

ALESSANDRA CARUSO – PAOLO SELLARI*

GEOSTRATEGIA IN ARTICO TRA RISORSE ENERGETICHE, ROTTE E CAMBIAMENTI CLIMATICI

La rilevanza strategica della regione artica data dalle conseguenze dei cambiamenti climatici, dalle opportunità economiche e dalle rivendicazioni giuridiche riporta le tensioni geopolitiche ai livelli della Guerra Fredda, tanto che il Circolo polare artico può essere considerato il confine estremo di una nuova Cortina di Ferro. Le politiche energetiche e le attività militari degli Stati che si affacciano sull'Oceano Artico creano un gioco pericoloso di mosse e contromosse che inscrivono la regione artica tra i possibili focolai di conflitto internazionale.

1 - L'ARTICO: DA CONTINENTE INVIOLABILE A PIVOT GEOPOLITICO

«Chi controlla l'Artico, controlla il mondo». Queste le parole pronunciate dall'ammiraglio russo Valerij Aleksin durante l'estate del 1995, parafrasando la teoria dell'*heartland* di Halford John Mackinder. Dello stesso avviso anche l'ex vicepresidente della Duma Arthur Chilingarov quando, all'indomani della missione russa Arktika del 2007 a bordo del sommergibile Mir-2 della Marina militare russa, riuscì nell'obiettivo di fissare una bandiera di titanio sui fondali artici, lungo la linea del polo nord geografico. Una dichiarazione più che mai attuale e densa di significato se si considera che ormai la "questione artica" è multiforme e tocca tutti i settori legati all'energia, all'*intelligence*, al diritto internazionale, alla geostrategia e al commercio, in un periodo storico in cui la potenza di uno Stato si misura attraverso la sua capacità di controllo delle risorse energetiche. E l'Artico oggi rimane l'ultimo grande "pozzo petrolifero" al

* Sapienza Università di Roma – paolo.sellari@uniroma1.it – Pur essendo frutto di elaborazioni congiunte, a Paolo Sellari va attribuita la stesura dei paragrafi 1 e 5 mentre ad Alessandra Caruso la stesura dei paragrafi 2, 3, 4 e 6. Alessandra Caruso è ricercatrice associata del programma "Artico" dell'ISAG, Istituto di Geopolitica e Scienze Ausiliarie. Paolo Sellari insegna Geografia Politica ed Economica presso il Dipartimento di Scienze Politiche della Sapienza. È Direttore del Master di secondo livello in "Geopolitica e sicurezza globale" istituito presso lo stesso Ateneo.

1180 *Geostrategia in artico tra risorse energetiche, rotte e cambiamenti climatici*

mondo rimasto ancora da sviluppare alla luce della domanda di energia costantemente in crescita.

Lo US Geological Survey World Assessment 2000 ha stimato che sotto l'Oceano Artico giaccia il 25% di risorse mondiali, nello specifico: 375 miliardi di barili di greggio e 47,3 trilioni di metri cubi di gas¹. Secondo la pubblicazione annuale della BP Statistical of World Energy, molto più delle riserve di petrolio dell'Arabia Saudita e di gas del Qatar messe insieme. Più del 60% delle risorse petrolifere e di gas dell'Artico si trova in aree che appartengono o sono rivendicate dalla Russia. Di grande interesse strategico ed economico è la presenza di gas idrato² che si troverebbe tra i sedimenti marini della piattaforma continentale nella pianura abissale rivendicata dalla Russia. A queste risorse si aggiungono anche quelle minerarie di diamanti, oro, argento, rame, ferro, platino, carbone e, molto importanti, l'uranio e le terre rare presenti nella regione.

Sino a oggi le risorse dell'Artico sono state inaccessibili a causa dei ghiacci perenni che ne impedivano lo sfruttamento, ma il riscaldamento globale, che vede al nord i suoi più drastici effetti a causa della diminuzione dell'albedo e del surriscaldamento dei mari, sta sconvolgendo il quadro mondiale delle risorse e dei trasporti. Il ritiro dei ghiacci aprirebbe, infatti, due nuove rotte di trasporto via mare³ che andrebbero a ridurre di migliaia di chilometri i tempi di percorrenza tra Asia ed Europa e che permetterebbero di evitare le situazioni critiche che caratterizzano passaggi nevralgici come Gibilterra, Hormuz, Bab El Mandeb e Suez. Non è un caso se il Passaggio a nord-est è stato ridefinito "la Suez del Nord". A questo già ricco scenario va ad aggiungersi il grande potenziale ittico offerto dai mari nordici, dove numerosi banchi di pesci tendono a rifugiarsi migrando da acque sempre più calde.

Tuttavia, sebbene la corsa all'Eldorado artico, da un punto di vista delle risorse, sia fenomeno relativamente recente, va sottolineato come sul piano geostrategico la regione sia stata protagonista della politica internazionale già durante la Guerra Fredda come area su cui le due superpotenze Stati Uniti e Unione Sovietica ambivano a proiettare la propria influenza nonché l'area in cui si confrontavano direttamente a una distanza di soli 2.500 chilometri (Castiello, 2010). Durante la Se-

¹ <http://energy.usgs.gov/OilGas>

² http://www.treccani.it/magazine/geopolitica/La_rivoluzione_degli_idrati_di_metano.html#

³ Il Passaggio a nord-est e il Passaggio a nord-ovest, cfr § 51

conda guerra mondiale l'Artico assunse per la prima volta una valenza militare in quanto utilizzato per il trasporto di rifornimenti anglo-americani all'Urss. Successivamente, con l'inizio della Guerra fredda, furono installate numerose stazioni radar sulle coste artiche in grado di avvistare qualsiasi minaccia proveniente dal cielo e furono portate avanti numerose operazioni navali che videro impiegati Ssn⁴ e Ssbn⁵ sia statunitensi che sovietici. Era l'applicazione delle teorie di Alexander De Seversky, aviatore statunitense di origine russa, che influì sull'elaborazione della geostrategia richiamando l'attenzione sull'Artide come rotta più breve e idonea per incursioni aeree dalla massa continentale eurasiatica contro l'America (e viceversa). Con la fine della contrapposizione tra i due grandi blocchi, l'Artico ha conosciuto un periodo di relativa pace, caratterizzato dalla cooperazione internazionale in seno al Consiglio Artico, l'unico *forum* intergovernativo esistente dal 1996 che promuove la tutela ambientale, la salvaguardia delle popolazioni indigene e in generale rapporti pacifici bi-multilaterali.

Oggi, in maniera lenta ma progressiva, l'Artico sta tornando a rivestire il suo vecchio ruolo di terreno di scontro, sulla scia di crisi internazionali in scacchieri ben lontani ma altrettanto importanti, a partire dalla crisi ucraina. Tutto lascia supporre che il confine passante per lo Stretto di Bering possa essere una nuova Cortina di Ferro. In un mondo ormai interdipendente, determinate scelte di politica estera si ripercuotono necessariamente in teatri geostrategici in cui gli attori coinvolti agiscono pacificamente. Più che una corsa alla conquista dell'Artico si tratterebbe dunque di un ritorno alle vecchie posizioni del secondo dopoguerra.

2 - L'ARTICO NEL NUOVO CONFRONTO RUSSIA-STATI UNITI

Il dinamismo di Mosca nella regione artica è ormai sotto gli occhi di tutti, nonostante sia iniziato già prima del deterioramento dei rapporti tra Russia e Occidente e da quest'ultimo accelerato: nel 2014 è stato messo in funzione il Comando Unificato Strategico della Flotta del Nord, centro nevralgico di coordinamento di tutte le attività militari della regione con sede a Severomorsk. Nella base Sputnik-Pechenga la presenza delle Forze Speciali Spetsnaz sarà incrementata del 30%, con

⁴ Nuclear-Powered General-Purpose Attack Submarine

⁵ Ship Submersible Ballistic Missile Nuclear

il 61° Reggimento di Fanteria navale indipendente impegnato insieme alla 200ª Brigata di Fanteria indipendente. Il progetto complessivo di Mosca prevede l'apertura di postazioni radar, stazioni di ricerca e salvataggio, campi d'aviazione e porti e l'ammodernamento di basi ex sovietiche da ovest a est, dalla Novaja Zemlja alla Penisola di Ciukci. Anche la divisione dei paracadutisti di Pskov ha ricevuto l'ordine di iniziare gli addestramenti a temperature proibitive come quelle artiche. Gli investimenti in nuove infrastrutture e la creazione di un Centro di Comando unificato in grado di evitare eventuali sovrapposizioni di competenze pongono la Russia in una posizione di vantaggio rispetto agli altri attori artici, soprattutto rispetto agli Usa che al momento si trovano in netto ritardo nello sviluppo della propria sfera artica. Il Comandante della Guardia Costiera statunitense Paul Zukunft ha dichiarato al "New York Times": «Da tempo diciamo che la nostra nazione non ha la capacità di sostenere una significativa presenza nell'Artico»⁶. La rompighiaccio Sam Haley della Marina militare Usa è spesso impegnata in altre missioni e al momento non si hanno a disposizione altri *asset* strategici di questo tipo in Artico per rispondere ad eventuali incursioni nell'area statunitense.

Nell'agosto 2015 Barack Obama si è recato in Alaska per partecipare, insieme alle altre potenze globali tra cui l'Italia, alla Conferenza GLACIER (Global Leadership in the Arctic: Cooperation, Innovation, Engagement and Resilience). In questa occasione gli Stati Uniti, che al momento detenevano la presidenza di turno del Consiglio Artico, furono chiamati a fornire una risposta efficace alle sfide economiche, ambientali e geopolitiche poste dal riscaldamento globale, nella consapevolezza del *gap* da colmare rispetto agli altri Stati rivieraschi in questi settori.

Le peculiari caratteristiche geografiche e climatiche dell'Artico rendono questa regione particolarmente importante a livello di strategia militare, soprattutto per quanto riguarda localizzazione e tracciamento dei sottomarini e monitoraggio delle loro attività. I sensori di superficie impiegati dalle navi e quelli fissi sul fondo sono di difficile utilizzo a causa del *pack* e dei fondali marini troppo profondi – ad eccezione delle dorsali che lo attraversano, le acque dell'Oceano Artico toccano i 5.000 metri di profondità. L'impiego dei sensori delle navi e degli aerei

⁶ S.L. MYERS, *U.S. is playing catch-up with Russia in scramble for the Arctic*, The New York Times http://www.nytimes.com/2015/08/30/world/united-states-russia-arctic-exploration.html?_r=0

devoluti alla forma di lotta ASW (Anti Submarine Warfare) è reso più difficoltoso dalle condizioni ambientali e dall'orografia del fondale marino. Il rilevamento dal cielo è meno utilizzato dal momento che sotto i 100 metri d'acqua non si registra altro che buio marino. Rimane la possibilità di rilevare la presenza di un sommergibile attraverso un altro sommergibile potendo, di fatto, operare nello stesso ambiente, con modalità operative e sensori analoghi⁷. È opportuno evidenziare che il sensore primario nella lotta ASW è proprio il sonar (attivo) ovvero l'idrofono (passivo) il cui scopo è rilevare le onde sonore in acqua riflesse od emesse da un bersaglio subacqueo: la propagazione delle onde sonore viene influenzata dalla temperatura e dalla salinità del mare ed in Artico queste due condizioni sono talmente variabili che tali operazioni risultano abbastanza difficoltose. Infatti, le masse d'acqua disomogenee, per salinità e temperatura, creano delle vere e proprie barriere al segnale acustico che, come detto prima, permette di localizzare, tracciare e classificare quella che in gergo viene definita "la minaccia subacquea". Il fattore della salinità è divenuto centrale dal momento che negli ultimi anni, a causa del riscaldamento globale, si sono registrate nell'Oceano Artico grosse immissioni di acqua dolce proveniente dai ghiacciai.

Infine, essendo il *pack* una superficie riflettente, rende ancora più difficoltosa la propagazione delle onde sonore e lo stesso vale per la presenza delle profonde dorsali sottomarine artiche. Non è un caso se i russi utilizzavano la regione per il lancio in sicurezza dei missili balistici secondo il concetto di "bastione artico". Con i suoi 72 sommergibili gli Stati Uniti si trovano in vantaggio rispetto ai 60 in possesso della marina russa, tuttavia quest'ultima ha sviluppato una nuova classe di sommergibili, i Borey, che andranno a sostituire i giganteschi Typhoon e, rispetto a questi ultimi, sono dotati di tecnologia all'avanguardia come un moderno *sound-silencing* ovvero sistema di riduzione della rumorosità e una propulsione a getto simile alla classe Virginia statunitense. Inoltre la seconda classe di sommergibili in possesso dei russi, gli Yasen, ha la capacità di trasportare i temibili siluri supercavitanti Schval. La nuova Guerra fredda dunque si gioca anche oltre il 66° parallelo.

⁷ In ambiente artico, essendo notevolmente inficiata l'efficacia dei velivoli e delle navi ASW, l'impiego di un altro sottomarino resta la soluzione migliore per assicurare un adeguato "ombreggiamento" dei battelli avversari.

3 - GLI ALTRI ATTORI EUROPEI: NORVEGIA E REGNO UNITO

La Norvegia è l'unico Paese scandinavo a essere membro della NATO e proprio qui si concentrano le attività statunitensi in funzione antirussa. Se prima della crisi ucraina le relazioni tra Oslo e Mosca erano improntate alla collaborazione bilaterale, tanto che nel 2010 si è arrivati anche alla risoluzione dell'annosa disputa territoriale tra i due Paesi nel Mare di Barents, gli avvenimenti in territorio ucraino hanno portato il governo norvegese a stanziare 260 milioni di dollari per potenziare il sistema di difesa.

È dell'ottobre 2015 la notizia secondo cui sono state rilevate attività di navi russe vicino a infrastrutture nevralgiche - come i cavi di fibre ottiche attraverso cui passa quotidianamente un'enorme quantità di informazioni - al largo degli Stati Uniti ma anche nell'Artico norvegese, verosimilmente con lo scopo recondito di catturare dati sensibili oppure di andare in appoggio ad un sommergibile. Per la maggior parte le traiettorie seguite dai cavi statunitensi sono pubbliche, in quanto seguono linee risalenti alla seconda metà dell'Ottocento. Altri cavi invece sono posti su traiettorie segrete, per scopi militari. Di certo il danneggiamento di tali cavi ad opera dei sommergibili, soprattutto ad alte profondità, sarebbe una catastrofe per il continente nordamericano che vedrebbe tagliate le comunicazioni con i Paesi alleati e per una volta pagherebbe ciò che da secoli è stato un vantaggio geografico: ossia l'essere circondato da due oceani e separato dal Vecchio Continente. Come lo stesso «New York Times» riporta, si assisterebbe ad un blocco della vita economica, sociale e istituzionale di un intero Paese per tutto il tempo necessario alla riparazione dei cavi a migliaia di metri di profondità. Gli Stati Uniti stanno monitorando attraverso i satelliti e le navi spia le rotte dei cavi sottomarini. Tali intenti da parte dei russi non hanno ancora avuto riscontro e nulla esclude che essi siano semplicemente alla ricerca dei cavi segreti militari in modo da carpirne informazioni sensibili, posizionando così Mosca su una posizione difensiva e non aggressiva. L'ennesima prova che la guerra del XXI secolo si gioca anche e soprattutto nel campo della *cyber security*.

Anche il Regno Unito ha di recente sperimentato la presenza russa lungo le coste della Scozia, dove sono dislocati i sottomarini nucleari britannici Trident, nella base Faslane. Il governo inglese ha tagliato negli ultimi anni ingenti finanziamenti al settore della difesa, tanto che nel 2010 sono stati dismessi gli aerei antisommergibili Nimrod della Raf. In seguito a tale situazione, sono serviti dieci giorni per individua-

re la presenza del sommergibile russo lungo le coste scozzesi grazie all'aiuto di aerei antisommergibili provenienti dalla Francia e dal Canada. Non sarebbe lontano dalla realtà dunque l'obiettivo di Mosca di acquisire informazioni, attraverso la *data collection* di tracce acustiche e magnetiche sulle unità subacquee britanniche, utili a fronteggiare un eventuale confronto in Europa con il blocco occidentale.

Come già rilevato, l'atmosfera che si respira attualmente e la mole di attività di *intelligence* messe in atto da tutti gli attori coinvolti richiama quella già vissuta durante la Guerra fredda, tanto che anche nelle vicine Svezia e Finlandia si è riaperto il dibattito sull'entrata o meno dei due Paesi nella Alleanza Atlantica. Secondo un *report* dei servizi di Copenaghen e di Ottawa l'attività di *intelligence* tuttora in atto nella regione artica ha raggiunto dei livelli equiparabili ai tempi della Guerra Fredda. La Russia afferma già da tempo, nei fori pubblici nazionali ed internazionali, che le questioni concernenti l'Artico devono e dovranno essere discusse tra gli Stati rivieraschi direttamente interessati, ritenendo "non necessaria" la presenza della NATO nella regione. A tal riprova c'è la volontà di lasciare fuori le discussioni sull'Artico negli incontri NATO-Russia. È evidente che tale posizione vada a scontrarsi con quella portata avanti dagli Stati occidentali negli ultimi anni.

Numerose sono state le incursioni nello spazio aereo scandinavo da parte dei russi in seguito all'incremento delle attività NATO, soprattutto sul confine norvegese. La Norvegia, dal canto suo, ha subito chiesto l'appoggio di forze statunitensi e tecnologie più avanzate che possano essere d'aiuto nel tracciare gli spostamenti delle navi russe in acque artiche. Lo scorso aprile si è acuito lo scontro tra Oslo e Mosca a seguito di un atterraggio del vicepremier russo Dmitrij Rogozin, presidente della Commissione sullo sviluppo dell'Artico presso la Duma, sulle Isole Svalbard. Sul suo *account twitter* Rogozin ha scritto «Artic is Russian Mecca», scatenando l'ira del governo norvegese che ha subito convocato l'Ambasciatore russo affinché fornisse chiarimenti sull'azione intrapresa dal vicepremier. Nonostante Rogozin sia stato inserito nella *black list* degli alti funzionari russi a cui è interdetto l'accesso a Europa e Stati Uniti a causa delle sanzioni occidentali, e che la Norvegia ha adottato pur non facendo parte dell'Unione Europea, Mosca ha subito precisato che in base al Trattato delle Svalbard del 1920 tutti gli Stati cofirmatari hanno libero accesso alle Isole Svalbard, compresa la Russia che ne è appunto firmataria. La Norvegia ha risposto inasprendo pesantemente le sanzioni già in atto. L'incidente diplomatico ha mostrato ancora una volta quanto l'Artico sia importante nella geopolitica

russa e quanto sia alta l'attenzione di Mosca verso quella che ritiene la sua "casa naturale".

4 - L'INGRESSO DELLA CINA

Un attore che negli ultimi anni è entrato prepotentemente nella regione artica è la Cina, che ha ottenuto lo status di Osservatore permanente nel Consiglio Artico, insieme all'Italia, nel 2013. Pechino ha enormi interessi di natura geopolitica nell'Artico legati all'accesso e allo sfruttamento delle risorse energetiche ed al controllo delle rotte marittime che permetterebbero al Paese di evitare il collo ad imbuto dello Stretto di Malacca e di giocare un ruolo chiave in quella che viene definita la "rotta dorata". Si registra la presenza cinese in Artico su due fronti: quello commerciale e quello militare. Dal punto di vista commerciale, gli investimenti cinesi in Islanda dimostrano come l'Artico europeo venga considerato un *hub* fondamentale per il trasporto merci verso l'Atlantico, una sorta di sosta obbligatoria prima di proseguire verso i mari più caldi: significative per valutare l'entità di tale presenza la delegazione cinese nell'Ambasciata di Reykjavík, la più numerosa in assoluto, e la stipula di un accordo bilaterale di libero scambio sino-islandese.

La Cina tuttavia investe non solo in Islanda, ma anche in Groenlandia, dove giacciono sotto ai ghiacci minerali preziosi e una quantità imponente di terre rare: se Nuuk in futuro dovesse raggiungere la tanto agognata indipendenza dalla Danimarca attraverso lo sfruttamento delle risorse artiche, la Cina potrebbe giocare un ruolo rilevante facendo leva sui timori di interferenze post-coloniali nelle politiche interne. In Norvegia invece gli investimenti cinesi riguardano l'acquisto di terreni su cui costruire dei *resort* di lusso sotto il pallido sole polare, tanto che il sindaco della città norvegese di Tromsø è stato interrogato nell'autunno del 2014 dai servizi di Oslo per aver incontrato 12 volte in tre mesi l'Ambasciatore cinese in Norvegia. Dal punto di vista militare la collaborazione cinese con la Russia è di primaria importanza e ha tutta l'aria di voler, se non capovolgere, almeno riequilibrare il rapporto di forze nella regione tra Paesi NATO e la Russia. Secondo «China Daily» la Cina entrerà in possesso della seconda nave rompighiaccio già nel 2016. Da questo punto di vista gli Stati Uniti si trovano in una posizione delicata perché hanno da sempre sostenuto la libertà di navigazione dei mari, tra cui anche vari passaggi marittimi artici, e di fronte alla presenza cinese nell'Oceano Artico non potrebbero disconoscere quanto affermato finora. Sen-

za considerare che le sanzioni internazionali portano necessariamente la Russia a cercare nuovi alleati e nuovi sbocchi commerciali e quello cinese è un partner strategico grazie agli investimenti nei progetti energetici russi in Artico. Da un'analisi di più ampio respiro, si potrebbe tuttavia ritenere che la politica cinese, scevra da logiche puramente commerciali, sia guidata da una logica di interdizione marittima statunitense che vede in Artico solo una parte di questa strategia.

5 - SCENARI DEL TRASPORTO MARITTIMO

Lo scenario geopolitico artico è arricchito nel suo interesse da quanto potrebbe verificarsi nel caso di "apertura" stabile, dovuta al *global warming*, di vie di comunicazioni marittime che possano entrare in competizione con le tradizionali rotte lungo i mari "caldi" e che andranno a modificare il sistema internazionale dei trasporti (fig. n.1). Già da almeno un decennio vasti tratti di mare a ridosso dei territori canadesi e russi sono divenuti navigabili nei mesi estivi. La navigabilità del Mar Glaciale Artico sta disegnando, infatti, una sorta di "nuova carta" delle vie commerciali marittime, ovvero, il Passaggio a Nord-Est ("Northern sea Route" o "Rotte settentrionale") tra Bering e la Norvegia, lungo le coste siberiane, il Passaggio a Nord-Ovest, tra Bering e l'Atlantico lungo le coste canadesi e, infine, la rotta polare, più teorica che praticabile.

Le compagnie di navigazione vedono nell'apertura di questi nuovi passaggi anche oltre i mesi estivi la possibilità di ridurre i tempi e il costo dei trasporti soprattutto tra l'Europa e l'Asia. L'apertura di nuove rotte potrebbe riconfigurare, infatti, i traffici marittimi mondiali emarginando *key points* marittimi oggi ritenuti di primissimo livello strategico, come Malacca, Suez e Panama. Esse permetterebbero di evitare l'Oceano Indiano e i passaggi nell'area del Corno d'Africa, ancora oggi a rischio pirateria. La "Northern sea Route", ovvero la rotta che parte dal Mare del Nord prosegue nel Mare Glaciale Artico lungo la costa della Siberia, attraversa lo stretto di Bering raggiungendo l'Oceano Pacifico garantisce una notevole riduzione della distanza da percorrere nei viaggi dall'Europa verso la costa occidentale degli Stati Uniti e verso la costa nord-orientale dell'Asia e l'Estremo Oriente. A trarne maggiormente beneficio sarebbe soprattutto la Russia. Lo sviluppo della "Rotte Settentrionale" obbligherebbe, infatti, i convogli a navigare nelle acque territoriali russe permettendo così a Mosca di controllare tutti gli scambi commerciali tra Est ed Ovest e viceversa. Si realizzerebbe, dunque,

1188 *Geostrategia in artico tra risorse energetiche, rotte e cambiamenti climatici*

l'atavico sogno Russo di essere una potenza marittima, anche senza il controllo dei "mari caldi".

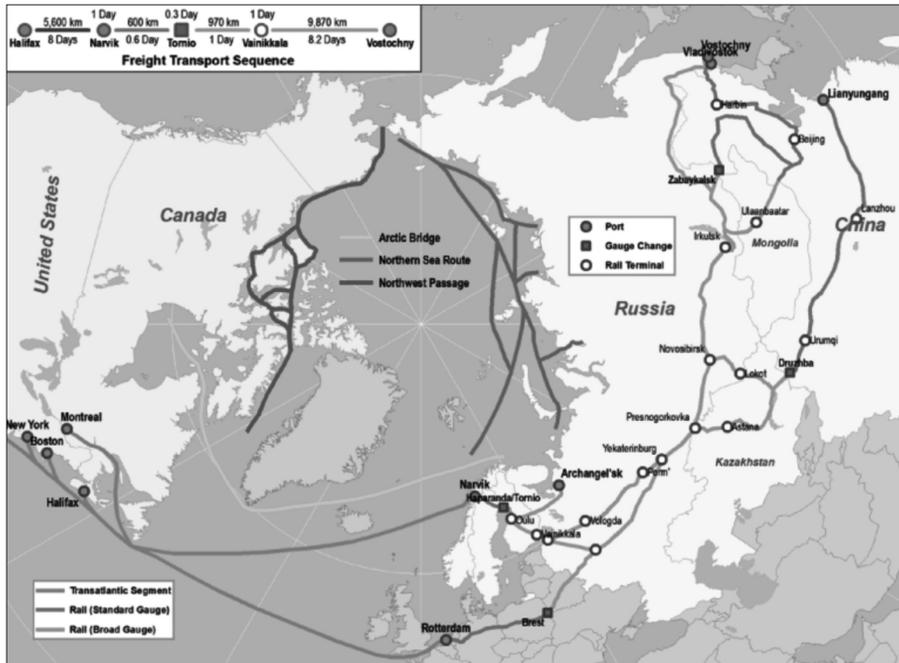


Fig. 1 – Le rotte marittime artiche.

Fonte: www.adb.org

Anche le compagnie di trasporto marittimo americane stanno guardando con sempre maggiore interesse ai vantaggi della “North-west route” considerandola un’interessante alternativa di collegamento tra la costa orientale americana e l’Asia.

Con l’apertura del Passaggio a Nord-Ovest attraverso l’intricato dedalo delle isole canadesi, i vantaggi commerciali sarebbero evidenti: le rotte dall’Europa all’Estremo Oriente risparmierebbero, infatti, 4.000 km rispetto a quelle attuali che attraversano il Canale di Panama, ponendo il Canada in una posizione strategica di controllo dell’intera “North-west route”.

Un’alternativa alle due rotte artiche “costiere” è quella “polare” individuata tra Islanda e Bering attraverso il Polo Nord. Una rotta più teorica che concretamente realizzabile, poiché si fonda sull’operatività di rompi-ghiaccio potentissimi ma costosissimi, e sul presunto discioglimento,

sempre teorico e scientificamente ancora non provato, dei ghiacci pluriennali. In questo caso la rotta sarebbe percorribile solo due mesi all'anno, permettendo sì un risparmio di ulteriori 1000 miglia tra coste norvegesi e Bering, ma con costi sicuramente troppo elevati per rendere sostenibile economicamente lo stesso traffico di navi mercantili.

La questione relativa agli scenari dei traffici marittimi in Artico resta, dunque, abbastanza controversa e sembra seguire l'incertezza che per certi versi caratterizza le previsioni e le analisi sul discusso scioglimento dei ghiacci. Da una parte si sottolinea, infatti, come essa rappresenti una rotta ancora oggi del tutto marginale in termini di volumi nel contesto dei traffici mondiali, attestandosi annualmente (in media nel periodo 2010-2014) intorno alle 300 mila tonnellate (circa 30 navi) che, confrontate con le 12 miliardi di tonnellate che vengono annualmente movimentate via mare nel mondo rappresentano un valore quasi insignificante.

Va, altresì, evidenziato che il totale delle merci scambiate nell'intero Mar glaciale artico è stato di circa 14 milioni di tonnellate nel 2010 e si prevede possa raddoppiare entro il 2020. Su questo dato e sulla "previsione" di scioglimento del 30% della calotta artica entro il 2030 puntano le compagnie di navigazione per affermare la strategicità delle rotte artiche, che comunque si inserirebbero in un mercato in espansione.

Inoltre, proprio in virtù di tali prospettive, la Russia sta pianificando già dal volgere del millennio, una serie di porti-appoggio per la navigazione artica, dei veri e propri *hub* logistici per fornire supporto alle grandi navi mercantili sia a terra sia in mare, attraverso l'ausilio delle rompighiaccio. Uno di questi porti Murmansk, è ancora oggi la principale base russa per le navi rompighiaccio a propulsione nucleare e, ancora, il porto di Arcangelo e di Sabetta si candidano a essere porti in grado di movimentare 50 milioni di tonnellate di merci ciascuno. Il porto di Sabetta, tra l'altro, è stato progettato e finanziato nel 2009 da Mosca anche come *terminal* per il trasporto del gas siberiano della penisola di Yamal. L'interesse per tale rotta è confermato dalle decisioni di alcuni grandi operatori marittimi come l'emiratina DP world, che ha fornito finanziamenti per il porto di Murmansk, e la compagnia cinese COSCO che sia nel 2013 sia nel 2015 ha proposto un collegamento tra il porto di Shanghai e Rotterdam lungo il passaggio a nord-est. La nuova rotta lunga 7800 miglia permette un risparmio di circa 2500 miglia rispetto alla rotta tradizionale lungo l'Oceano indiano e Suez e di circa 9 giorni (27 contro 36).

Resta il fatto che pur in presenza di una rotta stabile, percorribile nello scenario migliore (per i trasporti, o peggiore, per l'ambiente) nove mesi all'anno, il volume dei traffici artici non pare essere, almeno nel

breve-medio periodo in grado di insidiare la *leadership* della tradizionale rotta *around-world* per Malacca, Suez e Panama. I costi, i rischi per la navigazione a latitudini così elevate (si pensi alle tecnologie da adottare affinché le merci siano protette da sbalzi termici), l'incertezza sui dati relativi al *global warming* e allo scioglimento dei ghiacci, unite alla contestuale emarginazione di mercati emergenti situati lungo la rotta dell'Oceano indiano (Emirati del Golfo, India) che rendono economicamente sostenibile e appetibile il trasporto mondiale di container, non fanno presupporre un'ascesa rapida della quota di mercato appannaggio delle rotte artiche. Certo è che la Russia ponendosi anche come attore marittimo di rilievo manifesta sempre più il suo tentativo di rafforzare la propria *leadership* nell'intera regione artica.

6 – SCENARI FUTURI TRA COOPERAZIONE SOSTENIBILE E INTERESSI NAZIONALI

Sicuramente gli analisti concordano sul fatto che in Artico vi sia un mosaico estremamente complesso composto da diverse percezioni di minacce: perdita di controllo dei passaggi artici in particolare da parte canadese, l'influenza cinese in Islanda e Russia, la preoccupazione dei Paesi scandinavi verso la Russia e la sua politica energetica, possibili disastri ambientali in mancanza di accordi vincolanti, l'espansione a est della NATO, la centralità geopolitica dell'Eurasia dopo l'apertura delle rotte artiche. La differente percezione delle minacce da parte delle potenze artiche ed il perseguimento di interessi di lungo periodo di alcuni Stati in contrasto con interessi di breve periodo di altri potrebbero minare la cooperazione regionale e internazionale e sfociare in conflitti non intenzionali.

In questo contesto, l'Europa è forse il punto debole dello scacchiere geopolitico artico, per la difficoltà di prendere decisioni di politica estera che siano volte a proprio vantaggio e non soggette ad influenze esterne. Le speranze di creare la famosa casa comune “da Lisbona a Vladivostok” sono molto deboli.

Molti fattori possono influenzare lo scenario appena descritto in diversi modi. Uno di questi è l'entrata dei Paesi scandinavi, cioè Finlandia e Svezia, nella NATO. Tale scelta potrebbe far schizzare al rialzo la politica di riarmo del Cremlino, che la considererebbe un'ennesima invasione da parte statunitense della propria sfera di influenza, già pesantemente messa alla prova dalla crisi scatenatasi in quella che storicamente viene considerata la “Piccola Russia”. Molti studiosi ritengono che la politica russa sia provocatoria e fucina di instabilità nell'Artico, mentre altri

filoni di pensiero giustificano il comportamento di Mosca alla luce di un complesso di accerchiamento esacerbato negli ultimi anni dal continuo allargamento ad est della NATO. Sicuramente le attività che possono nascondere obiettivi legati a politiche estere occidentali di corto respiro non aiutano nelle risoluzioni dei conflitti latenti lungo tutto il confine russo-europeo. Un altro fattore che potrebbe però capovolgere lo scacchiere è l'insostenibilità nel lungo periodo di una politica di riarmo dispendiosa per le casse di Mosca, in uno scenario internazionale che vede molti Paesi arrancare a causa della recessione economica e il prezzo degli idrocarburi calare pesantemente, con gravi effetti negativi sui Paesi esportatori di energia come la Russia. Tutto dipenderà dalla durata delle sanzioni verso Mosca che innescano la svalutazione del rublo rispetto alle altre monete forti e dalle variazioni del prezzo del greggio nel mercato internazionale. Sicuramente nel lungo periodo l'area artica conserverà le sue enormi potenzialità e sarà iscritta, se non lo è ancora, tra i possibili focolai di conflitto internazionale.

Non bisogna tuttavia trascurare il fattore giuridico, che consiste nella richiesta di Russia, Canada e Danimarca (attraverso la Groenlandia) di vedersi riconosciuta l'appartenenza della Dorsale Lomonosov che attraversa l'Artico, con l'obiettivo di estendere la Zona Economica Esclusiva da 200 a 350 miglia marine. Se l'ago della bilancia dovesse pendere a favore della Russia, questa annetterebbe più della metà delle risorse strategiche artiche suscitando forti malumori nei Paesi confinanti. Anche in questo caso gli Stati Uniti rischiano di rimanere fuori dai giochi per non aver mai ratificato la Convenzione di Montegobay sul Diritto del Mare. L'ala repubblicana di Washington è da sempre restia a sottomettere gli interessi americani ed il principio della libertà dei mari sotto il controllo delle Nazioni Unite, affermando la validità del diritto del mare consuetudinario. Già nel 2013 la Commissione Onu sui Limiti della Piattaforma Continentale ha riconosciuto alla Russia 52mila chilometri quadrati nel Mare di Ochotsk, ma verosimilmente nessuna decisione da parte dei governi nazionali verrà presa fino a quando la Commissione non avrà sentenziato sulle richieste di tutti i Paesi dell'area, quindi non prima di un decennio.

Negli ultimi anni i governi nazionali sono messi sempre più sotto pressione dalle richieste dei gruppi di interesse ambientalisti, capaci di influenzare larga parte dell'elettorato. È opinione condivisa a livello internazionale che sia necessario adottare un nuovo paradigma di sviluppo economico più sostenibile sia per l'ambiente sia per la società. La sfida più grande di tutti i Paesi artici e di tutti i Paesi interessati dalle conseguenze dei cambiamenti climatici sarà appunto questa: saper coniuga-

1192 *Geostrategia in artico tra risorse energetiche, rotte e cambiamenti climatici*

re lo sviluppo ecosostenibile in un ambiente fragile come quello artico con la sicurezza nazionale ed il controllo e lo sfruttamento di aree geostrategiche. Citando un antico proverbio Inuit: «Solo quando il ghiaccio si romperà si conosceranno i propri amici ed i propri nemici».



Fig. 2 – La militarizzazione russa nell'Artico.
Fonte: www.globalheritagefoundation.org

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- BORGIA F., *Il regime giuridico dell'Artico*, Napoli, Editoriale Scientifica, 2012.
- BØRROSEN J., *Il Grande Gioco Artico* in Limes, in *Partita al Polo*, «Limes», Quaderni Speciali, 2/2008.
- CASTIELLO N., *Artico: "Eldorado" e "Frontiera" geopolitica del XXI secolo*, Napoli, «Studi e ricerche territoriali», 2010, pp. 187-226.

HOOGENSEN G.G., *Environmental and Human Security in the Arctic*, Londra, Earthscan Routledge, 2014.

LABÉVIÈRE R., THUAL F., *La bataille du grand nord a commencé*, Parigi, Edizioni Perrin, 2008.

LIZZA G. (a cura di), *Geopolitica delle prossime sfide*, Torino, Utet, 2011.

MAUGERI L., *Con tutta l'energia possibile. Petrolio, nucleare, rinnovabili: i problemi e il futuro delle diverse fonti energetiche*, Milano, Sperling & Kupfer, 2011.

PERRONE A., *Arktika, la sfida dell'Artico: il Polo Nord tra geopolitica e risorse energetiche*, Roma, Fuoco Edizioni, 2010.

RODRIGUE J.-P., COMTOIS C. E SLACK B., *Geography of Transport System*, New York, Routledge, 2006.

SELLARI P., *Geopolitica dei Trasporti*, Roma-Bari, Editori Laterza, 2013.

SHADIAN J.M., *The politics of arctic sovereignty*, Londra-New York Routledge, 2014.

STOKKE O.S., *International cooperation and arctic governance*, Londra-New York Routledge, 2007.

UNESCAP, *Trans Asian Railways: Facts and Figures*, United Nations, New-York, Ginevra, 2008.

SITOGRAFIA

www.adb.org

www.arcus.org

www.bp.com/annual/report 2015

www.geopoliticsnorth.org

www.globalheritagefoundation.org

www.ilcaffegeopolitico.net

www.limesonline.net

www.imo.org

it.rbth.com

RIASSUNTO – *Geostrategia in Artico tra risorse energetiche e cambiamenti climatici* – La rilevanza strategica della regione artica data dalle conseguenze dei cambiamenti climatici, dalle opportunità economiche e dalle rivendicazioni giuridiche riporta le tensioni geopolitiche ai livelli della Guerra Fredda, tanto che il Circolo polare artico può essere considerato il confine estremo di una nuova Cortina di Ferro. Le politiche energetiche e le attività militari degli Stati che si affacciano sull'Oceano Artico creano un gioco pericoloso di mosse e contromosse che inscrivono la regione artica tra i possibili focolai di conflitto internazionale.

