



Mediterranean Insecurity

LE STRATEGIE PER L'ARTICO

L'evoluzione della letteratura strategica sull'Artico

Amm. Sq. Ferdinando SANFELICE di MONTEFORTE

Introduzione

Negli ultimi anni, l'Oceano Glaciale Artico è stato non solo oggetto di approfondimenti, da parte di Istituzioni¹ e di Centri Studi italiani e stranieri, ma anche di attenzione da parte dei nostri *media*, segno di un interesse, da parte della nostra opinione pubblica, che ha iniziato a comprendere come ciò che si svolge in quel mare lontano ci interessa direttamente.

Negli ultimi mesi, in particolare, molti giornali hanno dato notizia dell'istituzione – da parte del governo cinese – di una linea regolare di navi porta container, tra i porti del Pacifico e quelli dell'Europa settentrionale, sia pure limitata al periodo estivo. Gli articoli hanno anche evidenziato come il percorso lungo la costa settentrionale della Siberia sia più breve di quello normalmente usato per i collegamenti tra i due continenti.

¹ Anche il nostro Paese ha presentato lo scorso gennaio un nuovo documento strategico nazionale sull'Artico “*La Politica Artica Italiana. L'Italia e l'Artico: i valori della cooperazione in una regione in rapida trasformazione*”, il cui testo è reperibile al seguente indirizzo: www.esteri.it/wp-content/uploads/2026/01/WEB_strategia-artica-italiana_16012026.pdf



Quello che i giornali hanno omesso di dire è che il transito si svolge in condizioni meteo difficilissime, sotto scorta di rompighiaccio anche d'estate, e quindi a velocità ridotta, la capacità di transito lungo questa rotta, nota come “*Rotta del Nord*” è quindi limitata a poche centinaia di mercantili l'anno, a fronte degli oltre diecimila che usano annualmente la rotta meridionale.

Ma l'Oceano Artico non è solo una rotta conveniente, almeno sul piano potenziale. Da tempo, esso è al tempo stesso teatro di confronto tra le Potenze mondiali, oggetto di notevole interesse da parte dei giganti economici per le ricchezze che cela nei suoi fondali, oltre ad essere, come si è appena detto, rotta di commercio tra l'Asia e l'Europa, utilizzata sempre più spesso da navi anche non specialmente attrezzate per affrontare il clima di quelle latitudini,

Non va dimenticato, infine, l'importanza dell'Artico come terreno di studi scientifici sui cambiamenti climatici e sull'effetto che i movimenti delle masse d'aria in tale area hanno sulle situazioni meteorologiche alle nostre latitudini.

Si tratta, infatti, di un ambiente che da un lato è estremo, per le temperature molto basse e per le violente tempeste che colpiscono l'area, e dall'altro è estremamente fragile, una fragilità che viene accentuata dal cambiamento climatico in atto. Basti un solo esempio: il fenomeno dello scioglimento del permafrost sta liberando nell'atmosfera enormi quantità di metano, che ha un impatto sul clima mondiale da non sottovalutare.

Da tempo, però, e non solo per tutti questi motivi, gli studiosi di geo-strategia e di geopolitica si sono occupati di questo oceano e, più in generale, della regione artica, analizzandone l'importanza e le possibilità di farne un perno della strategia delle rispettive nazioni di appartenenza.

Una breve rassegna di questi studi ci permetterà di capire più a fondo i motivi della sua importanza e potrà suggerire approcci tali da consentire al nostro Paese una strategia artica sempre più efficace.

Prima di iniziare, però, è necessario ricordare quale sia la funzione essenziale della geopolitica e della geo-strategia, nate perché i diplomatici e gli uomini di Stato “*restavano troppo spesso estranei a tutta la dinamica e ai cambiamenti importanti*

del loro tempo, all'esistenza di una scienza della terra e dei diversi Paesi, all'arte di leggere le carte (geografiche) ai progressi dell'economia politica e della sociologia e alle connessioni tra loro”².

In parole povere, la geopolitica e la geo-strategia hanno sempre avuto il compito di ancorare alla realtà i decisori del Paese, impedendo loro quei voli pindarici che troppo spesso li spingono a concepire imprese al di là di quanto la loro Nazione può permettersi.

Passiamo ora a vedere cosa gli studiosi di queste materie hanno detto sull'Artico.

Nicholas Spykman (1893-1943)

Il primo, in ordine di tempo, a occuparsi dell'Artico è stato Nicholas Spykman. Professore di Relazioni Internazionali all'Università di Harvard, negli anni immediatamente precedenti la Seconda Guerra Mondiale, egli scrisse varie opere, tra le quali la più importante è *“America's Strategy in World Politics”*. Nel libro, scritto durante la Seconda Guerra Mondiale, egli dedica un intero paragrafo all'Artico, nel suo capitolo sulle rotte transoceaniche.

Egli, infatti, osservava che: *“la rotta aerea più corta da Los Angeles a Yakutsk nella Siberia Orientale e da Baltimora a Mosca è quella sul mare polare. Ambedue questi centri dell'industria aeronautica (americana) producono bombardieri a lungo raggio, e il modo più facile per fornire aeroplani alla Russia in termini di distanza sarebbe attraverso il fronte polare. (Inoltre) la rotta occidentale si trova completamente al di fuori della portata dell'azione nemica. Essa si sviluppa dalla California all'Alaska attraverso lo Stretto di Bering fino in Siberia, ed è l'unica via verso la Russia asiatica con la quale il Giappone non può interferire. La rotta orientale ha assunto un nuovo significato quale rotta navale. L'occupazione tedesca della Danimarca ha bloccato il Baltico, la conquista della Grecia (ha fatto lo stesso con) i Dardanelli, con il risultato che la Russia può essere raggiunta attraverso*

² K. HAUSHOFER, *De lla Géopolitique*. Ed. Fayard, 1986, pag. 98.

l'Atlantico settentrionale solo mediante il fronte polare grazie ai porti di Murmansk e Arcangelo, via Terranova e Islanda"³.

Appare chiaro che l'autore si riferiva allo sforzo in atto, da parte americana, per rifornire l'URSS di armamenti e consentirgli di resistere all'attacco tedesco, ma le sue osservazioni sono comunque indicative del fatto che, sia pure con le difficoltà derivanti dal clima tempestoso, le rotte aeree e marittime del nord erano al riparo da attacchi da parte di avversari asiatici ed europei.

Le sue considerazioni, opportunamente aggiornate, non sono prive di interesse ancor oggi, visti i cambiamenti climatici che stanno rendendo le Rotte del Nord praticabili per più mesi l'anno, rispetto al passato.

Colin S. Gray (1943-2020)

In piena Guerra Fredda, Colin S. Gray, professore di Relazioni Internazionali e Studi Strategici presso l'Università di Reading, scrisse nel 1977 una breve opera intitolata *"The Geopolitics of the Nuclear Era"*, in cui esaminava, tra l'altro, i dispositivi militari sovietici nella regione artica. In particolare, egli sosteneva che *"due regioni-chiave geopolitiche, ben lontane dalle linee di demarcazione dell'Europa Centrale meritano un'attenzione esplicita per la loro diretta rilevanza con la proiezione della potenza sovietica entro e sopra i Mari Periferici dell'Eurasia. Nello specifico, l'Unione Sovietica ha sviluppato notevoli complessi di basi militari nella Penisola di Kola (Murmansk e Severomorsk) e nell'Estremo Oriente, con tre basi principali: Vladivostok, Sovietskaya Gavan e Petropavlovsk. Viste da un punto di vista offensivo, queste due aree-chiave geopolitiche hanno importanza per la loro utilità nel negare l'accesso libero (all'Artico) al potere marittimo americano, attraverso le acque del Nord Atlantico e del Nord Pacifico"*⁴.

L'autore poi proseguiva indicando questi due complessi di basi come possibili trampolini offensivi per infliggere perdite, in caso di guerra, ai convogli

³ N. J. SPYKMAN, *America's Strategy in World Politics*. Transaction Publishers, 1942 (ristampa 2008), pagg. 187-188.

⁴ C. S. GRAY, *The Geopolitics of the Nuclear Era*. Ed. Crane, Russel & Co., 1977, pagg. 41-42.

transoceanici che consentivano i rinforzi e i rifornimenti alle forze della NATO in Europa.

Sergej G. Gorškov (1910-1988)

Eroe pluridecorato della Seconda Guerra mondiale, e capo della Marina Sovietica per oltre trent'anni, l'Ammiraglio Gorškov ha scritto, nel 1979, un libro di strategia, *“The Sea Power of the State”* nel quale, oltre a ribadire i principi fondamentali della strategia navale, con un occhio di riguardo agli aspetti che rendevano importante il mare sul piano dell'economia nazionale, esaminava i ruoli della Marina in pace e in guerra, nonché le difficoltà che l'Unione Sovietica incontrava nel contrastare la minaccia dei cosiddetti *“Stati Imperialisti”*, trovandosi praticamente – a suo dire – assediata dal mare.

Naturalmente, l'Ammiraglio non poteva non parlare dell'Artico, e ci ha lasciato una pagina che spiega bene la sua importanza per il proprio Paese: *“l'Oceano Artico è il più piccolo di tutti (gli oceani) e occupa un'area di poco maggiore di 13 milioni di chilometri quadrati, con una larga parte di questa superficie acqua, circa 8 milioni di km² comprendente i mari di Barents, di Kara, della Siberia Orientale e di Chukov, oltre al mare di Laptev. Esso viene usato solo da un centesimo dei mercantili mondiali. Sul cielo dell'Oceano Artico fino ai mari artici che bagnano le coste settentrionali dell'Unione sovietica, Norvegia, USA, Canada e Groenlandia passano le rotte aeree più brevi tra il continente eurasiatico e americano.*

L'importanza di questo oceano è determinata dalla grande rilevanza economica dei territori dell'URSS che giacciono vicino alle sue coste. La Rotta Marittima del Nord, che corre lungo la costa sovietica è di un'enorme importanza per l'economia del nostro Paese, malgrado l'estrema complessità della navigazione delle navi. Il periodo utile per la navigazione nell'Artico dura dalla fine di giugno a settembre ed è pari a 90-120 giorni”⁵.

⁵ S. G. GORSHKOV, *The Sea Power of the State*, Pergamon Press, 1979, pag. 15.

Come si può notare, l'Ammiraglio era consapevole dell'esistenza dei giacimenti di gas e idrocarburi, nonché delle miniere di materiali strategici della Siberia, che attraverso i grandi fiumi della regione potevano raggiungere i porti della costa ed essere trasportati nella Russia europea. Infatti, la navigazione nella metà occidentale della Rotta del Nord la navigazione è stata praticata fin dagli anni tra le due Guerre Mondiali, proprio per la necessità di far giungere le risorse del sottosuolo siberiano alle industrie del Paese.

André Vigarié (1921-2006)

Geografo e professore universitario, accademico della Marina francese, André Vigarié ha scritto numerosi libri sulle questioni marittime e si è anche dedicato agli aspetti strategici degli oceani.

I libri in cui egli parla dell'Artico sono tre rielaborazioni successive dello stesso tema, ben descritto dal titolo della prima edizione, pubblicata nel 1990 e intitolata: *«Économie Maritime et Géostratégie des océans»*. Nel testo viene dedicato un intero capitolo alle questioni artiche. Si inizia con la descrizione di come l'URSS attivò la cosiddetta "Rotta del Nord". Come ricorda l'autore, *"fra il 1928 e il 1933 fu fatto un primo bilancio delle risorse di materie prime dell'Unione in minerali, legname, fonti di energia. Sorse così il problema dell'accesso alle riserve siberiane delle quali si sapeva ancora poco, ma che si riteneva fossero immense; l'attenzione si orientò subito verso gli estuari e i delta del Grande Nord, nei quali si intravedevano possibili vie di penetrazione interna. Nello stesso anno fu creato il Glavsermorput (Via Marittima del Nord), una Direzione Generale a carattere ministeriale che aveva come obiettivo quello di organizzare la navigazione, di sviluppare gli scambi via mare e le produzioni litoranee"*⁶.

Segue una descrizione dettagliata delle difficoltà di navigazione, del percorso da seguire, dell'organizzazione attuale e dei limiti della rotta dal punto di vista commerciale. Interessante è la conclusione di questa prima parte: *"appare evidente come la rotta del Grande Nord implichi un costo di navigazione parecchio elevato,*

⁶ A. VIGARIÉ, *Economia Marittima e Geo-strategia degli oceani*, Ed. Mursia, 1992, pag. 46.

per cui inevitabilmente anche i trasporti diventano piuttosto gravosi. Allora non si può fare a meno di chiederci: le motivazioni economiche possono giustificare da sole il suo utilizzo?”⁷.

Detto questo, l'autore nota che *“i centri industriali e terziari indispensabili alla sicurezza del Paese, ivi compresi gli arsenali sono collocati alle estremità longitudinali del suo immenso territorio. (Questo crea) il bisogno imperioso di collegamenti saldi e affidabili fra occidente e oriente”⁸*. È ben vero, come nota l'autore, che esistono la Transiberiana e il suo raddoppio, noto come BAM (Bajkal-Amur-Magistral) ma è necessario un collegamento marittimo tra le due estremità del Paese, e questo può essere assicurato dalla Rotta del Nord mentre, nei periodi di chiusura, non vi è alternativa alla *“rotta peri-asiatica accessibile da Suez”* alias la rotta commerciale che unisce l'Europa e l'Asia, ed è frequentata dalla maggior parte dei mercantili di tutto il mondo.

Osserva l'autore, però, che questa rotta, per l'URSS, *“impone l'obbligo di assicurare una forte presenza della sua bandiera militare e commerciale nei mari attraversati, e vari punti nevralgici che occorre essere pronti a difendere”⁹*.

Il terzo aspetto che l'autore discute nel libro, a proposito dell'Artico, è quello del confronto sovietico-americano. In effetti, l'Artico *“che nella sua massima estensione misura 4.200 km. può essere facilmente superato da aerei e missili. Da una parte vi è la NATO e dall'altra l'insieme russo-siberiano, che è il solo a possedere qui una via almeno parzialmente navigabile di cui servirsi”¹⁰*.

Secondo l'autore, la notevole concentrazione di forze nel Grande Nord, con il bastione principale posto a Murmansk, ha come scopo quello di consentire alla Flotta del Nord di forzare il cosiddetto GIUK Gap (il tratto di mare posto tra la Groenlandia, l'Islanda e il Regno Unito).

Questa concentrazione di forze ha i suoi svantaggi e i suoi pericoli, come ricorda l'autore, citando la *“gigantesca esplosione al deposito di missili di Okolnaya*

⁷ Ibid. pag. 51.

⁸ Ibid.

⁹ Ibid. pag. 53.

¹⁰ Ibid.

avvenuta tra il 13 e il 18 maggio 1984, in occasione della quale ne sarebbero stati distrutti 980”¹¹

Infine, sotto la banchisa, come nota l'autore, si svolge un confronto continuo tra i sottomarini lanciamissili balistici e quelli d'attacco, che cercano di disturbarli e allontanarli dalle posizioni ottimali di lancio dei missili balistici.

Mentre nella seconda rivisitazione del tema, un libro con il titolo “*Géostratégie des Océans*” non vi sono aggiunte che riguardino l'Artico, la terza versione, pubblicata alcuni anni dopo, nel 1995, con il titolo “*La Mer et la Géostratégie des Nations*” contiene una pur breve analisi del cosiddetto “*Ridotto di Okhotsk*”, il mare circondato dalla penisola di Kamchatka e le isole Curili ad Est e dalla costa Siberiana ad ovest. Questo bacino chiuso, relativamente piccolo, (la sua superficie è di 1 milione e mezzo di km²) secondo l'autore è un “*santuario militare che costituisce una zona eccezionale della difesa oceanica dell'URSS (oggi Federazione Russa) difesa economica e strategica al tempo stesso*”¹². All'esterno della penisola di Kamchatka, poi, vi è il solo porto militare russo con accesso diretto all'Oceano Pacifico, Petropavlovsk Kamchetsky, non a caso diventato la principale base navale della Flotta dell'Estremo Oriente.

Anche se il mare di Okhotsk ghiaccia durante la cattiva stagione, i suoi porti principali, Vladivostok e Nakhodka “*possono liberarsi a colpi di rompighiaccio senza grandi difficoltà*”¹³. Questi porti, sul piano economico, sono importanti perché “*appoggiano un'economia di pesca che si diffonde in tutto il Pacifico, (oltre a essere lo sbocco) dei bacini industriali posti nelle vallate degli affluenti del basso Amur*”¹⁴

Quanto detto, ancorché riferito all'URSS, mantiene intatta la sua validità, con l'aggiunta che il cambiamento climatico rende la Rotta del Nord percorribile per più mesi l'anno, rispetto solo a pochi anni fa. In definitiva, Vigarié nota come, sul piano strategico, la Russia posseda due centri di potenza marittima (militare e economica)

¹¹ Ibid. pag. 55.

¹² A. VIGARIÉ, *La Mer et la Géostratégie des Nations*. Ed. Economica, 1995, pag. 82.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid.

alle proprie estremità e quindi intravede anche lui la Rotta del Nord come il miglior possibile collegamento – a parte le due ferrovie, la Transiberiana e la BAM – tra le due estremità del Paese.

Richard Labévière (1958- vivente) e François Thual (1944-2024)

I due autori, ambedue francesi, il primo giornalista e collaboratore dell'Istituto di Alti Studi di Difesa Nazionale, e il secondo professore all'Accademia Interforze, hanno scritto un libro interamente dedicato ai problemi dell'Artico. Il titolo è di per sé indicativo: *“La Bataille du Grand Nord a commencé”*¹⁵.

La quarta di copertina è altrettanto intrigante. Gli autori, infatti, scrivono: *“Agosto 2007, due sottomarini depositano la bandiera russa a 4.200 metri di fondale. Il mondo scopre che la battaglia del Grande Nord è iniziata. Le sue sfide sono al tempo stesso economiche, ambientali e strategiche. Liberando nuovi passaggi marittimi, la fusione dei ghiacci polari dà l'accesso a riserve gigantesche di petrolio, gas, oro, diamanti e minerali rari. La corsa in velocità per il loro controllo e sfruttamento è tanto più aspra quanto più la delimitazione delle frontiere tra USA, Canada, Russia, Danimarca e Norvegia è lungi dall'essere completata, mentre i Cinesi, i Giapponesi e altri (Paesi) Europei sono in agguato.*

*Questa corsa frettolosa verso il tetto del mondo si svolge in zone altamente strategiche dopo la Guerra Fredda, oggi diventate punto di appoggio principale dello scudo antimissile americano. Davanti a popoli circumpolari dall'improbabile avvenire, si svolge la prima battaglia planetaria della mondializzazione”*¹⁶.

Questa lunga citazione mostra che gli autori, già nel 2008, avevano chiaro come le regioni artiche fossero diventate oggetto delle bramosie non solo dei Paesi dell'area, ma anche di altre Nazioni – Italia inclusa – che ambivano ritagliarsi una fetta, sia pure piccola, della ricca torta costituita dalle risorse naturali artiche.

Dopo aver brevemente ricordato che gli esperti parlano di tre rotte artiche, e precisamente il Passaggio a Nord-Est, quello a Nord-Ovest e la rotta diretta che passa

¹⁵ R. LABÉVIÈRE et F. THUAL, *La Bataille du Grand Nord a commencé*, Ed. Perrin, 2008.

¹⁶ Ibid. Quarta di copertina.

per il Polo – e che alcuni ritenevano avrebbe potuto diventare praticabile in una ventina d’anni – i due autori riecheggiano le cautele di Vigarié sull’utilizzo di queste rotte: *“la navigazione polare resta inconcepibile senza sistemi di sicurezza per le navi: guardacoste rompighiaccio, dispositivi di allarme, e strumenti di informazione cartografica sullo stato dei ghiacci in tre dimensioni e in tempo reale (anche perché) alle condizioni climatiche ancora molto dure, ai ghiacci alla deriva sempre molto pericolosi, si aggiunge la notte polare, con la sua visibilità estremamente ridotta”*¹⁷.

Anche se gli autori non collegano le dure condizioni climatiche della rotta (e i costi necessari per l’assistenza) alla riduzione di percorso rispetto alla rotta normalmente seguita dai mercantili alle latitudini più basse, è già importante il loro allarme sulla precarietà e sui pericoli di tali percorsi. Non a caso, gli autori, nel prosieguo, citano gli incidenti più gravi occorsi negli ultimi decenni.

Un altro aspetto interessante, sul piano strategico, è la citazione di un comunicato russo del 2007, pubblicato poco dopo l’incidente a un sottomarino britannico, lo HMS *Tireless*, nelle acque artiche. Il comunicato diceva testualmente: *“nessuno ignora, nell’Artico, che i sottomarini americani cacciavano i sottomarini nucleari sovietici. È anche vero che a metà degli anni 1990 il Pentagono aveva assicurato che la flotta americana avrebbe posto fine a questa attività, vista la fine del confronto strategico globale. Ma si può supporre che tutto stia tornando alla normalità e che gli Stati Uniti coinvolgano attivamente i Britannici della ripresa di questo programma di caccia”*¹⁸.

In effetti, come dimostra la collisione tra il sottomarino americano USS *Baton Rouge* e quello sovietico *Kostroma*, avvenuta l’11 febbraio 1992 al largo di Murmansk, la competizione tra sottomarini nucleari delle potenze artiche non si è mai interrotta, neanche dopo l’implosione dell’URSS.

Notevoli sono anche le pagine dedicate all’ambiente, con alcuni accenni alla pericolosità dell’allora nascente turismo artico, nonché la parte in cui si parla delle popolazioni dell’area, messe in pericolo da questa corsa allo sfruttamento delle risorse.

¹⁷ Ibid. pag. 58-59.

¹⁸ Ibid. pag. 157.

In definitiva, sono passati quasi venti anni dalla sua pubblicazione, ma questo libro rimane un punto di partenza indispensabile per approfondire le problematiche dell'Artico sul piano della strategia, o per meglio dire, della “*Grande Strategia*”.

Robert D. Kaplan (1952 - vivente)

Passando a scrittori nostri contemporanei, non ci si può esimere dal considerare una tra le numerose opere di geopolitica di Robert Kaplan, giornalista, accademico e consulente di numerosi governi USA negli ultimi decenni, in cui parla diffusamente dell'Artico.

L'autore, nel suo libro “*The Revenge of Geography*” del 2012, spiega anzitutto come “*l'Artico, specialmente se si riscalda, darà un nuovo significato al potere marittimo e specialmente al potere aereo nei prossimi decenni. Il trasporto supersonico potrebbe ridurre le distanze tra la costa occidentale degli Stati Uniti e le città dell'Asia di due terzi. L'incremento nell'uso delle rotte polari leggerà gli Stati Uniti, la Russia e la Cina in un abbraccio persino più stretto*”¹⁹.

L'autore non specifica se questo abbraccio sarà amichevole, come immagino sperasse, oppure una forma di lotta a corpo a corpo, e preferisce passare a descrivere la regione artica, accennando ai suoi aspetti principali in vari passi del testo. Anzitutto, egli ricorda che “*la cintura nordica della Russia tra il Circolo Polare Artico e l'Oceano Artico è una tundra ghiacciata senza alberi, ricoperta da muschio e licheni. Quando si scioglie in estate, una fanghiglia ricopre la terra, che è infestata da zanzare giganti. A sud della tundra si trova la taiga, la foresta di conifere più grande al mondo, che si stende dal Baltico al Pacifico. Circa il 40% di queste regioni in Siberia e nell'Estremo Oriente russo è coperto dal permafrost*”²⁰.

Dopo aver ricordato le condizioni climatiche e le caratteristiche fisiche della regione artica, l'autore passa in rassegna i grandi fiumi della Siberia, e precisamente lo Irtych, l'Ob, lo Yenisei e la Lena, che collegano l'entroterra siberiano con l'Artico, aggiungendo che “*mentre i grandi fiumi della Siberia scorrono da sud a*

¹⁹ R. D. KAPLAN, *The Revenge of Geography*, Ed. Random House, 2012, pag. 101.

²⁰ Ibid. pag. 158

nord, i loro tributari si stendono ad ovest e ad est, come i rami di alberi giganteschi che si intersecano creando un grande sistema di trasporto”²¹.

Questa rete, come nota l'autore in pagine successive, è particolarmente importante, in quanto *“con il riscaldamento dell'Artico, si sbloccherebbero i mari ghiacciati come il mar Bianco, il mar di Barents, il mar di Kara, il mar di Laptev e il mare della Siberia Orientale, verso i quali scorrono tutti i grandi fiumi della Siberia, scatenando il potenziale economico della regione”²².*

Quest'ultima osservazione è particolarmente interessante, in quanto spiega come la Rotta del Nord abbia un valore che non è limitato alla sua relativa brevità rispetto alla principale rotta commerciale tra Europa e Asia, ma è lo sbocco delle ricchezze siberiane dell'entroterra.

Tim Marshall (1959 - vivente)

Giornalista e saggista britannico, specializzato in geopolitica, Tim Marshall ha dedicato all'Artico un intero capitolo, nel suo libro *“Prisoners of Geography”* del 2015. Dopo aver tracciato, sia pure in modo sintetico, la storia delle esplorazioni nella regione, l'autore descrive i pericoli che possono derivare alla fascia costiera dell'Artico dallo scioglimento dei ghiacci.

Egli nota infatti che già ora alcuni *“villaggi lungo le coste del mar di Bering e del mar dei Chukci sono stati spostati, e le linee di costa sono erose, con la perdita di zone di caccia. Un mescolamento biologico è in corso. Gli orsi polari e le volpi artiche si spostano, i trichechi si trovano a competere per lo spazio, e i pesci, inconsapevoli dei confini territoriali, si dirigono a nord, creando una crisi della pesca in alcuni Paesi, e favorendola in altri.”²³.*

Come nota l'autore, lo scioglimento dei ghiacci ha tre effetti; anzitutto, porta l'inquinamento nella regione, fino a poco tempo fa intatta, poi libera le due rotte

²¹ Ibid. pag. 170.

²² Ibid. pag. 365.

²³ T. MARSHALL, *Prisoners of Geography*,. Ed. Elliott & Thomson, 2015 pag. 271.

polari, quella di Nord-Ovest e quella di Nord-Est per più mesi l'anno, e infine rende accessibili giacimenti di minerali e di idrocarburi di grande potenziale.

Questo terzo effetto è all'origine, come nota l'autore, degli attuali contenziosi sulle ZEE e sulle piattaforme continentali, tanto che egli osserva che *“lo scioglimento dei ghiacci porta con sé un atteggiamento sempre più intransigente da parte degli otto membri del Consiglio Artico, il forum nel quale la geopolitica diventa geo-polare artica”*²⁴

L'autore, infatti si riferisce ai Paesi membri del Consiglio, e precisamente agli USA, Russia, Canada, Norvegia e Danimarca, i cinque Paesi litoranei, cui si aggiungono, a pieno titolo, Islanda, Finlandia e Svezia.

Dalle dispute territoriali al confronto armato il passo è breve, come nota l'autore, ricordando come la Russia abbia incrementato il bilancio della Difesa anche negli anni in cui i tagli alle altre voci di bilancio era la norma, mentre l'interesse degli Stati Uniti rimane moderato, malgrado l'appello del Presidente Obama, nel 2015, affinché *“fossero costruiti più rompighiaccio”*²⁵.

Un'ultima annotazione dell'autore, mai fatta prima dagli altri studiosi, riguarda il rischio di un aumento della criminalità. Infatti, *“il contrabbando ha luogo dovunque vi siano rotte di transito, e non vi è ragione per credere che l'Artico sarà diverso, ma l'azione di polizia sarà difficile, a causa delle condizioni dell'area. (Inoltre), con l'aumento dei mercantili e delle navi da crociera nell'area, le capacità di ricerca e soccorso e di antiterrorismo delle Nazioni artiche dovrà crescere di conseguenza, come pure quella di reagire a ogni disastro ambientale in quelle acque sempre più affollate”*²⁶.

Parag Khanna (1977 - vivente)

Il più giovane studioso che ha scritto sulla geopolitica e geo-strategia dell'Artico è Parag Khanna, politologo indiano naturalizzato statunitense, *Senior*

²⁴ Ibid. pag. 275

²⁵ Ibid. pag. 279.

²⁶ Ibid. pag. 282.

Research Fellow (membro anziano di ricerca) al Centro per la Globalizzazione dell'Asia. Anche lui ha dedicato numerose pagine sull'Artico nel libro *“Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale”* del 2016.

Dopo aver descritto l'evoluzione delle rotte artiche, e degli effetti del riscaldamento globale, inclusa l'accessibilità di ricchi giacimenti di minerali e idrocarburi, l'autore fa due considerazioni interessanti.

La prima riguarda la zona compresa tra Kirkenes, in Norvegia e Murmansk in Russia, che, secondo l'autore, *“sta diventando la zona industriale più moderna della Russia. Paradossalmente, la vita nelle regioni di frontiera svincola le persone dalla mentalità dei confini. Non esiste praticamente un solo business a Kirkenes che non sia svolto con partner che risiedono oltre il confine russo e viceversa”*²⁷.

Questa porosità dei confini, agevolata da un accordo tra i due governi interessati che consente la libera circolazione delle persone che risiedono nella zona, attraverso la frontiera, ha creato – come nota l'autore - una comunità culturale autonoma, nella quale si fondono elementi dei due Paesi di origine.

L'altra considerazione, o meglio una previsione che fa l'autore, riguarda la probabilità di uno spostamento di massa delle popolazioni verso nord, se il riscaldamento globale si accentuerà. Infatti, in conseguenza del miglioramento delle temperature medie, *“quando Canada e Russia diventeranno enormi panieri agricoli che produrranno gran parte dei raccolti del pianeta (nel quale la siccità diventerà diffusa alle latitudini più basse) allora i loro territori spopolati avranno bisogno di lavoratori da impiegare nel agrobusiness. L'attuale popolazione artica è di soli 4 milioni di abitanti: potrebbe arrivare a contarne 400 nel corso della nostra vita”*²⁸.

Rimane da vedere se e quando questa previsione si rivelerà esatta, ma sta di fatto che l'attenzione delle Potenze verso l'Artico non può che avere come conseguenza un suo popolamento. Se si pensa ai milioni di Cinesi che sono emigrati nella Siberia Orientale e ai deportati russi nelle miniere del Grande Nord, si deve

²⁷ P. KHANNA, *Connectography. Le mappe del futuro ordine mondiale*, Fazi Editore, 2016, pag. 354.

²⁸ Ibid. pag. 357.

ammettere che il fenomeno preconizzato da Khanna sia già in atto, sia pure su scala ridotta.

Conclusioni

Dopo questa lunga rassegna di studiosi, è necessario riepilogare le varie posizioni, mettere ordine negli argomenti trattati e tirare le conclusioni.

Il primo aspetto che emerge è che quando si parla delle rotte dell'Artico ci si dimentica spesso delle rotte aeree, la cui importanza è notevole, visto che accorciano i percorsi tra America ed Eurasia, senza creare problemi ai velivoli che volano ad alta quota.

Per quanto riguarda le rotte polari marittime, invece, va ricordato che sono due, quella di Nord Est e quella di Nord Ovest, ma potrebbero diventare tre, qualora il ghiaccio perenne scomparisse, liberando così il Polo Nord, consentendo così un percorso che passi per tale punto.

Anche se queste rotte accorciano i percorsi per le navi mercantili, tutti concordano sulle condizioni meteo troppo spesso proibitive, sulla necessità di essere assistiti da rompighiaccio in una situazione di carenza di infrastrutture di ausilio alla navigazione, il che da un lato riduce di molto le velocità medie, e dall'altro pone rischi elevati, vista la carenza di porti di ridosso adeguati.

Questa carenza di infrastrutture diventa ancor più grave se si pensa all'attuale crescita del turismo artico, con navi crociera che sfidano le acque tempestose dell'Artico per procurare "sensazioni forti" ai passeggeri. Finora gli incidenti di questo genere si sono verificati in massima parte nella zona antartica, e un solo incidente – fortunatamente a lieto fine – si è verificato al largo della Norvegia. Non vi è dubbio, però, che non esistono le capacità per trarre in salvo le centinaia, se non migliaia, di passeggeri di una nave da crociera in difficoltà.

Il secondo aspetto, di carattere strategico-militare, riguarda il fatto che dall'Oceano Artico sia possibile colpire, mediante missili intercontinentali, tutte le località dell'emisfero nord, sia nel continente americano sia nell'Eurasia. Questo dà luogo a una caccia accanita tra i sottomarini d'attacco e quelli lanciamissili, che i

primi cercano di sloggiare dalle posizioni di lancio ottimali. Come hanno notato vari studiosi, questa caccia non si è interrotta neanche dopo il crollo dell'Unione Sovietica.

Ma sul piano strategico è stato giustamente notato che la Russia vede la Rotte del Nord non solo come la via per trasportare le ricchezze naturali della Siberia verso la sua parte europea, dove sono ubicate le industrie, ma anche come collegamento sicuro tra i suoi due centri di potenza principali, quello occidentale, nella Penisola di Kola, che include Murmansk e Severomorsk, e quello orientale, incentrato sul porto di Petropavlovsk Kamchatskiy e sul “*Ridotto di Okhotsk*”, a nord del mare del Giappone.

La Russia si sente assediata dalle “*Potenze Imperialiste*” che posseggono il dominio del mare, e la possibilità di trasferire le forze navali da un teatro all'altro mediante una rotta per lei sicura, com'è la Rotta del Nord, consente sia di bloccare ai nemici l'accesso all'Artico, sia di proiettarsi verso sud, nell'Oceano Atlantico, e nell'Oceano Pacifico, attuando una concentrazione di forze.

Quindi, secondo la terminologia specialistica, la Rotta del Nord è una “*Linea di Comunicazione*” a carattere strategico, il cui pregio principale è quello di consentire alla Marina della Federazione Russa movimenti per “*Linee Interne*”, stando relativamente al riparo da possibili offese.

Passando agli aspetti economici, non c'è dubbio che le ricchezze della regione artica facciano gola a tutti, iniziando dai Paesi membri del Consiglio Artico, e includendo anche altre Nazioni. Da questa bramosia traggono origine i contenziosi sulla Zona Economica Esclusiva (ZEE) e sulla piattaforma continentale, che vede persino Nazioni amiche contendersi tratti di costa e di mare con un accanimento che non ci si aspetterebbe tra Paesi amici.

Questa corsa, unita al riscaldamento del clima artico, con il relativo scioglimento dei ghiacci, può costare caro alle popolazioni locali, a causa dell'innalzamento del livello del mare, dell'aumento dell'inquinamento, e dallo spostamento delle specie animali, con i mammiferi che tendono a migrare verso Sud, e la fauna ittica che muove verso Nord.

Qualora il riscaldamento climatico si accentuasse, al di là di ogni previsione, la regione artica diventerebbe l'area di produzione alimentare più estesa al mondo, con un conseguente aumento della popolazione che potrebbe raggiungere 100 volte rispetto alla consistenza attuale. Va detto che, almeno nelle aree sub-artiche, questo movimento di massa da sud verso nord è già in atto, specie nella Siberia Orientale, ma potrebbe diventare un fenomeno generale.

Inoltre, come accennato da alcuni studiosi, esiste il pericolo della crescita della criminalità organizzata e soprattutto del terrorismo. Le ricchezze fanno gola a tutti, criminali compresi, e la presenza di bersagli particolarmente vulnerabili, come le navi crociera, in ambienti scarsamente sorvegliati agevola l'azione dei terroristi, che possono causare disastri enormi con poca fatica.

Due note positive, per concludere, sono evidenziate dagli studi più recenti tra quelli passati in rassegna: la prima riguarda l'avvenuta creazione di una zona di collaborazione economica e culturale transfrontaliera, tra la Norvegia, con centro a Kirkenes, e la Russia, con perno a Murmansk, dove la collaborazione industriale ha favorito una serie di scambi culturali che mostrano come gli esseri umani possono creare legami nonostante l'esistenza di frontiere.

La seconda consiste nella collaborazione, ormai consolidata, tra tutti gli scienziati dei vari Paesi che studiano l'Artico. La "Diplomazia della Scienza" è un potente incentivo a migliorare le relazioni internazionali e attenuare le tensioni, oltre a creare canali di dialogo che resistono anche ai periodi di contrapposizione più accanita.

Questi fenomeni positivi, si spera, potrebbero essere la conferma che, nella regione artica, la collaborazione prevale sulla competizione tra le Grandi Potenze, anche nel periodo attuale di forte disordine mondiale.