre in Artico, ha ancora le potenzialità navali, subacquee e missilistiche per costituire una minaccia sia alla libera fruibilità delle rotte artiche che alla fruibilità complessiva delle linee di comunicazione marittime globali. Una minaccia accentuata dalla postura dottrinale del Cremlino.

Gli aspetti securitari globali dell'apertura delle nuove rotte artiche sono, quindi, estremamente rilevanti e anche in questo settore l'Italia ha il dovere di essere presente, con le proprie significative professionalità.

Ma questa sera abbiamo anche visto come l'Artico potrebbe rappresentare un'area di collaborazione, sia sul piano scientifico sia economico.

Abbiamo insomma parlato di un teatro che è sempre più al centro di rilevanti interessi geopolitici, economici e strategici e che rappresenta una sfida sia per i paesi che vi si affacciano sia per le altre medie e grandi potenze con interessi globali, che ambiscono a ricoprire un ruolo nella gestione delle sue enormi risorse naturali.

Una situazione, in estrema sintesi, che presenta molte opportunità ma anche dei rischi correlati a un ipotizzabile

aumento delle tensioni internazionali, oggi più che mai messe a dura prova da quanto sta succedendo in Ucraina.

Si tratta di una competizione che si sviluppa, come abbiamo visto, su più livelli: economico, politico, militare, scientifico. Tutti intimamente connessi e che hanno evidenti implicazioni per il benessere delle popolazioni interessate e che, quindi, investono anche la sfera del sociale.

In tale contesto, l'Italia e i suoi alleati sapranno valorizzare le rispettive competenze tecnologiche e professionalità specifiche e giocare un ruolo da protagonisti? Vedremo.

Vorrei ringraziare vivamente tutti coloro che sono intervenuti con le loro analisi, che hanno permesso di chiarire molti aspetti “chiave” della situazione complessiva.

Dichiaro dunque conclusa la riunione.

Quaderni Strategici
collana di analisi e studi di geopolitica e strategia marittima
a cura di Renato SCARFI

- 1 Bilancio della Difesa. Implicazioni geopolitiche e conseguenze sullo strumento militare (6 aprile 2022)*
- 2 Mediterraneo orientale tra geopolitica ed energia (16 maggio 2022)*
- 3 Mediterraneo allargato e sue implicazioni economiche e geopolitiche per l'Italia (28 giugno 2022)*
- 4 La situazione nell'Indo-Pacifico e possibili sviluppi futuri (29 settembre 2022)*
- 5 Spazio, la nuova frontiera. Implicazioni strategiche e opportunità per l'Italia.*

CENTRO STUDI DI GEOPOLITICA E STRATEGIA MARITTIMA
Roma, Lungotevere delle Armi, 24

«Quaderni Strategici»

La riproduzione, totale o parziale, di questa pubblicazione è autorizzata a
condizione di citare la fonte.

