

*Arctic is ground zero for climate change.*

Ban Ki-moon

La ricchezza della Russia crescerà con l'espansione nella zona dell'Artico.

**P**arafrasando il pensiero dello scienziato Mikhail Lomonosov, convinto del rilievo strategico

della Siberia in quanto parte dell'Artico stesso, il presidente Vladimir Putin ha riaffermato nel corso di questi due anni un obiettivo di medio periodo che avrà un impatto determinante su un arco temporale molto più ampio. Mentre l'agenda dei media focalizza la propria attenzione sulla contingenza, Putin prosegue indisturbato nel portare avanti le sue priorità, spesso nel quasi totale disinteresse non solo della comunità internazionale, che pure partecipa al raggiungimento di questi obiettivi, ma anche della stampa.

I progetti riguardanti l'Artico rientrano in questa categoria.

Questa regione, che copre una superficie di circa 3,4 milioni di chilometri quadrati, ossia quasi il venti per cento del territorio russo, è un bacino strategico il cui consolidamento porterà, secondo fonti governative, notevoli benefici ai cittadini in termini economici e di sviluppo industriale. La regione artica detiene l'ottanta per cento delle riserve di gas (già esplorate) e il novanta per cento delle riserve offshore di idrocarburi. Il valore totale delle riserve minerarie sotterranee è stimato in 1,5/2 trilioni di dollari, anche se vi sono ancora aree da esplorare e scoprire.

Si tratta, tuttavia, di una regione strategica che presenta alcune criticità "gestionali": circa un terzo dell'Artico è, infatti, di "proprietà" della Russia, ma tra le nazioni che ne fanno parte vi sono anche il Canada, la Danimarca (con Groenlandia e Isole Fær Øer), la Finlandia, l'Islanda, la Norvegia, la Svezia e gli Stati Uniti.

Anche altri interlocutori, come la Cina, potrebbero rafforzare la propria azione e rivestire, pur non vantando alcun diritto su questi territori, un ruolo sempre più determinante, collaborando con la Russia in quella che è stata definita *the frozen silk road*. La rotta artica, secondo quanto riportato da AGI, è la terza gamba della Via della Seta marittima, mai disegnata sulle mappe. Da tempo la Cina sta acquisendo infrastrutture portuali, accelerando i propri interventi sulle rotte della regione.

Trovandosi tra mare e terra, è difficile stabilire i “confini” di questa regione, rendendo complesso il processo di cooperazione tra i diversi stati. Diviene, dunque, ancora più necessario mantenere ottimi rapporti diplomatici, monitorando costantemente le azioni condotte dai vari paesi.

A livello giuridico, si applicano le norme del diritto del mare raccolte nella Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS) entrata in vigore nel 1994.

Il Polo Nord e la parte circostante del Mar Glaciale Artico rientrano nelle acque internazionali e le risorse presenti in quell'area sono patrimonio dell'umanità. Gli stati che si affacciano su quelle acque, invece, possono esercitare la sovranità sulle restanti aree di mare grazie alle Zone Economiche Esclusive - ZEE che arrivano di solito fino a duecento miglia nautiche dalla costa. È previsto, tuttavia, che un paese, in grado di dimostrare scientificamente che un fondale è l'estensione della propria piattaforma continentale, possa presentare all'ONU la richiesta di sfruttamento di tale fondale fino a un massimo di 350 miglia.



Parlando di terra, il discorso richiede, necessariamente, un approfondimento. La Dorsale di Lomonosov, secondo la Russia, è il prolungamento geologico della Piattaforma continentale siberiana, consentendo, dunque, alla Russia stessa di estendere la sovranità su 1,2 milioni di chilometri quadrati ricchi di idrocarburi. Sia il Canada (che la ritiene un prolungamento del proprio zoccolo continentale) sia la Danimarca (che la considera un prolungamento della Groenlandia) ritengono che i diritti su questo tratto non siano della Russia, mentre gli USA non la considerano il prolungamento di alcuno zoccolo continentale, lasciando cadere anche l'ipotesi che qualcuno possa vantare dei diritti. In realtà, secondo la norma, non si tratta di una vera e propria disputa, in quanto riguarda il riconoscimento da parte della Commissione per i Limiti della

Piattaforma Continentale del loro diritto a estendere il limite di sfruttamento delle risorse del sottosuolo oltre le 200 miglia della ZEE.

Una disputa precedente tra la Norvegia e la Russia in merito alla sovranità su uno spazio di 175 mila chilometri quadrati (area ricca di giacimenti di gas e risorse alieutiche) nel mare di Barents è stata risolta nel 2010, dividendo la zona contestata. Anche per la navigazione sussistono alcune problematiche. Come avviene per il passaggio a Nord-Ovest, anche il passaggio a Nord-Est è al centro di una controversia russa che rivendica come acque interne alcuni stretti della Federazione.

Per garantire un dialogo reale tra i paesi coinvolti, di cui alcuni sono membri della NATO, ed evitare escalation militari, nel corso degli anni sono stati istituiti organismi come l'Arctic Council, creato nel 1996 per promuovere la cooperazione economica, la tutela ambientale e lo sviluppo sostenibile, di concerto con le popolazioni locali. Ogni due anni la leadership passa a uno dei membri. Ora è in carica la Finlandia (2017 - 2019), mentre il prossimo turno (2019 - 2021) toccherà all'Islanda. A maggio è entrato in vigore l'Accordo sulla Cooperazione scientifica firmato il 23 maggio 2017 al Meeting di Fairbanks (Alaska).



Anche gli eventi conviviali sono l'occasione per mantenere vivo il dialogo. Basti pensare all'invito rivolto a Putin da Viacheslav Fetisov, ex star della NHL e ambasciatore ONU di Buona Volontà per l'Artico e l'Antartide a partecipare alla partita di hockey su ghiaccio che si terrà tra marzo e aprile del prossimo anno al Polo Nord per sensibilizzare l'opinione pubblica mondiale sul tema del cambiamento climatico. All'evento, secondo quanto riferito dall'Agenzia Tass, saranno presenti anche giocatori del Canada, degli Stati Uniti, della Norvegia, della Finlandia, della Danimarca, della Svezia e dell'Islanda.

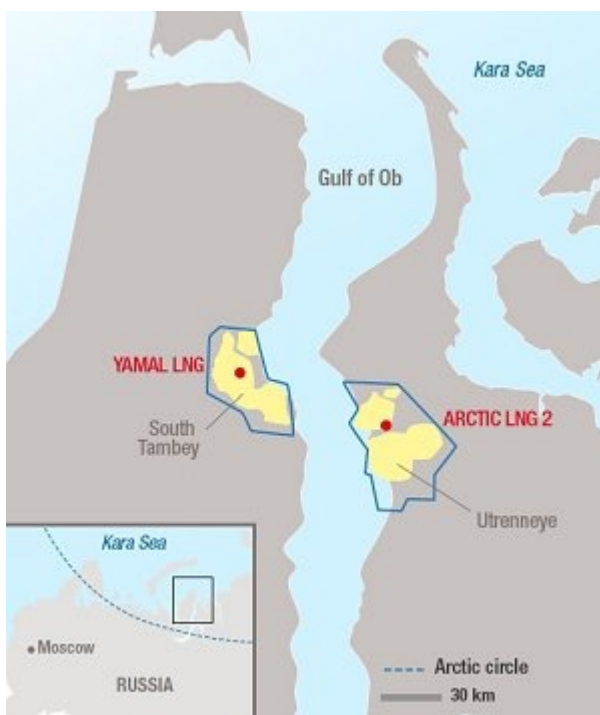
**T**

uttavia, non sempre la via diplomatica è in grado di eliminare criticità che derivano da una

combinazione di fattori spesso imprevedibili, tenendo conto che lo scioglimento dei ghiacci in

alcune zone ha portato a un'estensione delle rotte polari e, dunque, a un incremento del traffico marittimo. Non si tratta solo di far collimare le esigenze dei paesi, ma di valutare anche le velleità dei singoli che in alcuni casi non sono facilmente superabili e i fattori legati al cambiamento climatico, divenuto ormai un punto estremamente problematico.

Lo sapeva anche l'*Independent*, all'indomani del primo viaggio commerciale della storia, con due navi tedesche salpate a settembre del 2009, attraverso il Passaggio a Nord-Est, quando lo definì "un trionfo per l'uomo, un disastro per l'Umanità". E il termine "disastro" si riferiva al cambiamento climatico che determina repentine variazioni della banchisa. Secondo *Radio Free Europe Radio Liberty* l'inverno 2017-18 è stato il più caldo in assoluto. Il 6 marzo gli esperti statunitensi hanno calcolato che in media l'inverno artico tra dicembre e febbraio ha fatto registrare 4.9 gradi in più rispetto al livello usuale. Ovviamente questi sbalzi portano a un accumulo di ghiaccio in alcuni punti e all'assottigliamento dello stesso in altre aree. A causa di quest'ultimo fenomeno sono state scoperte nuove isole dell'arcipelago Novaya Zemlya che separa il Mare di Barents e quello di Kara. Dopo la scoperta delle isole, denominate Khrustalny per rendere omaggio a un *summer camp* del centro per bambini Artek presente in Crimea, il territorio russo ha subito un incremento di circa 290 mila chilometri quadrati.



Le peculiarità della regione e i *desiderata* dei paesi coinvolti potrebbero renderla "un'area di conflitto", anche se, in base alle considerazioni di alcuni analisti, in molti casi si assiste non tanto all'utilizzo della forza, ma a una "dimostrazione di forza". Tuttavia, vi è sempre una possibile



minaccia legata alla militarizzazione dell'area, in quanto estremamente ambita.

A marzo 2018, secondo *Sputnik* che ha riportato quanto espresso nel documentario "Putin", il Presidente russo aveva dichiarato che nessuno sarebbe stato minacciato. "Ma usando i nostri vantaggi", ha proseguito il presidente, "in questo caso di natura territoriale, garantiremo la sicurezza della Federazione Russa e dei suoi cittadini."

Putin ha anche ricordato che "a largo delle coste della Norvegia sono costantemente presenti i sottomarini americani: un missile per raggiungere Mosca da quella posizione impiega quindici minuti." Ovviamente Putin ha tenuto a precisare che la Russia ha la flotta adatta per le acque ghiacciate della regione e piani per il suo sviluppo. Nel corso della sua visita del 2017 alla Terra di Francesco Giuseppe, un arcipelago di 191 isole tra il Mare di Barents e il Mar Glaciale Artico, ha appreso da alcuni ricercatori che le guide turistiche straniere dicono ai visitatori che questi territori un tempo appartenevano all'URSS. In risposta Putin si è limitato a dire che "hanno già iniziato a toglierci questi territori, ma non li abbiamo ceduti a nessuno." In questi anni la Federazione ha costruito una grande struttura che include una nuova pista d'atterraggio ed edifici capaci di accogliere 150 soldati nel corso dell'anno. La nuova base dovrà tutelare le attività di trasporto marittimo.

Una cosa è certa: Putin ha sempre dimostrato il proprio interesse nei confronti di quest'area, considerata, prima del suo insediamento, un bastione militare e poi una sorta di "El Dorado", un simbolo del processo di ringiovanimento ideologico e politico e, nel contempo, un teatro per lo sviluppo delle capacità militari. Putin ha ricordato che la prima stazione di ricerca (su ghiaccio) a elevate altitudini nell'Oceano Artico avviò la propria attività grazie al ricercatore Ivan Papanin, il 21 maggio 1937. Il team della North Pole-1 station portò avanti le attività seguendo le orme dei ricercatori del passato.

In realtà, molti studi hanno confermato che lo scioglimento del permafrost nella zona russa potrebbe minacciare le infrastrutture e portare al collasso molti edifici e *pipeline* nei prossimi decenni, inondando zone nell'Estremo Nord e in Siberia. Certamente Putin non intende fermare lo sviluppo dell'area, malgrado le emergenze degli ultimi anni, tra cui esplosioni, riportate da *The Siberian Times*, nella penisola di Yamal e fughe di metano che hanno destabilizzato l'Artico.

Il paese non ha, dunque, gli strumenti per fermare l'emergenza e i tagli economici non aiutano. Secondo le analisi di *Eurasia Daily Monitor*, quel che sembra un sogno potrebbe trasformarsi in un incubo. Tra impianti nucleari e rompighiaccio, l'eccessiva militarizzazione e le previsioni sbagliate sull'andamento dei prezzi energetici, un'eventuale catastrofe nella zona dell'Estremo Nord dell'Artico è dietro l'angolo. La Russia non ha i mezzi economici per far fronte a tutto questo e le

aziende private, anche se guidate da policy governative, non sembrano voler affrontare un livello di rischio così elevato.

Secondo quanto riportato da *The New Republic*, Putin è convinto che nei territori russi dell'Artico vi siano risorse petrolifere del valore di trenta trilioni di dollari. "Compagnie petrolifere di altri Paesi", ha dichiarato ad aprile, "sarebbero più che liete di estrarre quelle riserve, ma sarebbero, comunque, state estratte. E le ricchezze sarebbero andate alla Russia." Non va tuttavia sottovalutato un fattore strategico: le politiche di Trump. *The New Republic* sottolinea che il nuovo orientamento della Casa Bianca non facilita le cose: sotto l'amministrazione Trump ("not just pro-oil, but pro-oil in Alaska specifically") l'interesse nei confronti di questa regione è decisamente aumentato, portando a nuove trivellazioni petrolifere anche nell'Artic National Wildlife Refuge - ANWR, diciannove milioni di acri della costa dell'Alaska *off limits* dal 1980 a seguito della decisione del Congresso.

A dicembre questo orientamento è stato modificato, rendendo più arduo per le compagnie petrolifere agire in territorio russo. Le nuove sanzioni sono state aggravate da quelle precedenti che proibivano alla Russia di usare materiali e tecnologie americane ed europee. E si tratta di un grave danno nei rapporti USA-Russia in quanto il processo di trivellazione è molto lungo. A febbraio è capitato alla ExxonMobil che ha annunciato di dover interrompere la collaborazione con Rosneft, una delle più grandi compagnie petrolifere russe (partecipata in gran parte dal governo), e i relativi progetti avviati. In realtà, pur costituendo un duro colpo, questo ha permesso a Putin di rafforzare l'immagine della Russia, facendo capire che, con o senza sanzioni, il paese è ancora forte nei confronti degli USA e che nuovi ambiti si stanno aprendo.

**M**a al di là delle sanzioni, delle difficili sinergie in ambito petrolifero con USA ed

Europa, della crisi del rublo, quali sono i progetti su cui Putin sta puntando per preservare il suo "El Dorado"?

Ne ha parlato nel discorso di marzo, legando le politiche sull'Artico alla necessità di sviluppare nuove tecnologie e di incrementare il livello di innovazione della Russia.

Tra le priorità rientra lo sviluppo della Northern Sea Route che sarà "la chiave per sviluppare l'Artico russo e l'Estremo Oriente" e diventerà, secondo Putin, un passaggio commerciale

marittimo in grado di rivaleggiare con il Canale di Suez. La rotta Asia-Europa dai porti cinesi attraversa lo Stretto di Bering, percorre l'Artico e termina a Rotterdam.

Per il 2025 il traffico merci lungo questa rotta decuplicherà fino a ottanta milioni di tonnellate. L'obiettivo è trasformarla in una "globale e competitiva arteria di trasporto [...] Vi ricordo," ha proseguito Putin, "che la Northern Sea Route è stata usata maggiormente ai tempi dell'URSS." Questa rotta rientra nelle Zone Economiche Esclusive russe ed è libera dal ghiaccio per due mesi l'anno. Le stime del Ministero delle Risorse Naturali riportate da *The Independent Barents Observer* parlano di un aumento dei volumi di traffico marittimo di 67 milioni di tonnellate al 2025 e di 72 al 2030. Metà di questi sarebbero di gas naturale liquefatto (LNG) e la restante parte sarebbe trasportata attraverso le acque dell'Artico Orientale russo.



*Emmanuel Macron e Vladimir Putin*

E proprio parlando di LNG, come ricorda *The Meditelegraph*, Yamal LNG, primo centro di estrazione e liquefazione della Russia nella regione (il secondo dopo l'impianto di Sakhalin II nell'Estremo Oriente del Paese) è un progetto strategico costato circa 27 miliardi di dollari. Ideato nel 2010, con Novatek (russa), Total (francese) e China National Petroleum Corporation e Silk Road Fund (cinesi), alla fine del 2017 è stata attivata la prima unità produttiva. Il trasporto del gas



è stato reso possibile da una nave cisterna, incrociata con una gasiera, ossia la *Christophe de Margerie*.

Putin ha definito nel 2016 l'apertura di Yamal "un evento cruciale non solo per il mercato energetico, ma anche per lo sfruttamento della regione artica", la cui rotta potrà portare merci da tutto il mondo e garantirà il futuro della Russia. Altre due unità saranno completate entro il 2021, con una produzione annuale di 16,5 milioni di tonnellate, e tra le risorse trasportate attraverso la Northern Route vi sarà sicuramente il carbone. Durante il Forum economico di San Pietroburgo è stato firmato un accordo che prevede la costruzione da parte del Sinara Transport Machines, una compagnia russa con sede a Ekaterinburg, di locomotive a gas naturale liquefatto (LNG) che saranno usate dalla linea ferroviaria di Gazprom della Penisola di Yamal.

Quasi alla fine del mese di maggio, secondo quanto riportato dal *Sole 24 Ore*, sempre nel corso del Forum di San Pietroburgo, il cui ospite d'onore era proprio il Presidente francese Emmanuel Macron, la compagnia francese Total ha firmato un accordo con Novatek per acquisire una partecipazione del 10% nel Progetto Arctic LNG-2 (ancora escluso dalle sanzioni). L'obiettivo è "replicare" il progetto attivo nella Penisola di Yamal anche nella Penisola di Gydan (nord della Siberia), per produrre gas naturale liquido dai grandi giacimenti russi. Secondo il presidente e amministratore delegato di Total, intervistato sul tema delle sanzioni, "il miglior modo per essere al sicuro dalle sanzioni è che non ce ne siano." Le stime del costo del Progetto si aggirano intorno ai 25,5 miliardi di dollari, con una capacità produttiva prevista di circa 19,8 milioni di tonnellate l'anno. Vi è ovviamente il timore che anche in questo caso gli USA possano imporre sanzioni per poter vendere più gas liquido americano in Europa, anche se, Putin ha ricordato, "il gas russo costa il trenta per cento in meno di quello liquido americano."



*La centrale nucleare galleggiante "Akademik Lomonosov".*

**L**'innovazione, dunque, sembra uno dei cardini del quarto mandato, come dimostra la

sperimentazione tecnologica legata alla nuova strumentazione e ai mezzi che dovranno agevolare la Russia nell'esplorazione e sfruttamento dell'Artico. Parliamo della centrale nucleare galleggiante, la "Akademik Lomonosov", lunga 144,4 metri, larga trenta, con una stazza di 21.500 tonnellate, in grado di fornire con due reattori nucleari 70 MW di elettricità e 200 MW di calore, che è salpata da San Pietroburgo il 28 aprile scorso e ha raggiunto Murmansk il 17 maggio (città di 300.000 abitanti) dove i due reattori nucleari saranno caricati per poi trasferirsi nella regione siberiana della Chukotka. Secondo le stime, dal 2019 fornirà elettricità ai 5 mila abitanti e alle miniere di carbone vicine. Per Greenpeace

se lo sviluppo del Progetto non sarà bloccato si rischia una Chernobyl sul ghiaccio [...] Le caratteristiche della Lomonosov, con la sua chiglia piatta e la mancanza di propulsione, la pongono a rischio rovesciamento e affondamento in caso di forte maltempo, e la porrebbero anche di più se il progetto fosse venduto all'estero, magari in Paesi a rischio cicloni, tsunami o tifoni. E, stando a quanto ha dichiarato Rosatom, sono già quindici i paesi che hanno mostrato interesse e che stanno progettando di costruirne.

Ma i progetti di innovazione non sono finiti: la Russia, infatti, sta pensando di sviluppare aerei cargo robot per l'Artico e l'Estremo Oriente, secondo quanto riportato a fine aprile dalla *Tass* che ha raccolto le dichiarazioni di Vladimir Voronov, a capo del Kronstadt Group's Center of Advanced Research Projects. Ci vorranno circa due anni per realizzare il primo modello. Secondo Voronov, questa tipologia di velivolo non richiederà grandi miglioramenti nella fusoliera, nei controlli e nel carrello di atterraggio:

Aggiungeremo semplicemente apparecchiature specifiche per voli automatizzati e un pilota a terra guiderà l'aeroplano usando un telecomando. I nuovi velivoli potranno viaggiare in modalità manuale e automatica.

Ma Artico, secondo quanto dichiarato da Putin nel 2017, non significa solo gestione delle risorse minerarie ed energetiche. Il governo nel 2014 ha approvato una serie di misure, inserite nei programmi per l'industria federale, da implementare entro il 2020 in grado di sviluppare le infrastrutture sociali, gli alloggi e i servizi utili a migliorare la qualità della vita e incentivare lo

sviluppo demografico nelle città della regione. Questo dovrà richiedere ovviamente una piena collaborazione tra governo, autorità locali e mondo privato.

Dunque, mentre il potere del nuovo Zar, recentemente rieletto, potrebbe estendersi, secondo alcune previsioni, a livello temporale, l'“Impero” russo sembra voler espandere il proprio dominio anche a livello territoriale, consolidando una sovranità geografica, smarrita dopo lo sgretolamento dell'Unione Sovietica.