



## L'Artico e il Mediterraneo: convergenze strategiche di due mari in tempesta

di Enrico Casini, Federico Deiana\*

*Artico e Mediterraneo sono due mari molto più vicini tra loro di quanto possa sembrare. Clima, sicurezza, economia, trasporti: numerosi sono i fattori che li uniscono e potrebbero renderli ancora più interdipendenti nel prossimo futuro*

L'Artico è stato per secoli una regione del mondo isolata e quasi inaccessibile. Oggetto di spedizioni temerarie talvolta finite in tragedie. Un'area in cui le condizioni climatiche estreme hanno reso proibitivo non solo l'insediamento stabile dell'uomo, ma anche la sua presenza saltuaria.

Progressivamente, nel corso degli ultimi anni, prima le tecnologie moderne hanno permesso una maggiore accessibilità ai mari, alle terre e ai ghiacci di questa vasta regione, ma recentemente, i cambiamenti climatici e l'aumento delle temperature terrestri, la stanno trasformando, mitigandone il clima, sciogliendo una quota considerevole dei suoi ghiacci e rendendo navigabili buona parte dei suoi mari per porzioni molto ampie dell'anno. Una serie di cambiamenti di natura ambientale e climatica stanno diventando fattori determinanti anche sul versante economico e geopolitico, poiché le mutazioni prodotte rendono l'Artico un'area sempre più appetibile per tutti i paesi confinanti o limitrofi. E date le ricchezze e le risorse che i mari artici e il sottosuolo della regione custodiscono, gli appetiti sono enormemente cresciuti nel corso degli ultimi anni.

Il mondo sta nuovamente assistendo ad un periodo di aspre tensioni internazionali ed un ritorno di un clima di competizione tra paesi che potrebbero riflettersi anche sulla regione Artica. Tutte le principali potenze globali Stati Uniti, Cina, Russia sono oggi interessate a lanciare la loro proiezione verso di essa<sup>[1]</sup>.

Un destino – questo – che accomuna l'estremo Nord del Pianeta alla regione del Mediterraneo allargato. Entrambe le aree, che delimitano a nord e sud il continente europeo, godono infatti di una nuova centralità strategica, che sembra unire due realtà così lontane geograficamente, così differenti eppure molto più interdipendenti di quello che si potrebbe pensare.

Si tratta infatti di due teatri prevalentemente marittimi, dove confluiscono – unici due casi nel Pianeta – tre diversi continenti. Data la peculiare condizione geografica di ponte tra le differenti aree, non è un caso che le due regioni risultino cruciali sotto l'aspetto economico-commerciale. Pur occupando solo l'1% della superficie totale dei mari e degli oceani, nelle acque del Mar Mediterraneo transita infatti circa il 20% del traffico marittimo globale<sup>[2]</sup>. Per quanto riguarda l'Artico, invece, solo di recente ha iniziato a concretizzarsi la possibilità che la regione diventi presto una delle principali vie di comunicazione navale. Infatti, a causa del riscaldamento globale, i ghiacciai del Polo Nord hanno subito un ridimensionamento (-13% ogni decade) tale da permettere alle imbarcazioni di percorrere il tratto di Mare Artico che collega l'Oceano Pacifico all'Atlantico: la cosiddetta Northern Sea Route (NSR). Attualmente il tragitto risulta percorribile per la sola stagione estiva, ma si prevede che con l'innalzamento delle temperature globali diventerà possibile transitare lungo la NSR per l'intero anno tra il 2040 e il 2050<sup>[3]</sup>. Infatti, anche in ragione delle crescenti possibilità di trasporto attraverso i mari artici, sono aumentati gli interessi, e i progetti, da parte cinese, per lo



sfruttamento delle rotte nordiche, presenti e soprattutto future: non a caso nel 2018 la Cina si è ufficialmente proclamata “*Near Arctic State*”[\[4\]](#).

Proprio dal punto di vista dello *shipping*, si tratterebbe di una rotta in grado di collegare l’Asia con l’Europa più breve di circa il 40% rispetto a quella passante per Suez, con un conseguente risparmio in termini di tempo di circa 10-15 giorni, tanto che ci si inizia a chiedere se la NSR possa avere un impatto negativo sulla centralità commerciale del Mediterraneo. Di qui il crescente interesse cinese per questa opzione alternativa, che eviterebbe il passaggio da stretti come quello di Malacca o il canale di Suez.

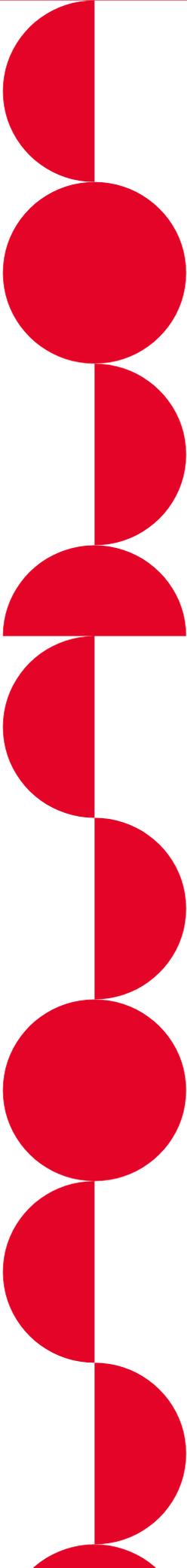
In realtà, al momento è possibile ipotizzare che, più che una sostituzione del *Mare Nostrum* e di Suez con l’Artico, potrebbe essere probabile l’instaurazione di una condizione di complementarità tra le due rotte. Infatti, anche a fronte di una maggiore fruibilità della NSR durante l’anno, permangono diversi problemi che impediscono una completa sostituzione di Suez: a causa delle condizioni meteo estreme e della presenza degli iceberg, sarà difficile, ad esempio, veder solcare sulle acque del Mare Glaciale Artico le *megaships* (superiori a 20.000 TEUs) impiegate per i trasporti transcontinentali, che viaggiano ad elevate velocità di crociera e spesso sono sprovviste di adeguate protezioni contro il ghiaccio; in egual misura, anche a fronte di un repentino sviluppo dei porti nella regione, la tratta passante per Suez continuerà ad essere caratterizzata da numerosi scali portuali di altissima rilevanza logistica e commerciale, come ad esempio quelli del Golfo Persico e dell’Oceano Indiano; allo stesso tempo, a fronte di un notevole risparmio di tempo, sarebbero le aree settentrionali dell’Eurasia a beneficiare maggiormente della Northern Sea Route, mentre invece i paesi situati più a meridione non godrebbero di vantaggi sostanziali rispetto alla rotta passante per il Mediterraneo[\[5\]](#).

È tuttavia doveroso ricordare come il principale motivo alla base del rinnovato interesse per l’Artico sia dovuto alla presenza di innumerevoli risorse, rimaste inaccessibili in passato per via del consistente strato di ghiaccio. Si tratta di minerali preziosi come oro, argento, plutonio e diamanti, ma anche uranio, rame, cobalto, nichel, zinco e alcune delle Terre Rare[\[6\]](#). Sotto il profilo energetico è da segnalare l’ingente quantità di gas e petrolio, la cui presenza nella regione sarebbe tale da rappresentare rispettivamente il 30% e il 13% delle riserve complessive ancora presenti sul Pianeta[\[7\]](#). Inoltre, l’Artico rappresenta una delle più importanti regioni del globo per quanto concerne le risorse idriche e quelle alimentari (soprattutto ittiche) in esso contenute.

Sebbene la ricerca e lo sfruttamento di tali risorse abbiano dato nuovo impulso alla creazione di infrastrutture, mezzi e tecnologie necessarie per sfruttare l’enorme potenziale della regione artica, tuttavia, in modo simile a quanto avviene ormai da anni nel Mediterraneo Orientale, le ingenti prospettive economiche sono state accompagnate dall’inasprirsi delle tensioni politiche e dispute territoriali, oltre che dall’intensificarsi del processo di militarizzazione della regione, con uno spiccato protagonismo da parte della Russia[\[8\]](#).

In particolare, se già nel 2007 Mosca aveva simbolicamente piantato la propria bandiera in corrispondenza del Polo Nord, soprattutto lo scoppio della guerra in Ucraina ha esacerbato ulteriormente la politica assertiva della Russia nell’area [\[9\]](#). Pur possedendo da sola oltre il 50% del territorio costiero della regione[\[10\]](#), Mosca continua infatti a reclamare diritti di utilizzo esclusivo della piattaforma continentale artica e a considerare come proprie ampie porzioni del Mare Glaciale, tanto da vietare il passaggio alle navi da guerra degli altri paesi – principio questo che secondo la convenzione UNCLOS non può essere applicato in acque internazionali[\[11\]](#).

Per sostenere queste rivendicazioni nella regione che rappresenta in termini economici il 10% del PIL e il 20% dell’export totale della Russia, Mosca ha da tempo avviato un ampio processo di rafforzamento della sua proiezione militare nell’Artico. Nello specifico, dopo



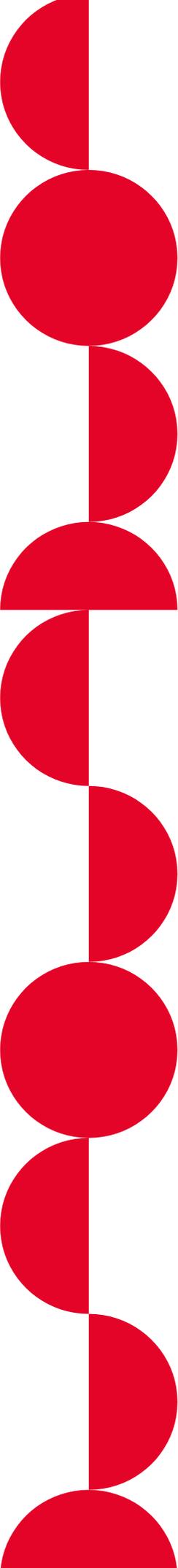
la creazione nel 2014 di un distretto militare responsabile per la sola regione settentrionale, dal 2021 la competenza per l'Artico è passata in modo totalmente autonomo alla Flotta del Nord, che da quel momento è equiparata agli altri quattro distretti militari terrestri<sup>[12]</sup>. Il motivo di tale primato può essere, innanzitutto, spiegato se si considera il ruolo che la componente navale artica riveste nell'assicurare le capacità di *second strike* in caso di conflitto nucleare, oltre ai motivi già citati riguardanti in generale l'importanza della regione per Mosca. La Flotta del Nord ha il suo quartier generale a Severomorsk, nella penisola di Kola, e possiede alcune delle principali unità dell'intera Marina russa, compresa la nave ammiraglia, la portaerei *Admiral Kuznetsov*, e un'ampia schiera di sottomarini a propulsione sia diesel/elettrica sia nucleari. Mosca, inoltre, ha a disposizione oltre 45 rompighiaccio, comprese diverse unità a propulsione nucleare (unico paese al mondo in grado di adoperare tali mezzi), alle quali si dovrebbero presto aggiungere pattugliatori militari con specifiche caratteristiche rompighiaccio<sup>[13]</sup>. Nel prossimo futuro non si esclude la creazione di una flotta artica autonoma separata dalla flotta del Nord, che dunque ridurrebbe il suo operato al solo Atlantico Settentrionale, lasciando alla nuova componente il compito di vigilare la regione Polare<sup>[14]</sup>.

Per ciò che riguarda le infrastrutture presenti, tra avamposti, stazioni radar e missilistiche, o basi militari dalle più grandi dimensioni, si contano circa 30 installazioni di Mosca nella regione. Per la maggior parte si tratta di vecchie infrastrutture sovietiche dismesse che il Cremlino ha deciso di riammodernare e integrare con quelle progettate per il prossimo futuro. Nell'ottica della strategia imperniata sui sistemi *anti-access/area-denial*, saranno ad esempio implementate postazioni radar all'avanguardia, integrate con i sistemi antimissilistici S-300 e S-400, in grado di coprire con il loro raggio d'azione l'intera area costiera artica<sup>[15]</sup>. Tra i fiori all'occhiello di Mosca vi sono, in aggiunta, due brigate permanenti terrestri (80esima e 200esima) addestrate ad operare nelle estreme condizioni dell'Artico<sup>[16]</sup>. Di recente, tuttavia, queste unità sono state temporaneamente dispiegate in Ucraina, dove hanno subito pesanti perdite. Come prova dell'importanza strategica che la regione riveste per il Cremlino, si consideri che proprio nell'Artico, più precisamente in Siberia, si è svolta nel 2018 la più grande esercitazione militare russa di sempre: l'operazione *Vostok-18* che ha visto coinvolti circa 300 mila uomini, compreso un cospicuo contingente della Cina<sup>[17]</sup>.

Come è facile immaginare, una tale situazione preoccupa gli altri stati artici. Anche sotto questa luce va letta la richiesta di ingresso nella NATO di Svezia e Finlandia, paesi storicamente neutrali che con il loro ingresso nell'Alleanza, insieme ai già membri Danimarca, Islanda e Norvegia, potrebbero favorire un importante vantaggio strategico per la NATO nella regione, oltre che rilanciare l'importanza del fronte nord in seno alla stessa. Ma anche la scelta degli Stati Uniti di riprendere a considerare l'Artico quale area di importanza strategica per la propria sicurezza nazionale conferma questa preoccupazione verso le crescenti attività russe e le sempre più rilevanti ambizioni cinesi<sup>[18]</sup>, come dimostrano la recente riattivazione della Seconda Flotta responsabile per l'Alto Atlantico e l'intenzione di schierare una Task Force Multi Dominio in Alaska che sia in grado di bucare le bolle A2/AD russe nella regione<sup>[19]</sup>.

La NATO stessa, nel corso degli ultimi anni, ha intensificato la propria presenza nella regione, anche attraverso alcune importanti esercitazioni militari, come la *Trident Juncture* del 2018 o la *Cold Response* del 2022<sup>[20]</sup>. Oltre alla già citata rilevanza dell'area in termini di risorse e future rotte commerciali, sono presenti anche diverse infrastrutture critiche quali *pipelines* o cavi sottomarini necessari per lo scambio di dati tra Nord America ed Europa, principalmente localizzati nel cosiddetto *GIUK gap*, la cui protezione è tornata ad essere una delle priorità securitarie per entrambe le sponde dell'Atlantico<sup>[21]</sup>.

E tuttavia, anche in seno ai paesi mediterranei, si fa largo una sempre maggiore preoccupazione per quanto sta avvenendo a settentrione. In particolare, una più tesa



situazione nel teatro Artico potrebbe rallentare il processo di rafforzamento militare del fianco Sud, chiesto a gran voce dalle cancellerie dei paesi dell'Europa Meridionale. Parimenti, l'assertività russa e la forte presenza nella regione polare potrebbero distogliere l'attenzione dal ruolo di Mosca in numerosi altri dossier in Africa e Medio-Oriente. Certamente possono rappresentare una complicazione dal punto di vista geo-strategico, determinando una sorta di accerchiamento, tra nord e sud, dell'Europa.

Ma la regione artica è fondamentale anche per i fattori di natura ambientale e climatica, a livello globale. Da questo punto di vista, è importante sottolineare come la mancanza di cooperazione internazionale rischi di peggiorare ulteriormente il già precario equilibrio climatico-ambientale dell'Artico, con serie conseguenze a livello internazionale e anche per la regione mediterranea. Si tratta, infatti, di un'area – quella del Polo Nord – che si scalda tre volte più velocemente del resto del Pianeta e che è responsabile per oltre il 30% dell'innalzamento del livello del mare su scala globale[22]. Oltre a provocare sconvolgimenti devastanti per la flora e la fauna della regione, tanto da portare alcune specie all'estinzione, il riscaldamento globale rischia di peggiorare le già precarie condizioni di vita delle popolazioni locali, specialmente per via della diminuzione delle risorse alimentari disponibili. Allo stesso tempo, a causa dello scioglimento dei ghiacciai, l'eccessiva commistione di acqua dolce e acqua salata potrebbe portare all'acidificazione degli oceani, a cambiamenti nel flusso delle correnti, favorendo la formazione di eventi atmosferici estremi ed alte maree improvvise i cui effetti potrebbero rivelarsi deleteri per le popolazioni e per le infrastrutture delle varie regioni costiere del mondo[23]. Con i rischi connessi, anche sul piano securitario, per numerosi porti e isole esposti alla minaccia dell'innalzamento delle acque, anche all'interno del Mediterraneo, così come negli oceani Atlantico e Pacifico, e le conseguenti gravi ricadute di natura economica, sociale e politica al momento difficilmente prevedibili. Di sicuro, soprattutto i rischi derivanti dall'impatto dell'aumento delle temperature, legati al successivo innalzamento dei livelli delle acque marine, rappresentano una minaccia che grava pesantemente sulle popolazioni e i territori del resto del pianeta. Anche in aree, come appunto il Mediterraneo, che sono altrettanti fragili e a rischio dal punto di vista ambientale e climatico.

L'Artico e il Mediterraneo sono, dunque, due regioni profondamente interdipendenti, anche per ragioni non sempre direttamente evidenti. Non a caso, tre paesi mediterranei come Italia, Spagna e Francia hanno ottenuto lo status di osservatori permanenti nel Consiglio Artico – il principale forum multilaterale della regione. Che si tratti di economia, trasporti o clima, il destino dei due mari continuerà a rappresentare un interrogativo dalle molteplici implicazioni politiche e strategiche per i paesi europei e anche per quelli mediterranei. In un periodo in cui l'Europa assiste ad una sanguinosa guerra sul proprio suolo, la speranza è che alla logica competitiva possa presto prevalere quella cooperativa, per affrontare soprattutto alcune delle problematiche più gravi che minacciano la sicurezza globale. Tanto nell'Artico, quanto nel Mediterraneo.

## Note

[1] <https://carnegieeurope.eu/2019/11/28/military-and-environmental-challenges-in-arctic-pub-80424>

[2] [https://www.difesa.it/Il\\_Ministro/Documents/Strategia%20Mediterraneo%202022.pdf](https://www.difesa.it/Il_Ministro/Documents/Strategia%20Mediterraneo%202022.pdf)

[3] <https://www.worldwildlife.org/pages/six-ways-loss-of-arctic-ice-impacts-everyone>

[4] [http://english.www.gov.cn/archive/white\\_paper/2018/01/26/content\\_281476026660336.htm](http://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm)

[5] <https://www.sr-m.it/en/catalog/product/321820/the-arctic-route-climate-change-impact-maritime-and-economic-scenario-geo-strategic-analysis-and-perspectives.htm>

[6] [https://www.ngu.no/upload/Aktuelt/CircumArctic/Mineral\\_Resources\\_Arctic\\_Shortver\\_Eng.pdf](https://www.ngu.no/upload/Aktuelt/CircumArctic/Mineral_Resources_Arctic_Shortver_Eng.pdf)

[7] <https://pubs.usgs.gov/fs/2008/3049/fs2008-3049.pdf>

[8] [https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/201102\\_Northern\\_Connections\\_Geopolitics\\_Neglected\\_Arctic\\_Spaces.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/201102_Northern_Connections_Geopolitics_Neglected_Arctic_Spaces.pdf)

[https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/Conley\\_ArcticMoment\\_layout\\_WEB%20FINAL.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/Conley_ArcticMoment_layout_WEB%20FINAL.pdf)

[9] <https://www.reuters.com/article/idINIndia-28784420070802>

[10] <https://www.americansecurityproject.org/russian-arctic-military-bases/>

[11] <https://thebarentsobserver.com/en/arctic/2019/11/russia-winning-support-its-claims-arctic-shelf-says-chief-negotiator>

<https://foreignpolicy.com/2022/12/20/russia-arctic-claims-territorial-internal-waters/>

[12] <https://carnegieendowment.org/2021/03/29/russia-in-arctic-critical-examination-pub-84181>

[13] <https://www.difesaonline.it/geopolitica/analisi/la-nuova-guerra-fredda-nellartico>

[https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/2023-01/230125\\_Wall\\_RussianArcticThreat\\_0.pdf?VersionId=e8h73TdoOUjdI03Y4n0Tc4v5YRmpoZad](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/2023-01/230125_Wall_RussianArcticThreat_0.pdf?VersionId=e8h73TdoOUjdI03Y4n0Tc4v5YRmpoZad)

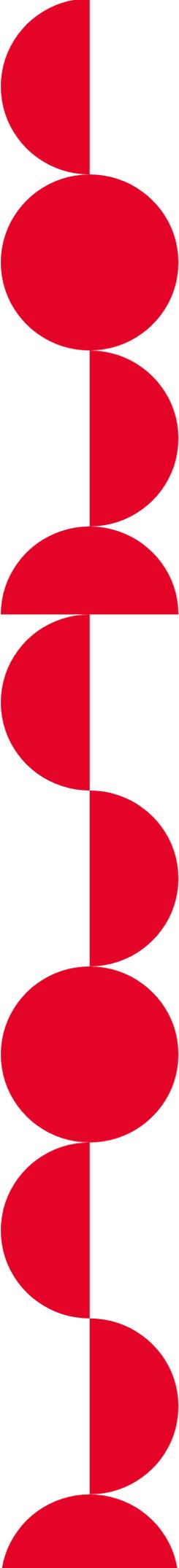
<https://www.thedrive.com/the-war-zone/31040/russia-is-eying-more-armed-icebreakers-after-launching-missile-toting-arctic-patrol-ship>

[14] <https://www.thedefensepost.com/2021/10/07/russia-navy-arctic-fleet/>

[15] [https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2023/02/FP\\_20230207\\_arctic\\_basing\\_greenwood.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2023/02/FP_20230207_arctic_basing_greenwood.pdf)

[16] <https://thebarentsobserver.com/ru/node/484>

[17] <https://www.nato.int/docu/review/articles/2018/12/20/vostok-2018-ten-years-of-russian-strategic-exercises-and-warfare->



[preparation/index.html https://stratcomcoe.org/cuploads/pfiles/ru\\_strat\\_ex\\_29-07-e147a.pdf](https://stratcomcoe.org/cuploads/pfiles/ru_strat_ex_29-07-e147a.pdf)

[18] Si noti al riguardo la recente proliferazione di numerosi documenti di indirizzo strategico da parte dei principali organi deputati alla Sicurezza Nazionale e alla Difesa degli Stati Uniti

(<https://www.whitehouse.gov/wp-content/uploads/2022/10/National-Strategy-for-the-Arctic-Region.pdf> ; [https://www.army.mil/e2/downloads/rv7/about/2021\\_army\\_arctic\\_strategy.pdf](https://www.army.mil/e2/downloads/rv7/about/2021_army_arctic_strategy.pdf) ; <https://media.defense.gov/2021/Jan/05/2002560338/-1/-1/0/ARCTIC%20BLUEPRINT%202021%20FINAL.PDF/ARCTIC%20BLUEPRINT%202021%20FINAL.PDF> ; <https://www.af.mil/Portals/1/documents/2020SAF/July/ArcticStrategy.pdf> )

[19] <https://www.defensenews.com/digital-show-dailies/global-force-symposium/2021/03/16/new-strategy-sets-up-army-to-operate-in-increasingly-relevant-arctic/>

[https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/05/FP\\_20210520\\_arctic\\_defense.pdf](https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2021/05/FP_20210520_arctic_defense.pdf)

[https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/Conley\\_ArcticMoment\\_layout\\_WEB%20FINAL.pdf](https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/Conley_ArcticMoment_layout_WEB%20FINAL.pdf)

[20] <https://www.nato.int/cps/en/natohq/157833.htm> [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_192351.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_192351.htm)

[21] <https://www.defensenews.com/naval/2020/05/11/the-us-navy-returns-to-an-increasingly-militarized-arctic/>

<https://www.csis.org/analysis/ice-curtain-russias-arctic-military-presence>

[22] <https://www.sr-m.it/en/catalog/product/321820/the-arctic-route-climate-change-impact-maritime-and-economic-scenario-geo-strategic-analysis-and-perspectives.htm>

<https://www.amap.no/documents/download/6759/inline>

[23] <https://www.iisd.org/system/files/2022-04/still-one-earth-arctic.pdf>

\*

**Enrico Casini**, Responsabile Med-Or Communication Unit

**Federico Deiana**, Med-Or Communication Unit