

OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE

Competizione tra Stati e corsa alle risorse: la geopolitica dell'Artico

n. 124 – gennaio 2017

Approfondimenti

A cura del CeSI (Centro Studi Internazionali)

**COMPETIZIONE TRA STATI E CORSA ALLE RISORSE:
LA GEOPOLITICA DELL'ARTICO**

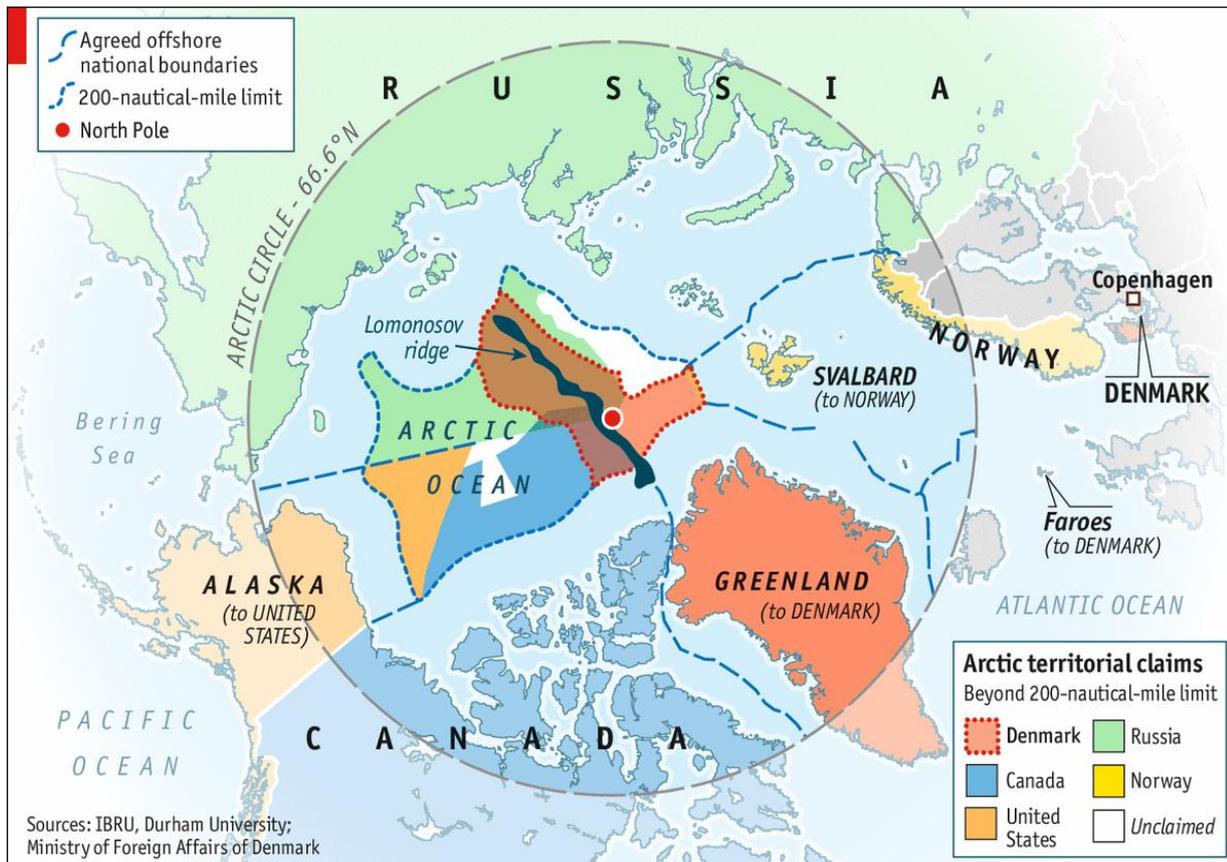
di Marco Di Liddo e Francesca Manenti

a cura del CESI
(Centro Studi Internazionali)

gennaio 2017

Indice

Introduzione	1
L'importanza della regione artica: risorse naturali e rotte commerciali	2
Rivendicazioni territoriali e sovranità concorrenti: gli interessi e le strategie dei Paesi artici	6
La posizione dei Paesi non-Artici: il caso dell'Asia	12
La linea di politica estera e gli interessi dell'Italia	17
Conclusioni e prospettive future	19



Le rivendicazioni incrociate nell'Artico. Fonte Economist. Elaborazione Ce.S.I.

Introduzione

L'innalzamento delle temperature globali e lo scioglimento di quelli che una volta erano considerati ghiacciai perenni ha trasformato la Regione artica, un tempo remota e quasi inaccessibile, in una possibile nuova frontiera dello sviluppo economico e commerciale globale. Infatti, con la mitigazione del clima ed il ritiro della calotta artica la fruibilità delle inesplorate risorse petrolifere, gasiere e minerarie potrebbe crescere in maniera esponenziale.

Inoltre, l'accrescimento nella durata e nella qualità della navigabilità del Mar glaciale artico potrebbe definitivamente **aprire per lunghi periodi le rotte artiche**, che attualmente rappresentano i **passaggi transoceanici più rapidi** per collegare i maggiori poli economici in Europa, Asia e America. Qualora queste rotte dovessero divenire ampiamente e tranquillamente navigabili, con o senza l'assistenza delle rompighiaccio, la geografia economica del mondo potrebbe mutare radicalmente. In

sintesi, **il ruolo delle rotte artiche per il commercio e la politica internazionali nel futuro potrebbe essere paragonabile a quello ricoperto, nel recente passato, dai Canali di Panama e Suez.**

In quella che può essere definita come una vera e propria “corsa all’Artico”, i Paesi rivieraschi e non giocano **partite politiche completamente differenti**, accomunate dall’elemento della conflittualità. Infatti, mentre i primi intendono tutelare i propri diritti individuali attraverso la nazionalizzazione d’immense aree di territorio e mare, i secondo propendono a proteggere quel regime giuridico internazionale dell’Artico che consentirebbe uno sfruttamento condiviso, congiunto ed equo, nonché il libero accesso alle rotte artiche.

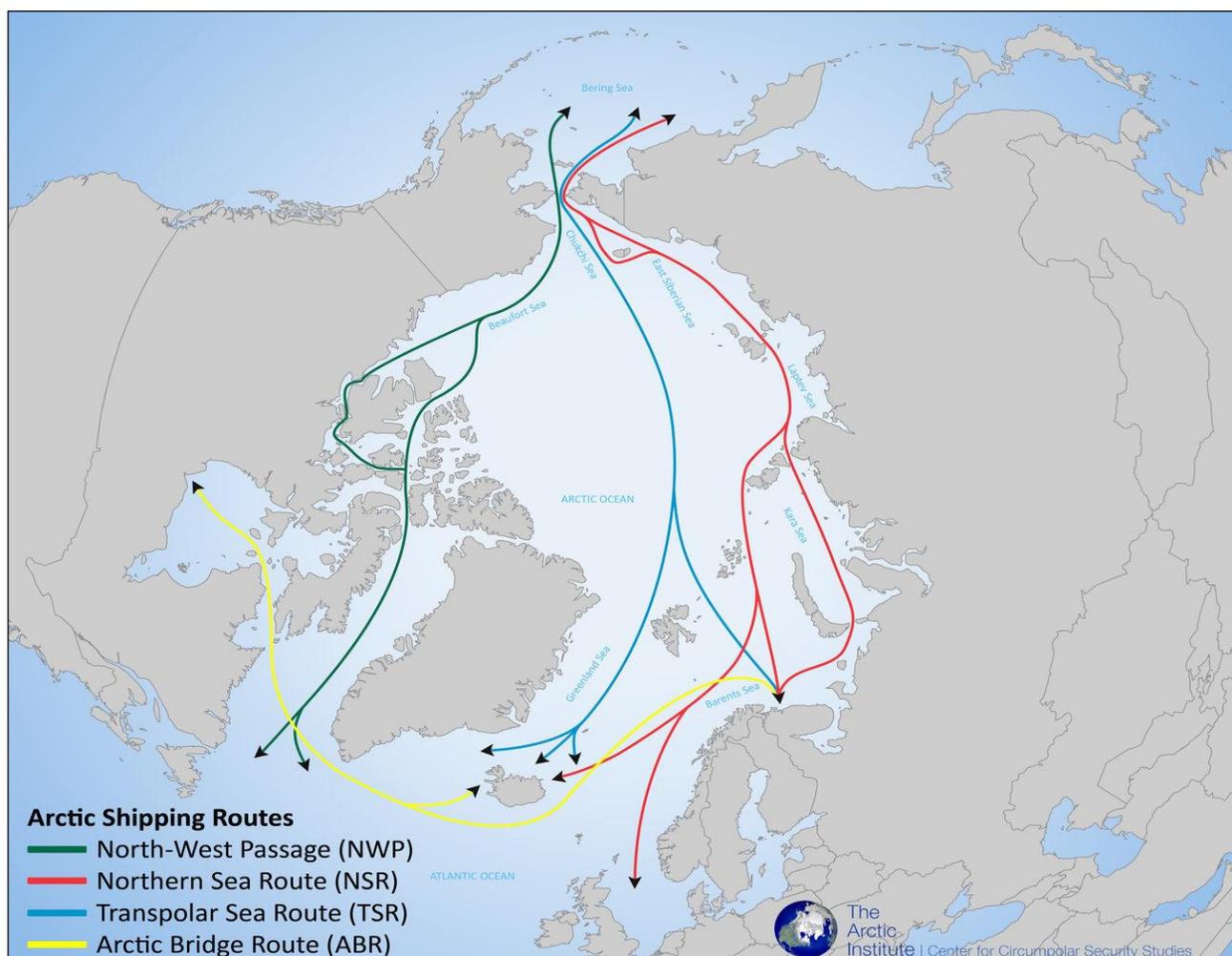
La partita per le risorse artiche è stata sinora giocata con molteplici strumenti, che vanno dalla diplomazia bilaterale e multilaterale fino al soft power costituito dalla ricerca scientifica e della tutela ambientale e, in ultimo, al rafforzamento dei contingenti militari a ridosso dei territori o dei lembi di mare rivendicati dai singoli governi.

In un contesto così frammentato, incerto e conflittuale, l’Italia è stata sinora abile a ritagliarsi un ruolo di primo livello, seppur seguendo un profilo molto discreto. Infatti, sfruttando l’abilità della propria diplomazia e gli strumenti della ricerca scientifica, **Roma è riuscita a conquistare un seggio di osservatore presso il Consiglio Artico** e a mantenere eccellenti rapporti con i Paesi rivieraschi. Inoltre, grazie alle eccellenti capacità tecnologiche dimostrate da ENI nel settore dell’estrazione petrolifera in ambienti ostili, l’Italia appare nell’eccellente posizione di poter tutelare i propri interessi sia in caso di internazionalizzazione dello sfruttamento delle risorse artiche sia nel caso, contrario, di loro nazionalizzazione.

L’importanza della regione artica: risorse naturali e rotte commerciali

Nell’ultimo secolo, lo scioglimento della calotta artica dovuto al surriscaldamento globale (*Global Warming, GW*) ed al cambiamento climatico (*Climate Change, CG*)¹ ha modificato profondamente l’importanza strategica della regione artica. Infatti, secondo le stime di diverse organizzazioni scientifiche internazionali, a partire dal 2020 si potrebbe assistere ad una progressiva estensione dei periodi

¹ Per quanto spesso confusi o utilizzati come sinonimi, **il surriscaldamento globale ed il cambiamento climatico sono due concetti profondamente diversi**. Infatti, mentre la prima teoria scientifica ritiene che le temperature medie del nostro pianeta continuino gradualmente e costantemente ad aumentare direttamente a causa dell’inquinamento atmosferico, la seconda teoria non ammette un aumento graduale e costante delle temperature, bensì una loro modifica non lineare parzialmente collegata con il fattore dell’inquinamento.



Le rotte artiche. Fonte The Arctic Institute. Elaborazione Ce.S.I.

convenzionalmente definiti come *ice free*², fino addirittura a quando, in un periodo compreso tra il **2030 ed il 2050**, le estati artiche saranno caratterizzate dalla totale assenza di ghiaccio. Il ritiro di ghiacciai un tempo ritenuti perenni ha ampliato la possibilità di sfruttamento delle numerose risorse dell'estremo nord del mondo, sia a livello economico che a livello commerciale.

² Letteralmente “Liberi dai Ghiacci”. Questa espressione si riferisce a quelle stagioni in cui lo spessore e l'estensione della calotta artica diminuisce sensibilmente permettendo un più agevole svolgimento delle attività umane (navigazione, pesca, ricerca scientifica, estrazione di idrocarburi e minerali).

Sotto il primo profilo, si ritiene che l'Artico posseda il 30% delle riserve di gas naturale e il 15% delle riserve petrolifere globali non ancora scoperte, che ospiti oltre il 15% delle risorse ittiche globali e, infine, che disponga di ingenti scorte di minerali, compresi quantitativi non trascurabili delle cosiddette terre rare (*Rare Earth Elements*, REE)³, divenute accessibili e sfruttabili grazie al miglioramento delle tecniche e delle tecnologie estrattive.

Occorre sottolineare come sia le attività di estrazione idrocarburica e mineraria sia le attività di pesca in ambiente artico siano molto complesse e costose a causa delle difficili condizioni climatiche e delle relative difficoltà di trasporto dei beni verso i mercati di riferimento.

Basti pensare che, con riferimento al petrolio, **l'estrazione in Artico risulta oggi economicamente concorrenziale** soltanto con un prezzo del barile superiore ai 70 dollari⁴. Dunque, con lo scioglimento dei ghiacci e il conseguente miglioramento delle condizioni climatiche, di lavoro e di trasporto dei beni, i costi di estrazione e commercializzazione del greggio potrebbero sensibilmente diminuire, abbassando il punto di pareggio produttivo⁵ del barile intorno ai 40 – 45 dollari. Un simile prezzo renderebbe il greggio dell'Artico concorrenziale anche rispetto al petrolio non convenzionale⁶, i cui costi di estrazione lo rendono conveniente sui mercati internazionali soltanto con un prezzo del barile medio superiore ai 60 dollari.

Oltre al settore industriale, negli ultimi sette anni anche l'indotto turistico della regione artica ha conosciuto un improvviso e sostenuto aumento del flusso di visitatori, passato da 15.000 a 30.000 persone e destinato a triplicarsi nel prossimo quinquennio.

Allo stesso modo, sotto il profilo commerciale, **l'assottigliamento o la scomparsa della calotta glaciale ha incrementato notevolmente i periodi e la qualità della navigabilità del Mar glaciale artico** e dei mari ad esso attigui, rendendo altamente percorribili il **Passaggio a Nord Ovest (PNO)**, il **Passaggio a Nord Est (PNE)** e la Rotta Transpolare. Queste tre rotte sono accomunate dal ridotto numero di chilometri

³ Si tratta di 17 elementi della tavola periodica fondamentali per l'industria ad alta tecnologia, nello specifico per i superconduttori, i magneti, i catalizzatori, i componenti di veicoli ibridi, le applicazioni di optoelettronica, le fibre ottiche, i risonatori a microonde.

⁴ In virtù delle condizioni climatiche e delle costose tecnologie estrattive necessarie alle attività in loco, la produzione del greggio in ambiente artico risulta costare circa 60 dollari al barile. A questo prezzo occorre sommare i costi di trasporto e le tasse, tutti elementi che impongono un prezzo di mercato di almeno 60 dollari al barile affinché le società petrolifere possano realizzare un utile dall'estrazione del greggio artico.

⁵ Con questo termine si indica il costo di produzione (energia, manodopera, ammortamento dei mezzi, tasse) di un singolo barile di petrolio.

⁶ Comunemente chiamato *Shale Oil* o petrolio da argille bituminose.

e dalla possibilità di essere percorse da qualsiasi tipo di imbarcazione rispetto agli attuali tragitti marittimi commerciali che collegano Europa e Asia e che devono passare attraverso il Canale di Panama, il Canale di Suez o addirittura doppiare Capo Horn o Capo di Buona Speranza. Infatti, mentre Suez può essere percorso da qualsiasi tipo di nave commerciale, Panama continua ad avere dei limiti strutturali che impongono il passaggio d'imbarcazioni le cui caratteristiche tecniche non devono superare i 294 metri di lunghezza, i 32,3 metri di larghezza, i 12,04 metri di pescaggio e le 52.500 tonnellate di portata lorda⁷.

Nello specifico, **il PNO**, che collega l'Oceano Atlantico con l'Oceano Pacifico attraverso l'arcipelago artico del Canada e il Mar Glaciale Artico, **permettere un risparmio di circa 4.000 chilometri rispetto alla tratta panamense**. Allo stesso modo, il PNE mette in comunicazione l'Oceano Atlantico e l'Oceano Pacifico attraversando i Mari di Barents, Kara, Laptev, Siberiano Orientale e Chukchi e passando in prossimità delle coste norvegesi e russe. Parte del PNE è la cosiddetta Rotta del Mare del Nord (RMN, *Severnnyy morskoy put*), la tratta commerciale artica che costeggia il territorio della Russia e che è compresa tra l'isola della *Novaya Zemlya* e lo Stretto di Bering.

Il PNE – RMN consente di accorciare dal 20 al 40% i tempi di percorrenza del naviglio commerciale diretto in Asia rispetto al percorso che attraversa il Canale di Suez e l'Oceano Indiano, con l'abbattimento del periodo di navigazione dai 7 ai 12 giorni a seconda dei punti di partenza approdo.

Infine, la **Rotta transpolare** collega l'Oceano atlantico e l'Oceano pacifico attraverso il Mar glaciale artico, passando in prossimità del Polo Nord geografico. Si tratta della più corta delle rotte artiche nonché dell'unica che passa quasi interamente in acque internazionali, dunque non soggetta ad alcuna forma di controllo o tassazione da parte degli Stati rivieraschi. Anche se al momento essa è percorribile soltanto dalle rompighiaccio o dai *double acting tanker* (DAT)⁸, con il possibile scioglimento della calotta artica o la scomparsa dei ghiacci durante la stagione estiva la rotta potrebbe diventare operabile da qualsiasi tipo di imbarcazione.

Appare evidente come l'incremento nella percorribilità delle rotte artiche corrisponda a un proporzionale aumento delle entrate dei Paesi rivieraschi, legate sia

⁷ Tali dati tecnici hanno permesso di definire le navi cargo come Panamax, ossia in grado di passare attraverso il Canale di Panama, e Post-Panamax o New Panamax, ossia non in grado di farlo perché più grandi. Tuttavia, con la conclusione dei lavori di ampliamento del Canale, che ne ha raddoppiato le dimensioni e la portata, tale distinzione è sopravvissuta soltanto come pura classificazione ingegneristica.

⁸ Si tratta di navi cargo in grado di operare con le medesime prestazioni sia in alto mare che in mari ghiacciati.

al pagamento dei diritti di transito delle imbarcazioni sia allo sviluppo di infrastrutture portuali adeguate ai crescenti flussi di traffico commerciale.

Rivendicazioni territoriali e sovranità concorrenti: gli interessi e le strategie dei Paesi artici

Le opportunità economiche e commerciali offerte dallo **sviluppo della regione a nord del Circolo polare artico hanno scatenato gli interessi sia dei Paesi rivieraschi che di quelli del resto del Mondo**. Infatti, mentre i primi intendono rivendicare i propri diritti sovrani su porzioni quanto più estese possibili dell'Artico, i secondi, al contrario, sono propensi a mantenere un regime legale internazionale che consenta un più ampio e libero sfruttamento delle risorse e delle rotte commerciali.

La prevalenza di una delle due posizioni dipende dall'applicazione delle norme della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS), entrata in vigore nel 1994. Tale trattato internazionale definisce i diritti e le responsabilità degli Stati nell'utilizzo dei mari e degli oceani, esplicitando le linee guida che regolano le trattative tra i governi, la salvaguardia dell'ambiente e la gestione delle risorse naturali. Nello specifico, l'UNCLOS stabilisce alcune categorie giuridiche fondamentali per sancire l'effettività e il livello di sovranità degli Stati rivieraschi:

- **Linea di base**, ossia una linea spezzata che unisce i punti notevoli della costa e le isole ad essa attigue. Si tratta della linea convenzionale, tracciata dallo Stato rivierasco, a partire dalla quale si calcola l'estensione delle acque interne, del mare territoriale e delle fasce di mare includibili nella Zona Economica Esclusiva (ZEE) e nella Piattaforma Continentale;
- **Acque interne**, ossia lo spazio di mare compreso all'interno della linea di base. In quest'area vigono in maniera vincolante le leggi dello Stato costiero che regola l'uso delle risorse e il passaggio delle navi;
- **Acque territoriali**, vale a dire lo spazio di mare compreso entro le 12 miglia nautiche dalla linea di base. In quest'area vigono le leggi dello Stato costiero anche se sussiste il diritto di passaggio inoffensivo per ogni imbarcazione;
- **Zona contigua**, ossia lo spazio di mare compreso entro le 24 miglia nautiche dalla linea di base. In quest'area lo Stato costiero può punire e prevenire le violazioni commesse all'interno del proprio territorio o mare territoriale alle proprie leggi o regolamenti in materia doganale, fiscale, sanitario e di immigrazione;

- **Zona economica esclusiva (ZEE)**, consistente nello spazio di mare compreso entro le 200 miglia nautiche dalla linea di base. In quest'area lo Stato costiero esercita il diritto di sfruttamento esclusivo delle risorse naturali sia in mare che sul fondo sottomarino;

- **Piattaforma continentale**, rappresentante il “naturale prolungamento” del territorio dello Stato al di là della sua demarcazione costiera ed estesa entro le 350 miglia nautiche dalla linea di base o entro 100 miglia nautiche dall'isobata⁹ dei 2.500 metri. In questo spazio di mare lo Stato costiero esercita i diritti di sfruttamento soltanto sul fondale e sulle risorse non viventi. I diritti sulla Piattaforma continentale possono essere reclamati dallo Stato Costiero soltanto se esiste una reale continuità territoriale tra la massa di terra emersa e il fondale sottomarino.

Naturalmente, la geografia fisica del nostro Pianeta e la geografia politica possono sovrapporsi e creare situazioni conflittuali tra quegli Stati confinanti o separati da lembi di mare troppo esigui da garantire reciproche, eque ed identiche ZEE o piattaforme continentali. In questi casi, il diritto internazionale affida alla volontà politica dei singoli governi la possibilità di comporre le controversie in maniera pacifica e pattizia. In caso non sia possibile raggiungere un accordo concertato, gli Stati che rivendicano una stessa porzione di mare come ZEE o Piattaforma continentale possono rivolgersi alle autorità internazionali competenti per ottenere forme di arbitrato differenti. In caso contrario, alcuni Stati ricorrono alla politica del “fatto compiuto”, rivendicato in maniera unilaterale isole o porzioni di mare ed accrescendo il livello di conflittualità regionale.

Se da un lato la **Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS)** stabilisce simili termini restrittivi per la definizione della sovranità statale, dall'altro il diritto Internazionale nel suo complesso statuisce come il Polo Nord e la Regione Artica, al di là delle rispettive ZEE degli Stati rivieraschi, costituiscono acque internazionali, appartengono al patrimonio di tutta l'umanità e, soprattutto, le loro risorse sono amministrare dall'Autorità Internazionale dei Fondali Marini.

In base a queste considerazioni, appare evidente come gli Stati rivieraschi si appellino alle disposizioni della UNCLOS in materia di diritti sovrani per rivendicare le aree libere dell'Artico, mentre gli Stati non rivieraschi propendano per sostenere

⁹ Nella cartografia nautica, le linee batimetriche (o isobate) sono rappresentate da sottili linee continue che uniscono i punti che hanno la stessa profondità. Si tratta, dunque, delle curve di livello che si trovano sotto il livello del mare.

l'insieme delle norme che sanciscono la gestione internazionale delle risorse e delle rotte artiche.

Appare evidente come la “**corsa all'Artico**” e le rivendicazioni incrociate dei Paesi rivieraschi della regione (Russia, Norvegia, Canada, Danimarca, Stati Uniti) possano assumere connotati conflittuali, soprattutto nella misura in cui, al di là del ricorso a strumenti legali, i diversi Stati provino a rafforzare le proprie posizioni e a tutelare i propri interessi mediante politiche muscolari ed una crescente militarizzazione della regione.

Le rivendicazioni del Canada, che in totale riguardano un'area di mare estesa oltre 1,2 milioni di km², sono notevolmente differenziate e confliggono con richieste avanzate da altre Paesi rivieraschi. Innanzitutto, il governo di Ottawa ritiene che la dorsale sottomarina Lomonosov sia parte della piattaforma continentale nordamericana, elemento che gli garantirebbe diritti sovrani oltre la linea delle 200 miglia nautiche sancite dalla ZEE fino addirittura al Polo Nord.

In secondo luogo, **il Canada e gli Stati Uniti non convengono sulla definizione del confine marittimo nel Mare di Beaufort**, estensione marittima particolarmente ricca di risorse idrocarburica e nella quale entrambi i Paesi hanno effettuato ingenti investimenti per attività di esplorazione e trivellazione offshore. Infatti, mentre Ottawa ritiene che il confine dovrebbe seguire parallelamente la linea di demarcazione territoriale terrestre, Washington è dell'avviso che la frontiera dovrebbe essere tracciata lungo una direttrice equidistante dalle reciproche coste.

La **terza rivendicazione canadese** ha per oggetto l'isolotto disabitato di Hans, situato al centro del canale Kennedy, nello stretto di Nares, alla frontiera marittima tra Canada (Isola Ellesmere nel territorio del Nunavut) e Danimarca (nord della Groenlandia). La sovranità di Hans, disputata tra i due Paesi dal 1973, appare particolarmente significativa proprio a causa del riscaldamento globale che dovrebbe allungare di 20 giorni il periodo di navigabilità del canale Kennedy e, contemporaneamente, consentire lo sfruttamento delle risorse petrolifere e gasiere.

Infine, **l'ultima rivendicazione di Ottawa** riguarda i diritti sovrani sul Passaggio a Nord Ovest. Infatti, mentre la maggior parte della Comunità Internazionale, con in testa gli Stati Uniti, ritiene che il PNO sia da considerare alla stregua di uno stretto internazionale con libertà di transito, il Canada lo classifica come parte delle proprie acque interne.

Per tutelare i propri interessi, rafforzare la propria presenza e migliorare il controllo e la sorveglianza nelle aree contese, il governo canadese ha disposto il

dispiegamento di un imponente contingente militare nei distretti nordici. Quest'ultimo, inquadrato nella Joint Task Force North (JTFN) di stanza a Yellowknife, è composto da circa 5.000 uomini, tra i quali spiccano i membri del reparto scelto dei *Rangers*, 4 sommergibili, 21 navi da guerra e ben 18 rompighiaccio.

Al pari del Canada, anche **la Russia può essere definito un Paese a marcata ed evidente vocazione artica**. Infatti, oltre a possedere la più estesa costa artica al mondo, il Cremlino ha nelle regioni dell'estremo nord uno dei suoi assetti geo-economici principali, soprattutto a livello energetico. Non è un mistero che circa il 20% del PIL e circa il 22% dell'export provengano dalle attività economiche sia energetiche che non allocate in prossimità o a nord del Circolo Polare Artico. La Russia, che ha ratificato il trattato UNCLOS nel 1997, è stato il primo Paese al mondo a richiedere alle Nazioni Unite il riconoscimento dei propri diritti sovrani sulla piattaforma continentale artica (2001).

Nello specifico, **Mosca avanza pretese su un'area di mare di 1.200 km², dichiarando che le dorsali Lomonosov e Mendeleev** sono due prolungamenti sottomarini della massa continentale eurasiatica ed avanzando una rivendicazione che le garantirebbe lo sfruttamento delle risorse idrocarburiche e minerarie di un'area compresa tra il suo perimetro costiero e il Polo Nord. Tuttavia, le rivendicazioni russe sulla piattaforma continentale in questione si sovrappongono a quelle avanzate da Canada, Norvegia e Danimarca. Nonostante Mosca abbia consegnato le proprie richieste alla Commissione delle Nazioni Unite nel 2006 e nel 2015, quest'ultima ha rinviato il suo giudizio pretendendo maggiori prove scientifiche circa la reale connessione tra le due dorsali sottomarine e la massa continentale eurasiatica.

Parallelamente alla strategia "legalista", la Federazione Russa ha adottato una politica decisamente muscolare per la protezione dei propri interessi, sia reali che presunti, nella regione artica. Tale strategia ha abbinato sia strumenti dal forte richiamo propagandistico che più incisive azioni di carattere militare. Per quanto riguarda il primo punto, ha destato particolare sorpresa la decisione di piantare il tricolore russo sul fondo del Mar glaciale artico, esattamente in corrispondenza del Polo Nord.

Questo è avvenuto nel 2007, come atto finale della missione scientifica "*Arktika 2007*", a pochi mesi di distanza dalla prima consegna del dossier sul presunto collegamento tra la dorsale Lomonosov e la piattaforma continentale eurasiatica alla Commissione delle Nazioni Unite. Per quanto riguarda le iniziative militari, la più interessante è risultata la creazione di *Arctic Joint Strategic Command* (Comando Strategico Interforze dell'Artico) nel dicembre del 2014. Nel Comando sono

inquadrare la Flotta del Nord, con in testa l'incrociatore lanciamissili "Pietro il Grande", la 200^a Brigata Motorizzata Indipendente e la 1^a Brigata di Difesa Aerea e Spaziale, per un totale di circa 10.000 uomini.

La creazione del Comando artico è coincisa con la riapertura di alcune basi, aeroporti e porti di epoca sovietica che erano stati chiusi dopo il 1991, nello specifico Nagurskoye, Rogachevo, Sredny Ostrov, Temp, Mys Shmidta e Zyvozdnny. A questi occorre aggiungere le nuove installazioni sulle isole di Kotelny e Alexandra, destinate a raggiungere la piena operatività entro il 2018.

Appare significativo il fatto che tutte queste basi, oltre a garantire presenza e proiezione nella fascia artica, corrono ai due lati della Rotta del Mare del Nord, come a voler presidiare in maniera diretta e evidente la tratta commerciale in questione e sottolinearne la nazionalità (o la proprietà) russa. Tuttavia, la fattibilità della piena realizzazione di questo piano di recupero delle infrastrutture artiche potrebbe essere messa a dura prova dalla cattiva congiuntura economica che attanaglia in questo momento il Paese e che ha imposto significativi tagli alla spesa militare del Cremlino. In ogni caso, l'analisi della politica estera e di Difesa di Mosca permette di affermare che, seppur a costo di significativi sacrifici, il riarmo russo nell'Artico potrebbe subire dei rallentamenti o dei ridimensionamenti, ma non un abbandono totale.

Dopo la Russia e il Canada, il terzo Paese a rivendicare i propri diritti sovrani sull'Artico sulla base della dorsale Lomonosov è la **Danimarca**, con le sue fondamentali propaggini regionali costituite dalla Groenlandia e dalle Isole Fær Øer.

Infatti, secondo Copenhagen, la dorsale oceanica risulta essere direttamente collegata con la piattaforma groenlandese, elemento che le garantirebbe i diritti di sfruttamento sottomarino su un'area della superficie di circa 895.000 km², che ovviamente si sovrappone a quanto ugualmente rivendicato da Ottawa e Mosca.

Infine, dei cinque Paesi artici maggiormente coinvolti nella definizione della governance regionale, la Norvegia e gli Stati Uniti sono quelli con meno interessi in gioco o con minori ragioni di contrasto con i partner regionali. Infatti, mentre la Norvegia ha avanzato rivendicazioni su tre aree (Il Loop Hole, il Banana Hole e il Bacino Occidentale di Nansen) che non incrociano in alcun modo le pretese di altri Stati, Washington non ha ancora ratificato UNCLOS, elemento che spinge il governo statunitense a risolvere le sue controversie territoriali per via bilaterale. Ad onor del vero, occorre sottolineare come gli Stati Uniti, al contrario degli altri Paesi della regione, non considerino l'Artico come un'area di primaria importanza per l'interesse nazionale.

Seppur le Nazioni Unite e la diplomazia bilaterale continuino a costituire i fora principali nei quali discutere e cercare di risolvere le controversie territoriali e marittime, negli ultimi anni il **Consiglio Artico** (CA) ha visto crescere e mutare in maniera esponenziale il suo ruolo, trasformandosi in una vera e propria camera di compensazione nella quale affrontare tematiche di comune interesse e provare ad elaborare strategie concertate per la governance della regione.

Nato nel 1996 nel solco della *Arctic Environmental Protection Strategy* (AEPS, conosciuta anche come Iniziativa Finlandese) e della Dichiarazione di Ottawa, il CA aveva inizialmente lo scopo di promuovere riunioni cicliche tra i rappresentanti dei Paesi Artici per migliorare e coordinare le politiche in materia di protezione ambientale e tutela della bio-diversità. Tuttavia, con il passare del tempo, le materie poste a dibattito del forum sono aumentate, includendo settori di profonda rilevanza politica, come il riconoscimento dei reciproci interessi marittimi e la difesa dei diritti dei popoli artici.

Questa progressiva trasformazione ha fatto sì che gli Stati Uniti, uno degli otto Paesi fondatori nonché membri permanenti assieme a Danimarca, Russia, Norvegia, Stati Uniti, Finlandia, Svezia e Canada, cominciassero a trattare con sempre maggiore disinteresse il CA, poiché contrari al coinvolgimento eccessivo in istituzioni internazionali o inter-governative che potessero limitare la propria indipendenza in politica estera.

Ad oggi, oltre ai membri permanenti, il **Consiglio Artico accoglie anche un elevato numero di osservatori**, sia statali (Cina, Francia, Germania, India, **Italia**, Giappone, Corea del Sud, Olanda, Polonia, Singapore, Spagna e Regno Unito) che non governativi (*International Union for Conservation of Nature*, Federazione internazionale della Croce rossa, Consiglio nordico, Programma delle Nazioni Unite per lo Sviluppo, Programma delle Nazioni Unite per l'Ambiente, *Association of World Reindeer Herders*, *University of the Arctic* e *World Wide Fund for Nature-Arctic Programme*).

Tra le candidature al seggio di osservatore spicca quella dell'Unione Europea, al momento pendente. Infatti, anche se per ragioni geografiche l'UE può essere annoverata a tutti gli effetti tra i Paesi Artici, alcuni membri permanenti quali Canada, Stati Uniti e Russia non vorrebbero invitare al tavolo del Consiglio Artico un attore potenzialmente così influente. Tuttavia, oltre alle reticenze indicate, uno degli ostacoli maggiori all'ingresso di Bruxelles nel Consiglio Artico attiene alla difficoltà di formulazione di una politica unitaria sulla regione artica e al rischio di un deleterio conflitto di interessi tra i suoi membri.

Infatti, le posizioni dei Paesi fautori della nazionalizzazione delle risorse artiche colliderebbero con quelle del resto dei membri, sostenitori della linea internazionalistica.

Uno status giuridico molto particolare è stato concesso alle organizzazioni dei popoli del Circolo polare artico. Infatti, visto che per statuto non possono ricevere il titolo di “membro permanente”¹⁰, queste sono ammesse come “Partecipanti permanenti”. Com’è intuibile, simili organizzazioni non hanno potere di veto né possono votare alla stregua di uno Stato, bensì si limitano a poter proporre l’agenda dei meeting e ad essere consultati sulle decisioni del Consiglio. Le organizzazioni indigene che siedono al CA sono la Aleut¹¹ International Association, l’ Arctic Athabaskan Council, il Gwich’in¹² Council International, l’ Inuit¹³ Circumpolar Council, la Russian Association of Indigenous Peoples of the North e il Saami¹⁴ Council.

La posizione dei Paesi non-Artici: il caso dell’Asia

Le prospettive dei sviluppo dell’Artico hanno inevitabilmente suscitato un’attenzione crescente anche da parte dei giganti economici dell’Asia che, seppur esterni per ragioni geografiche alla regione artica propriamente detta, cercano di ritagliarsi un ruolo attraverso di essa per non rimanere esclusi da quello che potrebbe essere uno degli scenari dalle maggiori potenzialità economiche ed energetiche per il prossimo futuro. Cina, Giappone, Corea del Sud, India e Singapore, infatti, nel corso dell’ultimo decennio hanno elaborato delle politiche *ad hoc*, le quali, seppur non strutturate come strategie vere e proprie, definiscono gli obiettivi prioritari da perseguire in questa regione.

L’attenzione del governo cinese per l’Artico rientra nella così detta “Polar Policy”, il programma di rafforzamento della presenza di Pechino in Artide e in Antartide con cui la Cina, parallelamente all’assertività nel Mar Cinese Meridionale e alla realizzazione della nuova Via della Seta marittima, mira a diventare una potenza navale. Consapevole di non poter rientrare in alcun modo nel novero degli **Stati artici**¹⁵, Pechino si definisce un “*near-arctic State*” nonché uno dei maggiori

¹⁰ Questo può essere concesso soltanto a soggetti che abbiano il requisito della statualità.

¹¹ Popolo indigeno insediato in Russia Orientale e in Alaska.

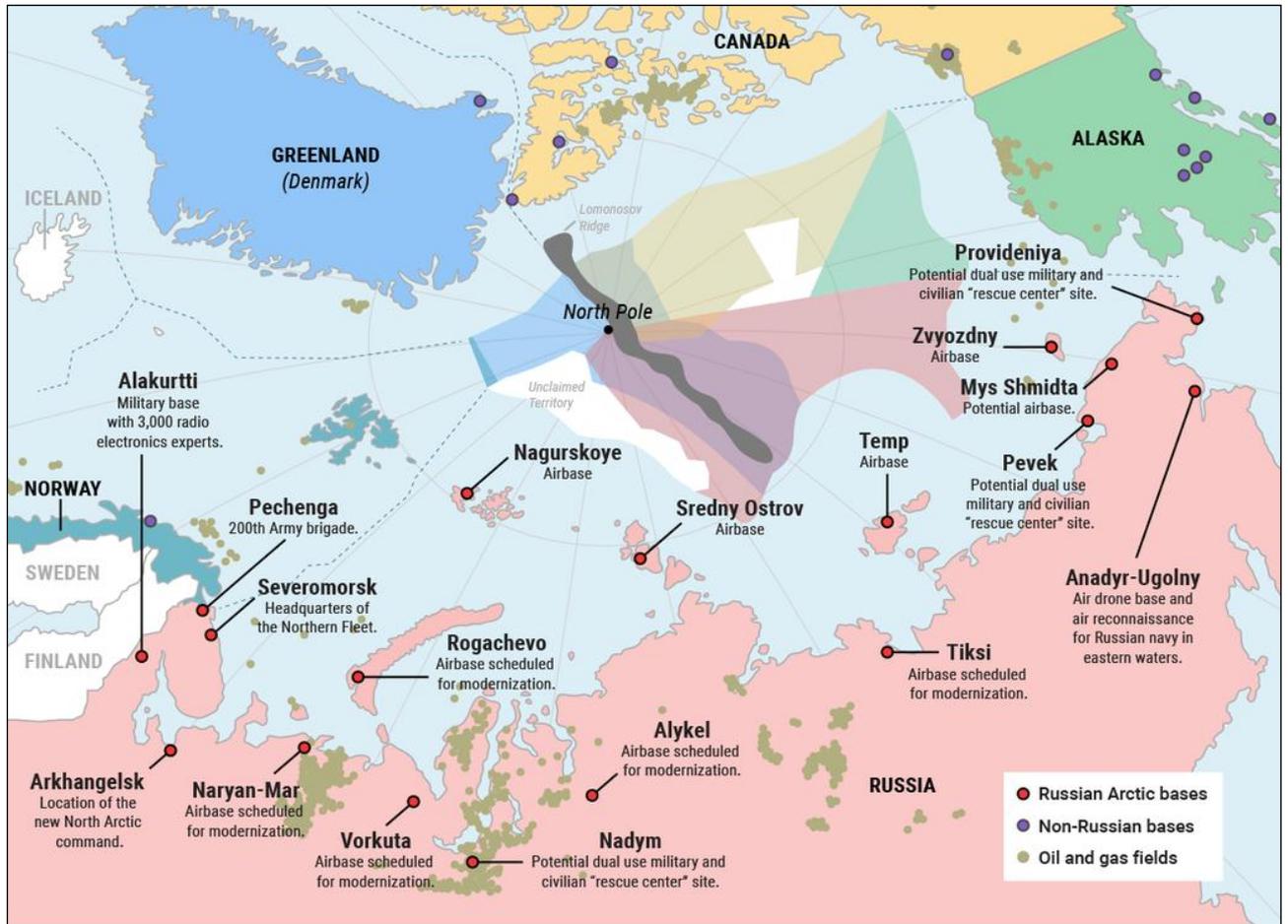
¹² Indigeni dell’estremo nord America, divisi tra Stati Uniti e Canada.

¹³ Uno dei più numerosi popoli artici, presenti in Groenlandia, Canada, Danimarca e Stati Uniti.

¹⁴ Conosciuti anche come Lapponi, sono diffusi, in numeri diversi, in tutto il Circolo Polare Artico.

¹⁵ Il punto più settentrionale della Repubblica Popolare Cinese è il villaggio di Beiji Cun, nella provincia di Heilongjiang, a circa 80 chilometri dal confine con la Russia.

stakeholder dell'area, a causa del forte impatto climatico, energetico e ambientale che la trasformazione dell'Artico avrà sul Paese.



La militarizzazione russa dell'Artico. Fonte Business Insider. Elaborazione Ce.S.I.

Divenuta osservatore al Consiglio artico nel 2013, **la Cina sta cercando di ritagliarsi uno spazio politico all'interno della regione.** Benché non sia ancora stata elaborata una strategia esclusiva per l'Artico, infatti, la condotta cinese nella regione è orientata verso due obiettivi principali: l'accesso alle risorse naturali ed energetiche presenti nell'area e la fruizione della Rotta del Mare del Nord. Per cercare di assicurarsi la possibilità di raggiungere queste priorità, il governo cinese ha adottato una serie di caute misure volte a gettare le basi per una futura presenza all'interno delle dinamiche regionali.

Tale strategia passa innanzitutto attraverso il rafforzamento dei rapporti bilaterali con alcuni dei Paesi artici, con i quali il governo cinese sta puntando sia alla realizzazione di progetti di ricerca scientifica congiunta (risale allo scorso dicembre la costruzione dell'ultima stazione di ricerca scientifica in Islanda) sia al rilancio dei legami economici e commerciali.

Ad oggi, i due principali punti di penetrazione dell'influenza cinese nell'area sono Groenlandia ed Islanda, che, per ragioni politiche ed economiche sono maggiormente aperti ad un dialogo con Pechino rispetto a Paesi quali Canada, Danimarca o Norvegia che guardano con sospetto all'interesse della Cina per la regione. In Groenlandia, dopo l'affossamento del progetto di sviluppo della miniera di ferro di Isua¹⁶, lo scorso settembre una controllata del gruppo cinese *Shenghe Resources* ha acquisito una quota pari al 12,5% dell'*australiana Greenland Minerals and Energy* (GME), proprietaria del progetto *Kvanefjeld*, deposito di uranio e terre rare nella parte sud-occidentale del Paese.

Secondo gli accordi, se il progetto dovesse ottenere i permessi di esplorazione da parte del governo groenlandese, **la Cina si aggiudicherebbe di fatto il 60% delle risorse a disposizione**, rafforzando la posizione di Pechino quale leader mondiale nel settore. Poiché il più grande azionista della Shenghe è il *Chengdu Institute for the Multipurpose Utilisation of Mineral Resources*, afferente al Ministero della Terra e delle Risorse, l'acquisizione mette in evidenza come la Cina abbia gettato le basi per assicurarsi una fetta delle cospicue risorse naturali presenti nella regione, indispensabile al gigante cinese per mantenere la propria economia nel prossimo futuro.

Allo stesso modo, la necessità di trovare risorse energetiche con cui soddisfare il crescente fabbisogno della propria macchina produttiva e di consumo ha portato Pechino a consolidare il rapporto con l'Islanda, attore chiave nel settore sia per le riserve di idrocarburi presenti *onshore* e *offshore* sia per la produzione di energia verde (in particolare geotermica¹⁷). **La China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) detiene il 60% della joint venture con Eykon Energy and Petoro Iceland per l'estrazione di petrolio dal giacimento offshore di Dreki** (a nord-est del

¹⁶ Nel gennaio 2016, la Compagnia cinese General Nice aveva rilevato dalla groenlandese London Mining la miniera di Isua e prospettava un piano di sviluppo da 2 miliardi di dollari. Tuttavia, il crollo del prezzo del ferro nei giorni successivi aveva reso l'affare del tutto contro-produttore, fermando di fatto sul nascere i lavori di estrazione.

¹⁷ Cina e Islanda sono partner nella produzione di energia geotermica. Il primo progetto congiunto è stato nel 2006 nella provincia di Shaanxi, a Xianyang City, per la produzione di energia elettrica e riscaldamento attraverso l'impegno di tecnologia geotermica, allo scopo di abbassare i costi dei consumi e cercare di migliorare la disastrosa situazione ambientale. In cambio dell'expertise, della tecnologia e del know how messo a disposizione dall'Islanda, la Cina offre al partner artico l'accesso ad un mercato dal potenziale di 11,3 miliardi di dollari.

Paese) e potrebbe essere uno dei maggiori investitori per l'esplorazione del giacimento gasiero di Gammur (sulla piattaforma continentale islandese).

La disponibilità finanziaria e le dimensioni del mercato cinese abbinate alla disponibilità di risorse naturali e alla tecnologia islandese, infatti, **rendono il rapporto Pechino-Reykjavik una variabile di grande interesse per entrambi i Paesi**. Suggellata dalla firma dell'Accordo di Libero Scambio nel 2013, la sinergia tra i due Paesi potrebbe rivelarsi una carta fondamentale in mano a Pechino per assicurarsi l'accesso alla futura rotta marittima che fa da capello ideale tra il continente euroasiatico e quello americano e di cui l'Islanda rappresenta un punto importante.

Fino ad oggi la Cina appare interessata ad assicurarsi la possibilità di transitare attraverso il Passaggio a Nordest per garantire un più agevole scambio con i partner dell'arco settentrionale. Tuttavia, non è possibile escludere che l'apertura di nuove e più sicure vie marittime dovuta allo scioglimento dei ghiacci potrebbe spingere il governo cinese a guardare con sempre maggior interesse alle linee di comunicazione marittima che attraversano l'artico, non solo per guadagnarsi un accesso più veloce al mercato europeo rispetto alla rotta tradizionale (attraverso il Mediterraneo) ma anche per svincolarsi dalla dipendenza dalle vie che attraversano il Mar Cinese Meridionale, la cui stabilità potrebbe essere messa in discussione nel prossimo futuro a causa delle dispute marittime che contrappongono Pechino agli Stati rivieraschi.

A differenza di quanto accade in queste acque, in cui Pechino porta avanti una politica assertiva anche in contravvenzione al diritto internazionale, l'assenza di rivendicazioni territoriali e la necessità di non creare presupposti per la formazione di un'opposizione politica alla propria presenza nell'Artico, **hanno condotto Pechino ad invocare non solo l'applicazione della UNCLOS** per sancire il libero sfruttamento delle risorse in alto mare ma anche **una gestione concertata a livello regionale** di ogni eventuale cambiamento dello status quo nell'area.

L'interesse cinese per gli sviluppi nell'Artico è condiviso anche dagli altri due attori dell'Asia Nordorientale, **Giappone e Corea del Sud**, entrambi osservatori del Consiglio artico dal 2013. A differenza di Pechino, sia Tokyo sia Seoul hanno elaborato una strategia strutturata per delineare le linee di policy prioritarie da adottare in quest'area. Dopo aver elaborato una prima bozza (Basic Plan on Ocean Policy) nell'ottobre del 2013, il governo giapponese ha ufficialmente pubblicato il documento "*Arctic Policy*" nell'ottobre 2015, per delineare le aree di maggior

interesse e le iniziative da portare avanti per conseguire gli obiettivi di interesse nazionale nella regione.

Tra questi spicca tra tutti la necessità di assicurare una gestione intergovernativa e unanime delle relazioni tra gli Stati direttamente coinvolti nelle dispute territoriali e, soprattutto, la de-militarizzazione delle acque e delle coste per scongiurare l'insorgere di future tensioni che potrebbero creare dei pericolosi riverberi nel Pacifico settentrionale. La predilezione per un approccio diplomatico trova conferma nell'interesse giapponese di portare avanti una serie di progetti di cooperazione economica e scientifica con gli Stati dell'arco settentrionale, indirizzati, da un lato, allo studio dei possibili effetti climatici delle evoluzioni ambientali nella regione e, dall'altro, allo sfruttamento delle risorse energetiche e minerarie.

Importatore netto di energia, **il Giappone da ormai un quinquennio guarda con sempre maggior interesse al gas naturale liquefatto (LNG)** proveniente da Europa e Nord America, per diversificare le proprie fonti di approvvigionamento. In questo contesto, Tokyo rivolge un grande interesse alla possibilità di usufruire delle nuove linee di comunicazione marittima che, attraverso l'Artico, permetterebbero un collegamento diretto con i mercati europei, usufruendo di quei vantaggi logistici e temporali già accennati che rendono la Rotta del Mare del Nord più vantaggiosa per i collegamenti Asia-Europa rispetto all'attuale rotta Indiano-Mediterraneo.

Interesse per il potenziale energetico e minerario del sottosuolo e per la navigabilità della rotta artica sono le principali ragioni alla base anche dell'interesse della Corea del sud per quest'area. Come sancito dal "*Arctic Policy Master Plan*", Seoul mira a presentarsi come un interlocutore affidabile a disposizione dei partner artici per iniziare una cooperazione strutturata con la quale inserirsi a tutti gli effetti nelle dinamiche di sviluppo della regione. In particolare, l'Artico è uno dei corridoi preferenziali su cui l'ormai ex Presidente coreana Geun-Hye Park aveva puntato l'attenzione per realizzare il progetto Eurasia Initiative, piano di rilancio dell'interconnessione tra Asia ed Europa per la realizzazione di un unico grande continente collegato da reti energetiche, di trasporto e infrastrutturali. In questo contesto, la Rotta del Mare del Nord dovrebbe rappresentare una nuova dorsale di collegamento tra la Penisola Coreana e il centro Europa, incentivando così gli scambi commerciali, economici e, auspicabilmente, culturali tra i due continenti.

Sebbene per chiare ragioni geografiche non possano essere considerati dei player di primo livello nella corsa all'Artico, anche India e Singapore negli ultimi anni hanno rafforzato la propria attenzione per la gestione delle dinamiche politiche,

economiche e ambientali nell'arco settentrionale. L'interesse dell'India per l'Artico risale agli Anni '20, ma è solo a partire dal riconoscimento del suo status di Osservatore all'Artic Council che il governo di New Delhi ha iniziato una serie di investimenti nell'area.

Tra il 2013 e il 2015, infatti, ha investito circa 12 milioni di dollari in ricerca scientifica e ha intavolato incontri a livello bilaterale e multilaterale con i partner della regione, in particolare con la Russia, per avviare programmi di cooperazione per la produzione di petrolio e gas, nonché per l'esplorazione dei giacimenti off-shore. Se l'India si inserisce nell'onda degli attori asiatici che vedono nello sviluppo dell'Artico e nel futuro dinamismo della regione potenziali opportunità da sfruttare, al contrario, questi fattori sono considerati possibili criticità da parte del governo di Singapore.

Uno dei porti più dinamici dell'Asia, **Singapore è interessata principalmente al futuro della Rotta del Mare del Nord**. L'apertura del corridoio settentrionale, infatti, sembra destinato a modificare profondamente l'attuale configurazione delle rotte internazionali, soprattutto cargo ed energetiche, e a ridurre conseguentemente l'importanza della città-Stato come hub commerciale di collegamento tra il versante asiatico del Pacifico e i mari caldi.

La linea di politica estera e gli interessi dell'Italia

La presenza italiana quale membro osservatore del Consiglio Artico è dettata da due fattori. Uno di matrice storico-scientifica, attinente sia alle grandi esplorazioni della regione promossi dal **Duca degli Abruzzi** (Luca Amedeo di Savoia-Aosta), da **Umberto Nobile** e **Silvio Zavatti**, sia alle attività di ricerca tutt'ora in corso, l'altro di matrice economico-politica.

A testimonianza della crescente importanza che la regione continua ad acquisire nello scacchiere strategico nazionale è la recente pubblicazione, nel 2015, della prima *“Strategia Nazionale per l'Artico”*.

Si tratta di un [documento](#) nel quale il MAECI ha tracciato le linee guida della sua diplomazia nell'estremo nord del mondo, incentrate sul **rispetto della normativa internazionale sul diritto del mare nella risoluzione delle controversie territoriali e sulla promozione della cooperazione globale** in materia di ricerca scientifica, salvaguardia ambientale e cooperazione nello sfruttamento delle risorse.

Sotto questo profilo, l'Italia non ha mai sposato apertamente una linea "internazionalista" o "nazionalista" sull'Artico, dimostrandosi incline a sfruttare quelle opportunità che potrebbero palesarsi sia nei consessi internazionali sia con negoziati bilaterali con i diversi Paesi della regione.

Sotto il profilo delle attività scientifiche, che possono essere considerate un vero e proprio strumento di *soft power*, il nostro Paese è presente stabilmente nell'Artico attraverso il CNR, che gestisce la **Base Artica Dirigibile Italia** (coordinata dal Polar Network del CNR) e finanzia la **Amundsen-Nobile Climate Change Tower**.

Ben più articolata è la **presenza e la strategia economico-politica**. Infatti, pur non essendo un Paese artico, uno Stato del peso diplomatico internazionale dell'Italia è fondamentale sia nella mediazione tra Stati divisi da controversie internazionali sia nel caso in cui tale controversia possa giungere alle Nazioni Unite, dove il voto e la posizione del governo di Roma potrebbero risultare decisivi per la conclusione pacifica del conflitto.

Inoltre, non bisogna dimenticare che, attraverso la sua compagnia di bandiera ENI, l'Italia dispone di un consistente bagaglio capacitivo e di know how sull'estrazione in ambienti ostili, quali appunto il Mar Glaciale Artico. Tutto questo senza dimenticare che il futuro *status* giuridico e la percorribilità delle rotte artiche potrebbero indurre il nostro Paese a modificare parzialmente i propri vettori commerciali, soprattutto verso l'Asia.

La presenza di Eni in quest'area s'inserisce perfettamente nel contesto appena descritto. La multinazionale italiana è presente in Norvegia dal 1965 grazie a Eni Norge Upstream che opera nel settore dell'esplorazione e della produzione degli idrocarburi. Le ricerche più promettenti sono connesse alla scoperta, avvenuta nel 2000, d'ingenti quantità d'idrocarburi nel Mare di Barents, in particolare nell'area di Goliat, dove sono stimante riserve di circa 250 milioni di barili di petrolio. Alla luce di questa scoperta, Eni si è subito attivata per intraprendere un'attività di estrazione e, nel giugno 2009, il Parlamento norvegese ha approvato il Plan for Development and Operation (PDO), che autorizza Eni a operare nell'area di Goliat.

Goliat ospita la prima piattaforma in assoluto che opererà nel settore norvegese del Mare di Barents. Secondo le aspettative, sarà il più importante e proficuo progetto nel settore Oil&Gas nella zona Artica.

Il progetto comprende intorno ai 43 miliardi di euro d'investimento diretto e ulteriori spese future di circa 1 miliardo di euro l'anno. Secondo le statistiche, le imprese e le popolazioni locali beneficeranno di circa un terzo degli investimenti. Per

la popolazione della regione del Finmark e in generale per la Norvegia del Nord, dato che la piattaforma dovrà restare a largo del Mare di Barents per almeno 15 anni, i benefici economici e finanziari potrebbero risultare molto positivi. Eni-norge infatti, attraverso la collaborazione con PetroArctic, Lofoten e Vesteralen Petro, ha reso possibile il coinvolgimento del business locale nello sviluppo delle operazioni di Goliat.

Eni ha anche assunto forza lavoro locale e firmato contratti con fornitori regionali. La piattaforma è stata progettata per operare in condizioni climatiche ostili (soprattutto per quanto riguarda la stagione invernale), in un'area che gli esperti Eni chiamano "the Manageable Arctic". Si stima che la piattaforma possa resistere alle condizioni climatiche e ambientali artiche per circa 100 anni e dovrebbe riuscire a produrre 100.000 barili di petrolio al giorno. L'inizio delle operazioni è avvenuto nel 2016.

Inoltre, Eni si è impegnata a rispettare la volontà e gli interessi della popolazione indigena dei Lapponi, attraverso una vera e propria "*Policy on Indigenous People*". La multinazionale, come si legge nel documento in questione, s'impegna a consultare la popolazione lappone prima di ogni decisione, elaborando congiuntamente ad essa la migliore strategia affinché le operazioni svolte non ledano i diritti, le abitudini, la cultura e l'ambiente della popolazione indigena.

Conclusioni e prospettive future

Molto del futuro della corsa all'Artico potrebbe essere determinata da due fattori. Il primo, la velocità nei cambiamenti climatici e nello scioglimento dei ghiacci, al cui aumento corrisponderà una maggiore immediatezza nella fruibilità sia delle risorse petrolifere, gasiere e minerarie sia delle rotte artiche.

Il secondo fattore è la rapidità e la tempistica con cui i Paesi rivieraschi potrebbero far valere i propri, presunti, diritti sovrani sul Polo Nord e sulla Piattaforma continentale Artico. Sotto questo profilo, molto dipenderà dalle rilevazioni scientifiche e dal **destino della dorsale Lomonosov**: il Paese che riuscirà a dimostrare la continuità tra essa e la propria massa continentale potrà mettere le mani su una consistente fetta dei territori e delle risorse artiche.

In ogni caso, gli Stati che si affacciano sul Mar glaciale artico dovranno guardarsi dalla concorrenza degli Stati non rivieraschi, decisi a mantenere la regione del Nord un patrimonio comune a tutta l'umanità e, dunque, da sfruttare

all'unisono. Un simile equilibrio e una tale incertezza potrebbero essere rotti sostanzialmente in due maniere.

La **prima**, mediante un accordo multilaterale tra i Paesi rivieraschi, magari elaborato all'interno del Consiglio artico, sul modello delle antiche spartizioni coloniali del Continente africano. In questo senso, **l'assenza di popolazioni civili nei lembi di mare rivendicati potrebbe sollevare gli eventuali accordi da vizi di sostenibilità politica o etica**. Questa ipotesi non deve apparire improbabile, soprattutto se si considera un recente precedente tra Russia e Norvegia. Infatti, il 7 luglio del 2011 Mosca e Oslo hanno sottoscritto un trattato che ha posto fine ad una disputa confinaria che durava da oltre 35 anni e che riguardava la delimitazione della frontiera marittima nel Mare di Barents.

Sebbene questo caso abbia una portata limitata rispetto al volume delle rivendicazioni incrociate al momento vigenti nell'Artico, **non bisogna dimenticare che i singoli governi hanno la capacità di accordarsi bilateralmente sulla definizione delle rispettive zone economiche esclusive e piattaforme continentali** (qualora riconosciute dalla Nazioni Unite). Dunque, se l'origine della dorsale Lomonosov fosse così complicata da chiarire, non appare remota la possibilità che i cinque Paesi rivieraschi negozino le proprie sfere d'influenza. Così facendo, questi ultimi potrebbero difendere i propri diritti sovrani e le proprie peculiarità commerciali dalle insidie internazionalistiche provenienti dal resto della Comunità Internazionale.

Il secondo modo in cui l'attuale stallo geopolitico potrebbe essere superato risiede nella politica del fatto compiuto. Infatti, qualora i negoziati bilaterali o le trattative portate avanti in sede ONU dovessero impantanarsi, i Paesi militarmente più attrezzati (Canada e Russia) potrebbero continuare ad accrescere il numero e la qualità dei propri assetti regionali, fino ad arrivare ad un livello di tensione paragonabile a quello della Guerra Fredda.

Naturalmente, oltre alle incertezze legate al cambiamento climatico, molto della corsa all'Artico dipenderà dal prezzo del petrolio. Infatti, se nel breve-medio periodo i prezzi del greggio si manterranno su un livello inferiore ai 70 dollari, qualsiasi attività di esplorazione ed estrazione degli idrocarburi, alle attuali condizioni ambientali, risulterà economicamente non conveniente. A quel punto, gli interessi dei Paesi artici potrebbe virare con maggior vigore sulle terre rare anche se la loro estrazione sottomarina e a temperature di decine di gradi sotto lo zero risulterebbe poco invitante, soprattutto se paragonata a simili attività in Africa e Asia.

Agevolata da una notevole commistione di elementi favorevoli, tra i quali non concorrere ad alcuna delle rivendicazioni territoriali nella regione, essere un Paese rispettato sia dagli Stati rivieraschi che non, usufruire di una significativa rispettabilità offerta dalle attività scientifiche e dalle capacità tecniche di estrazione petrolifera, **l'Italia può tutelare i propri interessi nell'Artico in maniera molteplice. In questo senso, occorre sottolineare come la piena navigabilità delle rotte artiche** potrebbe ledere agli interessi nazionali, in quanto rilancerebbe gli investimenti e l'importanza dei porti del nord Europa a discapito di quelli mediterranei. Tuttavia, di fronte a questa eventualità, l'Italia potrebbe sostenere posizioni politiche volte alla tutela del carattere internazionale (e dunque libero) delle tratte commerciali artiche. In secondo luogo, **un eventuale sviluppo economico delle regioni artiche potrebbe offrire opportunità a diverse imprese nazionali**, sia nel settore energetico (ENI) sia in quello cantieristico, navale e infrastrutturale, con riferimento al rinnovamento dei porti.

L'OSSERVATORIO DI POLITICA INTERNAZIONALE È UN PROGETTO DI COLLABORAZIONE TRA SENATO DELLA REPUBBLICA, CAMERA DEI DEPUTATI E MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE, CON AUTOREVOLI CONTRIBUTI SCIENTIFICI.

L'OSSERVATORIO REALIZZA:

Rapporti

Analisi di scenario, a cadenza annuale, su temi di rilievo strategico per le relazioni internazionali.

Focus

Rassegne trimestrali di monitoraggio su aree geografiche e tematiche di interesse prioritario per la politica estera italiana.

Approfondimenti

Studi monografici su temi complessi dell'attualità internazionale.

Note

Brevi schede informative su temi legati all'agenda internazionale.

Approfondimenti già pubblicati:

- n. 112 Cina 2020: implicazioni globali del nuovo ciclo di riforme e prospettive per il partenariato strategico con l'Italia (T.wai – novembre 2015)
- n. 113 La conferenza internazionale sul clima di Parigi. Gli impegni per l'Italia, l'Europa e il resto del mondo (CeSPI - novembre 2015)
- n. 114 La sfida dei BRICS al sistema di Bretton Woods (ISPI - dicembre 2015)
- n. 115 Governance economica mondiale: il ruolo dell'Italia nel G20 e nel G7 (ISPI - dicembre 2015)
- n. 116 La misurazione dell'empowerment delle donne. Il dibattito sugli indicatori (CeSPI – marzo 2016)
- n. 117 Criticità nell'architettura istituzionale a protezione dello spazio cibernetico nazionale (IAI – marzo 2016)
- n. 118 Prospettive del dialogo euro-asiatico - (a cura di T.wai - Torino World Affairs Institute - aprile 2016)
- n. 119 Le correnti dell'Islam in Egitto (ISPI – aprile 2016)
- n. 120 La crisi libica Situazione attuale e prospettive di soluzione (IAI – giugno 2016)
- n. 121 L'Italia e il vertice Nato di Varsavia (IAI – giugno 2016)
- n. 122 Dal Sahel al Corno d'Africa: l'arco di instabilità e le aree di crisi in Africa subsahariana (ISPI – agosto 2016)
- n. 123 L'impatto della Brexit per la difesa europea e transatlantica: tanti dubbi e poche certezze (IAI – novembre 2016)

Le opinioni riportate nel presente dossier sono riferibili esclusivamente all'Istituto autore della ricerca.

Coordinamento redazionale a cura della:

Camera dei deputati

SERVIZIO STUDI

DIPARTIMENTO AFFARI ESTERI

Tel. 06.67604939

e-mail: st_affari_esteri@camera.it

<http://www.parlamento.it/osservatoriointernazionale>