

## **ARTICO: IL NUOVO “GRANDE GIOCO” MONDIALE**

Castel Mareccio, Bolzano | 03 ottobre 2022, ore 14.00 -18.00

### **Overview**

Il cambiamento climatico sta avendo (e avrà sempre più) un **impatto significativo sulla regione dell’Artico, interessata da un progressivo scioglimento dei ghiacci**. Questo processo produce diverse conseguenze in termini di **preservazione della biodiversità** e di **innalzamento del livello dei mari** con un impatto potenzialmente disastroso su molte città e regioni costiere in tutto il mondo. Ma gli effetti dello scioglimento del ghiaccio vanno ben oltre la dimensione prettamente ambientale. In ambito commerciale assumono crescente importanza **nuove rotte di transito per i trasporti marittimi** quali il Passaggio a nord-ovest (NWP) - che potrebbe rimanere aperto per un periodo dell’anno più esteso - e la rotta del Mare del Nord (NSR). Inoltre, lo scioglimento dei ghiacci sta accelerando una **“corsa”** per il controllo delle risorse naturali tra le principali potenze globali il cui territorio si affaccia sulla regione, ma anche tra quelle – come la Cina – che mostrano crescente attenzione all’Artico. La regione è dunque sempre più **al centro di interessi geopolitici**, diventando terreno di competizione a livello economico e strategico/militare ma allo stesso tempo ponendo sfide sempre più urgenti relative alla velocità con cui il cambiamento climatico si sta manifestando. Nel corso di questo Convegno verranno analizzate queste dimensioni mettendone in luce i principali rischi, ma considerando anche le eventuali opportunità in campo economico ed energetico.

### **I Sessione – “Clima: l’Artico si scioglie”**

La regione artica **si surriscalda a velocità tre volte superiori rispetto alla media mondiale**, diventando nuovamente un’importante frontiera delle dinamiche globali. L’Artico è infatti un’area particolarmente sensibile agli effetti del cambiamento climatico, riconosciuta qui prima che altrove come una minaccia a 360 gradi. Definito dall’ex Segretario Generale delle Nazioni Unite Ban Ki Moon “il canarino nella miniera di carbone del mondo”, l’ecosistema artico è particolarmente vulnerabile agli effetti del cambiamento climatico, amplificando a sua volta le conseguenze del riscaldamento globale.

Infatti, **lo scioglimento dei ghiacci implica l’innalzamento del livello dei mari ma anche l’assottigliamento del permafrost**, comportando il rilascio nell’atmosfera di metano ed altri gas serra intrappolati negli strati secolari di ghiaccio artico. Secondo il report dell’*Intergovernmental Panel on Climate Change* del 2022, il permafrost artico – insieme alle foreste tropicali – contiene il più alto tasso di monossido di carbonio al mondo, agendo da deposito e immagazzinando carbonio prima sottratto all’ambiente ed ora reimpresso nell’atmosfera.

Inoltre, la riduzione delle superfici ghiacciate e innevate implica la **diminuzione dell’effetto albedo**, impedendo il riflesso dei raggi solari che sono invece assorbiti e influenzando perciò direttamente sul riscaldamento dell’oceano e sulla meteorologia.

**Per il 2050, si ritiene che la regione al di sopra del circolo polare possa essere completamente priva di ghiacci**, considerando il ritmo con cui la calotta si va riducendo e l’effetto moltiplicatore del riscaldamento dei mari e delle temperature di superficie. Dunque, le dinamiche in

atto nella regione polare raggiungono tutte le latitudini ed accelerano le conseguenze del cambiamento climatico a livello mondiale, rappresentando così una **sfida globale**.

La vulnerabilità che distingue l'Artico e le implicazioni globali di tale contesto sono state riconosciute sin dall'avvio della cooperazione scientifica e della **'diplomazia climatica'** nella regione, rendendo possibile l'attivazione delle prime attività di **monitoraggio ambientale, di prevenzione, protezione e risposta** nonché di conservazione delle biodiversità artica. Le implicazioni del cambiamento climatico nella regione sono infatti molteplici, agendo con effetti a cascata su flora e fauna artica e sulla pesca in maniera irreversibile nel lungo termine e particolarmente deleteria per le popolazioni indigene che abitano nell'Artico.

Particolarmente rilevante è anche il **netto innalzamento delle temperature di superficie e il diffondersi di incendi incontrollati**, un tempo insoliti ed ora costantemente in crescita a causa di mari caldi e stagioni più calde e secche. Ad esacerbare la situazione è il potenziale impatto negativo, ambientale ed ecologico, della competizione per le risorse naturali presenti nella regione, nonché dell'incremento della navigazione marittima, con i relativi rischi in termini di inquinamento e 'maree nere', derivanti da eventuali fuoriuscite di petrolio.

Il cambiamento climatico nell'Artico crea **sfide importanti dal punto di vista ambientale, sociale, economico, finanche infrastrutturale, sanitarie e di sicurezza**, rilevanti dal punto di vista globale e che richiederebbero sforzi condivisi. La ricerca scientifica mantiene dunque un valore essenziale, in particolare per il monitoraggio e lo studio di misure di adattamento e mitigazione del cambiamento climatico, locali e globali, e l'utilizzo di nuove tecnologie, soprattutto satellitari, per andare incontro alla minaccia del surriscaldamento della regione artica.

### **Il Sessione – “Economia ed energia: tra (tanti) rischi e opportunità”**

In prospettiva futura, l'importanza economica della regione artica è elevatissima. Secondo l'US Geological Survey l'Artico possiede nel proprio sottosuolo **il 40% delle riserve mondiali di petrolio e gas**, per un valore stimato attorno a 20 trilioni di dollari (l'equivalente del Pil annuale degli Stati Uniti). Oltre l'80% di queste risorse si troverebbe nelle acque off-shore dell'Oceano Artico. Inoltre, la regione conterrebbe **il 30% di tutte le risorse naturali globali**. La Groenlandia gioca un ruolo chiave a questo proposito, dato che nella parte meridionale dell'isola si potrebbero trovare alcuni tra i più grandi giacimenti al mondo di uranio e terre rare, sempre più ambite per le svariate applicazioni in settori industriali ad alto contenuto tecnologico cruciali per le transizioni digitale ed ecologica, dalla realizzazione di semiconduttori alle batterie per auto elettriche. I costi di sfruttamento delle risorse artiche sono ad oggi elevati, ma il progressivo scioglimento dei ghiacci potrebbe ridurre i costi di trivellazione rendendo le operazioni più competitive e dunque più attrattive in termini di investimenti, considerando allo stesso tempo il costo ambientale in termini di sostenibilità.

Per quanto riguarda poi i **trasporti marittimi**, la rotta artica ha conosciuto negli ultimi anni una crescita significativa del traffico navale, in particolare lungo il passaggio a nord-ovest. Complessivamente, il numero di navi che entrano nell'area è aumentato del 25% tra il 2013 e il 2019 mentre la quantità di merce trasportata è cresciuta dal 2011 al 2019 del 916%, passando da 3,1 a 31,5 milioni di tonnellate. Nonostante questa crescita significativa, ad oggi le rotte artiche sono ancora relativamente poco usate per i traffici commerciali, corrispondendo all'incirca allo 0,3% di tutti i trasporti marittimi globali. Per il futuro, le **prospettive per l'aumento del traffico lungo questa rotta sono significativi** anche se non si prevede che rivoluzioneranno il commercio marittimo: secondo le stime dell'International Transport Forum, anche nelle ipotesi di cambiamento

climatico più estreme la North Sea Route non dovrebbe superare il 5% degli scambi globali entro il 2100. Le prospettive di percorribilità delle rotte artiche dipenderanno in ogni caso molto da come evolverà il clima nei prossimi decenni: secondo le previsioni, **entro il 2040 il ghiaccio del Mar Glaciale Artico sarà completamente sciolto nei mesi estivi**; inoltre, secondo un recente studio della Brown University, entro il 2065 se l'aumento della temperatura globale non sarà contenuto entro 1,5° (nell'ambito dell'impegno preso a Glasgow dalla comunità internazionale in occasione di COP26), la navigabilità dell'Artico potrebbe aumentare al punto da rendere la rotta percorribile per tutto l'anno, aprendo così nuove prospettive per i trasporti marittimi internazionali: **le rotte artiche sono infatti dal 30% al 50% più corte delle rotte del canale di Suez e del canale di Panama per i traffici Est-Ovest, con tempi di transito ridotti di circa 14-20 giorni**. L'effetto causato dalla riduzione dei tempi di percorrenza potrebbe avere dunque conseguenze quasi paradossali: se da un lato l'apertura di queste rotte può considerarsi l'esito di un disastro ambientale, dall'altro può rappresentare un'opportunità per efficientare il sistema dei trasporti navali e, in questo modo, renderlo più sostenibile anche sul piano ambientale. Infatti, se le acque artiche internazionali si scaldassero abbastanza da rendere efficaci le relative rotte, le compagnie di navigazione **potrebbero ridurre le loro emissioni di gas a effetto serra di circa il 24%**.

L'importanza futura delle rotte artiche ha già suscitato l'interesse delle potenze che si affacciano sulla regione, in particolare **Cina e Russia**. Quest'ultima è lo Stato che ha di gran lunga i maggiori interessi nello sfruttamento dell'Artico. I dati di Gazprom affermano che la piattaforma continentale artica della Russia contiene 790 miliardi di barili di petrolio equivalente, anche se attualmente i costi di sfruttamento di tali risorse sono ancora troppo elevati. Anche il Canada è interessato ad effettuare investimenti significativi per accedere alle risorse artiche per rafforzare ulteriormente la produzione nazionale di idrocarburi. Ma è il dinamismo cinese quello che va tenuto maggiormente sotto controllo: Pechino ha mostrato negli ultimi 15 anni un grande interesse per le vie marine artiche. **La politica della Cina sull'Artico è in linea con quella verso l'Europa e l'Africa** e si inserisce nel quadro più ampio della cosiddetta "*Belt and Road Initiative*" con la volontà di dare vita ad una "**Via della Seta Polare**" attraverso lo sviluppo delle rotte di trasporto artico.

### III Sessione - "**Sicurezza: verso un'escalation?**"

La maggiore accessibilità della regione artica sta rapidamente portando **a una sua rinnovata rilevanza strategica anche sul piano militare**. L'Artico riacquista una centralità posseduta nel corso della guerra fredda che si era andata esaurendo con il crollo dell'Unione Sovietica. Dalla fine degli anni Novanta, infatti, la regione artica aveva conosciuto uno sviluppo improntato alla cooperazione, culminato con l'istituzione del **Consiglio Artico**, tra gli otto Stati con territori estesi al di sopra del 66° parallelo. Tuttavia, lo status di zona di pace e di "eccezionalismo" si avvia al termine con una progressiva **rimilitarizzazione della regione** e l'aumento del confronto globale anche sul piano militare. Il potenziamento della *Northern Fleet* russa infatti, dopo il declino seguito al crollo dell'URSS, segna un **rinnovato interesse verso la regione artica**, accompagnato da pretese egemoniche e rivendicazioni territoriali che svelano anche l'intrinseca vulnerabilità dell'impianto giuridico internazionale applicabile all'Artico.

La **rilevanza strategica artica ha attirato gli interessi delle potenze mondiali**, tra cui la Cina – auto-definitasi "*Near-Arctic State*" e che ha trovato nell'Artico un potenziale motore della *Belt and Road Initiative*. I Paesi asiatici infatti guardano alle rotte che si vanno aprendo all'estremo nord con particolare interesse. Tuttavia se alcuni Stati asiatici nutrono interessi commerciali e scientifici – da ultimo, Taiwan ha aperto una base scientifica nelle Svalbard – la Cina dimostra di essere

particolarmente attenta, anche allo sviluppo di capacità tecnologiche, e propensa ad investimenti per imporsi sui dossier energetici, di materie prime e terre rare, di navigazione.

**L'invasione russa dell'Ucraina del febbraio scorso ha innalzato la tensione** anche alle più alte latitudini. Il Consiglio Artico ha interrotto le sue attività, non ritenendo possibile portare avanti la cooperazione scientifica nelle mutate circostanze. E la Russia, che avrebbe dovuto presiedere il biennio di attività del Consiglio, è stata definitivamente esclusa dalla lenta ripresa delle attività voluta dagli altri sette stati.

Inoltre, **le dinamiche politiche scaturite dalla guerra in Ucraina hanno ripercussioni anche nella regione**. Con l'ingresso nella NATO di Finlandia e Svezia sono sette gli Stati artici parte dell'Alleanza Atlantica, che al Summit di Madrid ha acquistato due nuovi membri particolarmente attenti alle politiche di difesa e tradizionalmente focalizzati sulla preparazione delle proprie forze armate in contesti così ostili come l'Artico.

Nello **Strategic Concept della NATO** approvato dai capi di Stato e governo nel Summit del giugno scorso, c'è una esplicita menzione al "*High North*" dove le capacità russe sono ritenute essere evidenti sfide strategiche all'Alleanza, in particolare per quanto riguarda la libertà di navigazione. La Russia, infatti, sviluppa nuove infrastrutture sul suo mare artico, cercando anche attraverso la legislazione nazionale ed il ruolo dei pilastri commerciali ed energetici, di egemonizzare il traffico marittimo della NSR che transita al di là delle coste russe.

Restano tre, invece, gli Stati artici dell'Unione Europea, che nella *Joint Communication* della Commissione e dell'Alto Rappresentante per gli affari politici e di sicurezza dell'ottobre 2021 delinea una **nuova strategia artica europea**, riconoscendo l'aumento delle attività militari nella regione. Anche lo *Strategic Compass* del marzo scorso individua l'importanza dell'Artico, in particolare per quanto riguarda la sicurezza marittima e gli impatti sulla sicurezza portati dal cambiamento climatico.

**Negli Stati Uniti la regione artica è da sempre ritenuta di rilevanza strategica**, considerando le numerose capacità di *Early Warning* e di difesa missilistica che fungono ancora oggi da pilastro del *North Warning System*. Inoltre, nel 2020, l'*Air Force* ha pubblicato una sua strategia artica, individuando nella vasta e sparpagliata regione l'elemento essenziale del potere aereo e spaziale per il rapido accesso all'area, ma anche per l'*Early Warning*, il Comando e Controllo e la deterrenza.

Sul piano internazionale va sottolineata la **mancaza di un trattato specifico per la regione artica** che dà maggior rilevanza alla **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS)**, agli accordi bilaterali o multilaterali ad esempio sulla pesca o sui confini, agli strumenti non vincolanti come il *Polar Code* dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) o ai tentativi di negoziare un *Arctic Military Code of Conduct*, le cui possibilità di realizzazione sono dipendenti dal precario equilibrio delle relazioni internazionali tra Russia e Occidente. Al contrario, lo status quo restituisce particolare importanza alle esercitazioni congiunte NATO nella regione, tra cui Cold Response, ITEX e Trident Juncture.

**Anche per l'Italia, che è osservatore del Consiglio Artico dal 2013, si pone la necessità di affrontare le conseguenze di un Artico sempre più accessibile e strategicamente rilevante**, dove altri Stati potrebbero portare avanti rivendicazioni e tentativi di assumere il controllo dei fulcri economici e commerciali. In questo contesto la preparazione delle Forze Armate in artico è di fondamentale rilievo, così come la modernizzazione di tutti gli equipaggiamenti utilizzabili in un ambiente così specifico, a partire da quelli terrestri.