

Rotte marittimo-commerciali e trasporto di idrocarburi attraverso l'area artica

Già da alcuni anni, lo scioglimento dei ghiacci nella regione artica, indotto da mutamento climatico e riscaldamento globale, sta comportando un aumento delle possibilità di scambio e trasporto di merci internamente all'area, nonché dall'area artica in altre regioni e da queste ultime verso di essa, soprattutto a livello marittimo (per mare dopo tutto ancora si muove quasi il 90% del traffico merci globale, con un previsto raddoppio del tonnellaggio nei prossimi 15 anni)¹. Difatti, lo scioglimento del ghiaccio marino sta aumentando, in assoluto e/o su base stagionale, e seppure in misura diversa e non senza sensibili aumenti nel rilascio di sostanze inquinanti, la superficie di acqua navigabile e la qualità della navigazione nelle rotte artiche². Tale dato, particolarmente rilevante per il trasporto di petrolio e gas naturale liquefatto (LNG), ovvero due dei principali beni già scambiati attraverso l'Artico, implica possibili futuri mutamenti di non poco conto, giacché la navigazione lungo la regione (potenzialmente capace di connettere quasi il 75% della popolazione globale) è generalmente più difficoltosa che in molte altre zone del globo, dovendo sovente misurarsi con estesa presenza di ghiaccio, temperature estreme, problemi di illuminazione/visibilità, carenza di mappature e possibili difficoltà di comunicazione – richiedendo non di rado imbarcazioni ed equipaggi specificamente preparati per ambienti complessi, nonché costi assicurativi piuttosto ingenti (a cui i mercantili carenti di capacità di navigazione in acque ghiacciate possono dover sommare i costi per essere accompagnate, per più o meno lunghe porzioni delle loro rotte, da navi rompighiaccio)³. Assumendo che il processo di scioglimento dei ghiacci nei prossimi anni non si arresti o subisca radicali rallentamenti, l'Artico potrebbe essere quasi del tutto *ice free*, in estate, già entro il 2035, sebbene un suo pieno sviluppo come area includente densi commerci marittimi del tutto sostenibili sul piano economico richiederà, stante l'assunto di cui sopra e determinate scelte di investimento nella regione, non meno di alcuni decenni⁴. Ciò detto, le rotte artiche risultano notevolmente più corte di diversi tragitti marittimi alternativi usati in modo più frequente e diffuso per i flussi idrocarburi e di altri beni, in particolare fra Asia, Europa e Americhe. Peraltro, questi tragitti debbono non di rado passare per punti obbligati (es. canali di Panama e Suez, Capo Horn, Capo di Buona Speranza, stretti di Malacca e di Bab el Mandeb), in cui, a fronte di condizioni di navigazione generalmente più favorevoli, possono sussistere, se non eventuali limitazioni riguardanti le dimensioni delle navi, maggiori rischi politici e di sicurezza⁵ (che d'altra parte nei prossimi lustri

¹ I tipi di trasporto/navigazione (non militare) riguardanti l'area artica sono 4: trasporto di destinazione, ovvero navi che arrivano nell'Artico (in genere da porti europei più a sud), vi conducono alcune attività (es. ricerche scientifico-esplorative, porzioni di crociere turistiche, carico o scarico merci) e dopo lasciano la regione; trasporto intra-Artico, ovvero navi in transito da uno Stato artico all'altro (es. pescherecci); trasporto trans-Artico, cioè navigazioni transoceaniche (per lo più commerciali) che passano per l'area artica; cabotaggio, ovvero navigazioni per il trasporto di merci da un porto all'altro di un medesimo Paese dell'area. Cfr. F. Pace, *Arctic region, climate change and multidimensional security*, LUISS 'Guido Carli', Dept. of Political Science, MA Thesis, 2021, p. 97, reperibile tramite il sito: <https://tesi.luiss.it/>

² Le sole gassiere che nel 2019 hanno percorso la Rotta marittima del Nord avrebbero bruciato circa 239mila tonnellate di carburante, contro 6mila nel 2017 (oltre al rilascio di emissioni di CO₂ si aggiunge quello di fuliggine, che peraltro contribuisce al *global warming* nell'Artico – e allo scioglimento dei ghiacci, aumentandone l'assorbimento della luce solare). Si veda l'articolo al seguente sito: <https://www.ilpost.it/2021/02/25/rotte-artiche-riscaldamento-globale/>

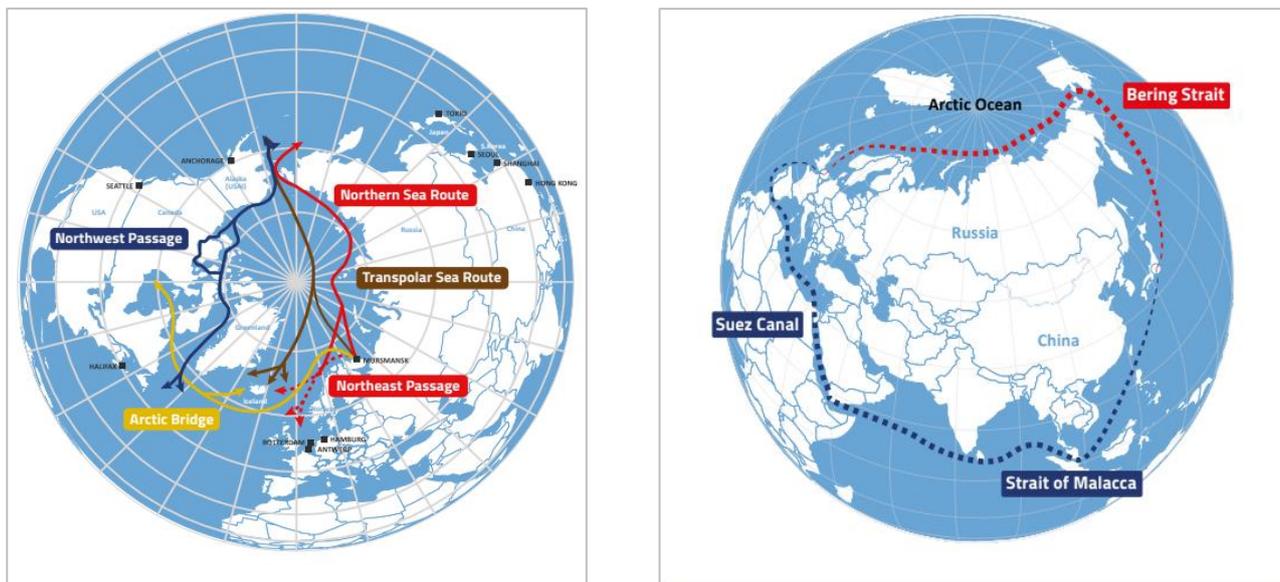
³ Si parla, per dare un'idea di massima, di oltre 200mila dollari per l'affiancamento a mercantili da 30mila tonnellate.

⁴ Vds. anche: <https://www.nationalgeographic.com/science/article/arctic-summer-sea-ice-could-be-gone-by-2035>; <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/commercial-shipping-northern-sea-route.pdf>

⁵ A esempio, per una rapida ricognizione delle principali crisi che hanno comportato negli ultimi 150 anni una temporanea chiusura del Canale di Suez, cfr. <https://www.rainews.it/dl/rainews/media/Suez-Prima-della-Ever-Given-tutte-le-crisi-che-hanno-portato-alla-chiusura-del-canale-in-passato-d9c18820-13b6-4d21-8c84-0fc727f1cf15.html#foto-1>

potrebbero aumentare anche nelle acque artiche, più o meno di pari passo al pressoché inevitabile aumento delle attività economiche e militari connesso allo scioglimento dei loro ghiacci⁶). Tutto questo spiega perché alcuni dei principali Paesi del mondo, fra cui USA, Canada, Russia e Cina, stiano comunque investendo sensibilmente per aumentare le loro possibilità di navigazione e sfruttamento delle rotte artiche. In tal senso, la programmata acquisizione di nuove navi rompighiaccio da parte di Mosca (che ne detiene il primato numerico), Washington, Ottawa e Pechino, è solo uno degli indicatori più evidenti⁷.

Fig. 1 – Principali rotte artiche e paragone Northeast Passage Route vs. rotta tramite Malacca - Suez



Fonte immagini: <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf> (dati S.R.M. - Intesa San Paolo, 2020)

Pur in diversa misura, e secondo tempistiche differenti, le principali rotte che stanno beneficiando e che potrebbero beneficiare in futuro dello scioglimento del ghiaccio marino artico per il trasporto di idrocarburi e altre merci sono la Rotta con Passaggio a Nord-est, la Rotta con Passaggio a Nord-ovest e la Rotta Transpolare, di cui riportiamo di seguito alcune delle principali caratteristiche:

- la Rotta con Passaggio a Nord-est collega gli Oceani Atlantico e Pacifico attraverso i Mari di Norvegia, Barents, Kara, Laptev, Siberiano Orientale, Chulki e Bering. Lunga oltre 13700 km (Yokohama – Rotterdam), essa rappresenta la via più breve per collegamenti fra Asia ed Europa, accorciando secondo le stime dal 20 a oltre il 40% i tempi di percorrenza del naviglio commerciale rispetto al percorso che attraversa il Canale di Suez e l'Oceano Indiano, con l'abbattimento del

⁶ Cfr. a es. A. Todorov, *Assessment of Threats Related to Maritime Crimes in the Arctic*, «Mirovaya ekonomika i mezhdunarodnye otnosheniya», 2019, vol. 63, n. 9, pp. 104-111: <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2019-63-9-104-111>

⁷ Includendo la più potente rompighiaccio a propulsione nucleare del mondo (2020), capace di infrangere ghiaccio spesso quasi 3 metri con i suoi 173 metri di lunghezza, 34 di larghezza e un dislocamento di 33540 tonnellate, la flotta russa disporrebbe (fra unità in servizio, in costruzione o di prossima costruzione) di oltre 40 rompighiaccio (almeno 27 oceaniche e alcune nucleari), mentre gli USA ne avrebbero 3 (più 6 in costruzione) e il Canada 18 (più due in costruzione), con la Cina che ha inaugurato la sua seconda nel 2019 (e almeno un'altra in costruzione, un'unità nucleare dal costo di 142 milioni di dollari, lunga 152 metri e larga 30, con dislocamento di 30000 tonnellate). L'Italia, tramite l'Istituto Nazionale di Oceanografia, ha acquisito la sua prima rompighiaccio, di fabbricazione norvegese (1995), nel 2019, impiegandola, per finalità di ricerca scientifica, sia in Artide che in Antartide (nella prima area l'Italia opera peraltro, tramite la sua Marina militare, con due *research vessels* della NATO nel contesto della campagna di geofisica marina *High North*, sebbene queste abbiano capacità di navigazione su ghiaccio limitate, e non siano classificabili pertanto come vere e proprie *icebreakers*). Cfr. M. Cortellari et al., *op. cit.*, e F. Pace, *cit.*, pp. 45, 53; vds. anche: <https://www.rcinet.ca/en/2021/05/06/canada-to-build-two-polar-icebreakers-for-high-arctic-operations/> <https://www.osservatorioartico.it/laura-bassi-conclude-attivita-artico/> <https://www.nationaldefensemagazine.org/articles/2020/8/19/nato-looks-to-replace-pair-of-rd-vessels>

periodo di navigazione dai 7 ai 14 giorni (a seconda dei punti di partenza e approdo, laddove l'intera navigazione della rotta tramite Suez sarebbe in media di circa 32 giorni). Per arrivare da Yokohama ad Amburgo, la distanza e i giorni di viaggio si ridurrebbero, rispettivamente, del 36% e del 44%. Osservandola da sud verso nord (v. figura 1), dopo una porzione inerente i Paesi nord-europei e soprattutto la Norvegia, la rotta – fra le isole della Novaya Zemlya e lo Stretto di Bering – comprende la c.d. Northern Sea Route, che è sotto il controllo della compagnia energetica statale Rosatom, ovvero della Russia. La Russia, e come il Canada con la Rotta con Passaggio a Nord-ovest la considera situata nelle proprie 'acque interne'⁸, ma che rispetto a Ottawa tende a insistere per una maggiore partecipazione rispetto ai suoi passaggi commerciali, per esempio chiedendo, oltre che la necessità di richieste formali per il transito, l'uso di propri piloti o sue navi rompighiaccio (sebbene ciò potrebbe forse cambiare in futuro⁹). Fra 2011 e 2018 il traffico mercantile della Northern Sea Route è aumentato da poco più di 3 ad oltre 20 milioni di tonnellate, e fra 2016 e 2019 il traffico navi vi è salito del 58%, mentre nel primo semestre 2020, nonostante la pandemia, i transiti vi sono aumentati rispetto allo stesso periodo del 2019 da 855 a 935; in tutto, nel 2020, la Rotta Marittima del Nord avrebbe ospitato il transito di oltre 30 milioni di tonnellate di merci, tra cui 18 mln di tonnellate di gas naturale liquefatto. In termini assoluti certo ancora poco rispetto ai flussi di altre rotte del pianeta¹⁰, ma tali trend di crescita risultano comunque piuttosto netti. L'intera Rotta con Passaggio a Nord-est del resto è, fra quelle riguardanti l'Artico, la tratta con meno difficoltà di navigazione, tanto da rappresentare molto probabilmente quella di maggiore e più rapida crescita nei decenni a venire (quando potrebbe ospitare, secondo recenti stime, poco meno del 5% del traffico commerciale mondiale)¹¹. Rileva, peraltro, una sua recente navigazione nel febbraio 2021, quando una nave cisterna rompighiaccio (la *Christophe de Margerie*) sarebbe riuscita a percorrere una tratta artica molto impegnativa per la prima volta in pieno inverno, senza peraltro dover essere scortata, almeno nel viaggio di andata, da alcuna rompighiaccio; l'imbarcazione trasportava gas naturale liquefatto russo dal porto di Sabetta, nel nord-ovest della Siberia, all'area di Jiangsu, in Cina¹². Per la compagnia di navigazione russa Sovcomflot, una delle principali al mondo per il trasporto di idrocarburi, il viaggio in questione indicherebbe che la Rotta Marittima del Nord può essere ora percorribile, potenzialmente, in tutti i periodi dell'anno. Per aumentare il trasporto di LNG lungo la rotta, la compagnia conta di varare, tra 2023 e 2025, 18 nuove gassiere con capacità rompighiaccio. La Russia, del resto, ha previsto di innalzare il traffico mercantile della Rotta del Nord fino a 80 milioni di tonnellate nel 2024, 90 milioni nel 2031 e fino a 130 milioni dopo il 2031¹³. D'altra parte, è proprio in connessione alla Northern Sea Route che nei prossimi anni dovrebbe iniziare a svilupparsi anche la Polar Silk Road, o Via della Seta Polare (componente nordica della Nuova Via della Seta cinese), fortemente voluta da Pechino per il suo import (specie idrocarburico) dall'area

⁸ Secondo la United Nations Convention of the Law of the Sea (1982,1996), le acque marittime interne dello Stato sono quelle entro le linee di base (ossia, semplificando, uno spazio di mare in genere molto prossimo alla costa, ove di norma vigono le sue leggi in modo completo e incondizionato, come entro i confini terrestri); nelle acque interne lo Stato regola *inter alia* l'uso delle risorse e il passaggio delle navi. Sulle varie categorie giuridiche usate per sancire l'effettività e il livello di sovranità degli Stati sugli spazi marittimi cfr. i contenuti dei seguenti link:

https://www.camera.it/temiap/documentazione/temi/pdf/1221515.pdf?_160839248850

https://sidigimare.files.wordpress.com/2018/07/glossario_iv_edizione.pdf

⁹ Se non altro per incentivare l'uso e la crescita economico-commerciale della rotta; il 3 settembre 2021, il Presidente russo avrebbe rilasciato dichiarazioni teoricamente favorevoli ad una sua futura navigazione priva di 'restrizioni': <https://tass.com/economy/1333737>

¹⁰ Nel 2020 per il canale di Suez sarebbero passate quasi 19mila navi (portando più del 10% delle merci a livello globale, incluso il 7% del petrolio mondiale), mentre quelle lungo la Rotta del Nord sarebbero state poco oltre le 300 unità.

¹¹ <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/commercial-shipping-northern-sea-route.pdf> (p. 11, 20-21).

¹² Il viaggio è stato di 11 giorni e 10 ore. Al ritorno, la nave è stata accompagnata dalla rompighiaccio russa a propulsione nucleare *50 Let Pobedy* da Capo Dežnev, il punto più orientale del continente asiatico e quello più occidentale dello Stretto di Bering, fino alla fine del percorso. La parte più difficoltosa è stata attraverso il mare dei Ciukci e il mare della Siberia orientale, due "sottomari" artici particolarmente rischiosi per la navigazione.

¹³ <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/latest-news/coal/102720-russia-approves-arctic-strategy-up-to-2035>

euroasiatica. La Polar Silk Road, che farebbe risparmiare alla Cina fino a 127 miliardi di dollari in costi di trasporto annuali, sembra coerente del resto con il partenariato economico-energetico e infrastrutturale avviato nell'Artico da Mosca e Pechino (ingenti capitali cinesi stanno contribuendo sensibilmente a diversi progetti di sviluppo – non solo russi – nella regione)¹⁴;

Fig. 2 - Viaggio di nave Christophe de Margerie (2021)



Fonte: <https://www.ilpost.it/2021/02/25/rotte-artiche-riscaldamento-globale/>

- la Rotta con Passaggio a Nord-ovest collega Oceano Atlantico e Oceano Pacifico tramite l'arcipelago artico del Canada e il Mar Glaciale Artico (per complessive 8581 miglia nautiche), e consente, per collegare Asia orientale ed Europa Occidentale, circa 10000 km di risparmio rispetto alla tratta lungo il Canale di Panama. Considerata dal Canada nelle proprie acque interne (gli USA la equiparano viceversa a uno 'stretto internazionale'), rispetto alla rotta precedente essa presenta, nell'insieme, maggiori difficoltà di navigazione sia per la conformazione dei fondali che per la presenza di ghiacci più vecchi, spessi e resistenti allo scioglimento estivo. La rotta North West Passage (NWP) permette sensibili risparmi di tempo di navigazione anche rispetto alla tratta lungo il Canale di Suez (che misura 10523 miglia nautiche, ovvero il 18,5% in più). Inoltre, in media il consumo totale di carburante lungo la rotta di Suez sarebbe di circa 3275 tonnellate, mentre per quella artica di 1994 tonnellate. Elemento importante della NWP è la mancanza di un sistema tariffario per la sua navigazione (presente invece nel caso della rotta tramite Suez), che peraltro dovrebbe presumibilmente sussistere, quanto meno nel breve termine (d'altra parte, l'imposizione di tasse alle non molte imbarcazioni in transito per ora lungo la rotta potrebbe disincentivarne l'uso)¹⁵;
- la Rotta Transpolare, che collega Oceani Atlantico e Pacifico attraverso il mar Glaciale Artico, passando in prossimità del Polo Nord geografico. Attualmente, è la più corta tratta marittima artica e l'unica che certamente passa per intero in acque internazionali, ergo non assoggettabile a forme di controllo e tassazione da parte di Stati rivieraschi. Essa è però percorribile solo in certi periodi dell'anno e con imbarcazioni rompighiaccio o *double acting tanker*, ovvero navi cargo con le medesime capacità di performance sia in alto mare che in mari ghiacciati, per cui è presumibile che

¹⁴ Sulle rotte artiche cfr. F. Pace, *op. cit.*, pp. 96 ss.; B. Santorio, *La corsa all'Artico*, in «Analisi Difesa», 2021: <https://www.analisdifesa.it/2021/06/la-corsa-allartico-navigabile-conseguenze-geopolitiche-e-strategiche/> ; vds. anche i seguenti siti: <https://www.ilpost.it/2021/02/25/rotte-artiche-riscaldamento-globale/> <https://www.assoporti.it/media/6847/arctic-route-2020-isp-srm.pdf> https://businessindexnorth.com/sites/b/businessindexnorth.com/files/binrapport2019_small.pdf ; cfr. anche: M. Di Liddo – F. Manenti, *Competizione fra Stati e corsa alle risorse: geopolitica dell'Artico*, Ce.S.I., Roma, pp. 4-5.

¹⁵ Cfr. fonti nota precedente.

rispetto alle precedenti essa richiederà un periodo di tempo più lungo per potersi sviluppare come rotta aperta ad una navigazione più frequente e non limitata solo a certi tipi di imbarcazione¹⁶.

Più o meno gradualmente, oltre a navigazioni intercontinentali più brevi ed economiche, l'incremento nella percorribilità delle rotte artiche potrà corrispondere a un aumento delle entrate di Paesi della regione, legate non solo e non tanto al pagamento dei diritti di transito delle navi, ma anche e soprattutto allo sviluppo di mezzi e infrastrutture per far fronte a crescenti flussi di traffico commerciale. Seppure in una prospettiva di lungo periodo, non priva di incertezze e magari anche di possibili battute d'arresto, tale processo sembra importante per il trasporto e il mercato degli idrocarburi e di altri beni non solo per gli Stati Artici, ma anche per Paesi non Artici coinvolti in rapporti economico-produttivi e di import/export con l'area. Abbiamo già osservato a esempio come il fenomeno in questione stia già rilevando per i rapporti di settore fra Cina e Russia (potendo assumere peraltro, almeno in parte, una valenza di tipo geopolitico più estesa dell'ambito strettamente energetico-commerciale). Inoltre, esso sembra poter comportare, forse già nel breve-medio termine, sviluppi di rilievo anche per l'Italia, non solo per i rapporti energetici che la legano a Paesi Artici come Russia e Norvegia¹⁷, ma anche per potenziali opportunità per aziende italiane nei settori portuale-infrastrutturale e della cantieristica navale (si pensi a es. a navi cargo per petrolio e gas naturale liquefatto), nonché per la fornitura di sistemi e tecnologie per la navigazione in contesti marittimi complessi (tutti ambiti nei quali il nostro Paese peraltro è, rispetto all'area Artica, già proiettato con aziende come Leonardo, e-Geos e Fincantieri, anche tramite lo sviluppo di mezzi e dispositivi a basso impatto ambientale). Allo stesso tempo, lo spostamento di flussi di trasporto idrocarburico e di altra natura verso l'Artide potrebbe ripercuotersi negativamente, nel medio e lungo termine, sui transiti commerciali riguardanti il Mar Mediterraneo (pari a circa il 20% del traffico marittimo mondiale): per questo sembra altresì importante che l'Italia si doti di progetti e investimenti di ampia visione volti a mantenere e aumentare la competitività del suo sistema marittimo-portuale.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ L'Italia ottiene dalla Russia l'11.1% del suo import di petrolio, nonché il 42.9% del suo import di gas naturale, mentre dalla Norvegia riceve il 2.7% dell'import di petrolio e poco meno del 10.2% delle importazioni di gas - pur parzialmente, una parte di tale mix idrocarburico è movimentata anche via nave lungo aree artiche meridionali, dove tra l'altro da anni è presente l'Eni con attività estrattivo-produttive ed esplorative nel Mare di Barents; la compagnia del resto conta attività anche in Alaska (USA) e Groenlandia (Danimarca). Vds. i dati al seguente sito web: https://dgsaie.mise.gov.it/pub/sen/relazioni/relazione_annuale_situazione_energetica_nazionale_dati_2020.pdf (pp. 10, 157, 164); si vedano inoltre le pertinenti pagine accessibili dal sito: <https://www.eni.com/it-IT/eni-nel-mondo.html>