

ROTTHE STRATEGICHE /1

4.724 chilometri
La lunghezza della
rotta artica lungo
il territorio della
Federazione russa
(2.251 miglia marine).

LA VIA DEL



Contrasto

Per Mosca può essere il corrispettivo della Via della seta per Pechino. Una direttrice marittima attraverso le acque del Polo Nord, che con il riscaldamento globale stanno diventando navigabili. Così, una volta aperta, i traffici commerciali del mondo subiranno una rivoluzione.

GHIACCIO DI VLADIMIR PUTIN

di Francesco Paolo La Bionda

Ci sono due giganteschi cilindri metallici ricolmi di uranio che se ne vanno in giro lungo la costa settentrionale russa. Fortunatamente non si tratta di armi di distruzione di massa uscite dagli arsenali del Cremlino, ma dei due reattori nucleari installati sulla nave rompighiaccio Arktika. Entrata in servizio lo scorso novembre, è la più grande imbarcazione di questo tipo mai realizzata. Almeno per il momento, dato che per ordine di Putin entro il 2035 i cantieri navali russi dovranno sfornare almeno altre sette rompighiaccio a propulsione nucleare. Tre di queste apparterranno a una nuova classe navale, ancora più faraonica delle precedenti per dimensioni e potenza.

La passione del Presidente di tutte le Russie per la marina non deriva da ricordi di gioventù, avendo servito nel Kgb e non nella flotta sovietica, bensì dalla volontà di sviluppare il traffico



A propulsione nucleare
 Arktika (335 mila tonnellate) alla fonda nel porto russo di Murmansk.

marittimo lungo la Rotta artica. Questa parte dall'arcipelago di Novaya Zemlya, sulla costa russa europea settentrionale, e porta allo Stretto di Bering, in fondo alla Siberia. E viceversa, naturalmente. Costituisce un tratto del più ampio passaggio settentrionale, la rotta che dai porti europei del mare del Nord arriva fino a quelli del Pacifico asiatico.

Si tratta di un percorso più breve rispetto a quello meridionale che passa per il Mediterraneo. E mai come quando si parla di trasporto marittimo, il tempo è denaro, come dimostra in queste settimane il caso della portacontainer «Ever Given», che si è incagliata nel Canale di Suez bloccando il traffico marittimo e causando perdite economiche astronomiche. E spingendo i russi a cogliere la palla al balzo per fare un po' di pubblicità alla rotta alternativa che passa per le loro acque.

Alessandro Panaro, capo servizio Maritime & Energy del centro studi SRM,

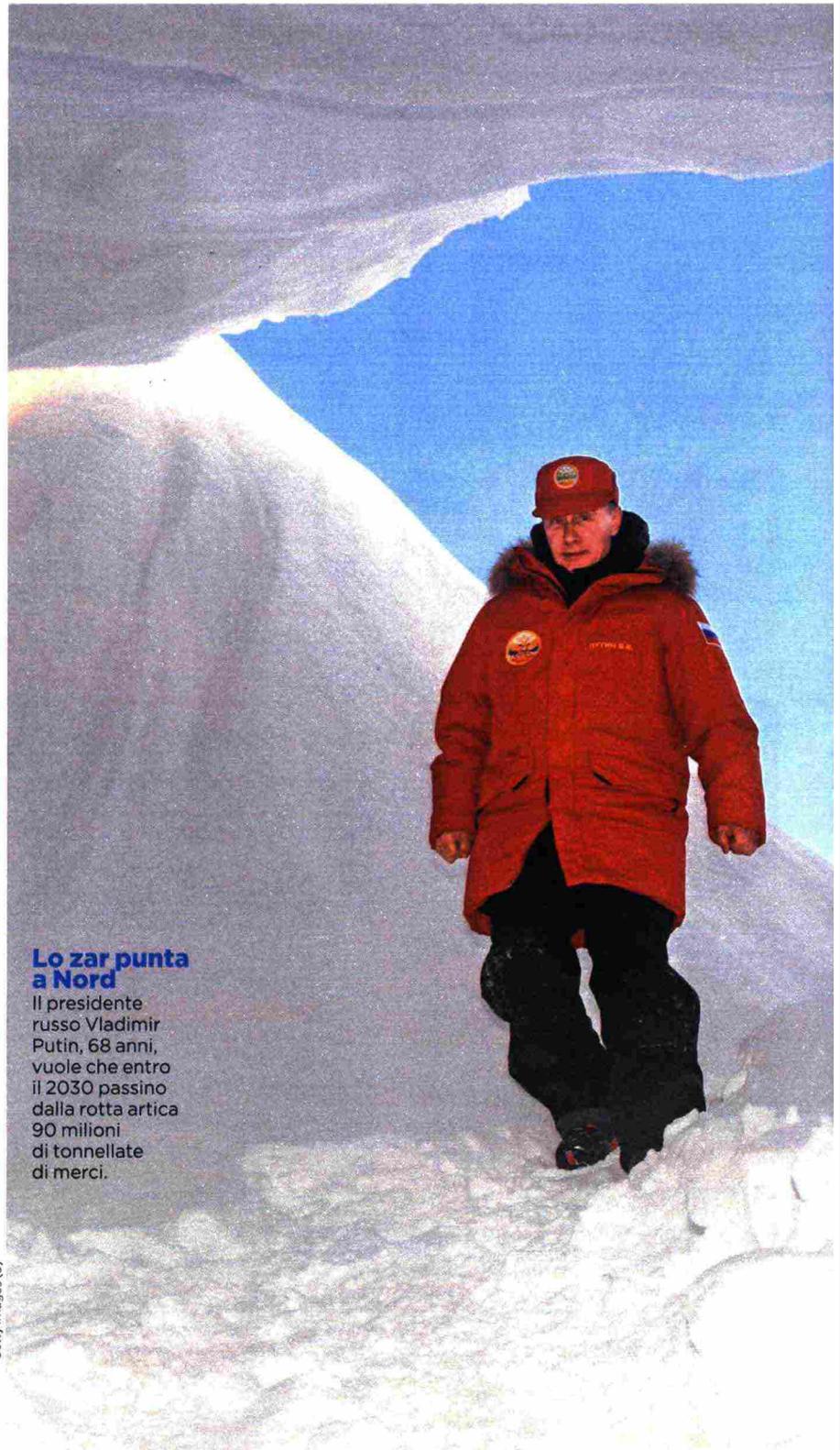
ROTTI STRATEGICHE /1

commenta: «Sul percorso della Rotta artica abbiamo realizzato uno studio insieme a Intesa Sanpaolo. Abbiamo stimato che andare da Rotterdam a Shanghai sia più veloce rispetto allo stesso viaggio tramite Suez con un risparmio del 20 per cento, pari a circa una settimana di viaggio. I dati ci dicono che i transiti navali sull'asse settentrionale sono considerevolmente aumentati, passando da 697 nel 2019 ai 1.281 del 2020».

La tratta polare però è battuta al momento da soli 300 navi contro le 19 mila che ogni anno passano per la stretta egiziana. Non è infatti sempre percorribile senza rompighiaccio, anche se la finestra temporale favorevole alla navigazione si sta allargando di anno in anno. A causa dell'aumento delle temperature, la banchisa artica si fa sempre più ridotta. Entro il 2035 potrebbe annullarsi nei mesi estivi, secondo le stime del British antarctic survey. Una catastrofe non solo per orsi polari e trichechi, ma per l'intero pianeta.

Putin però preferisce guardare il bicchiere mezzo pieno di ghiaccio sciolto e concentrarsi sulle opportunità economiche «scongelate» dall'emergenza climatica. Nel 2018 ha fissato un obiettivo di 80 milioni di tonnellate di merce trasportata annualmente lungo la rotta artica entro il 2024, posta poi rilanciata a 90 entro il 2030. Il diktat è rivolto in particolare Rosatom, il conglomerato pubblico russo che si occupa di energia e che dovrà farsi carico di sviluppare la maggior parte dei progetti e delle infrastrutture.

Se ufficialmente regna l'ottimismo alla luce della rapida crescita del traffico degli ultimi anni, con 33 milioni di tonnellate raggiunte nel 2020, è ipotizzabile che nella discrezione degli uffici si abbia a che fare con preoccupanti previsioni. La Camera dei conti del Parlamento russo ha definito senza mezzi termini «irrealizzabile» l'obiettivo entro i tempi stabiliti. L'associazione che riunisce i porti marittimi russi, nelle sue stime ritiene



Lo zar punta a Nord

Il presidente russo Vladimir Putin, 68 anni, vuole che entro il 2030 passino dalla rotta artica 90 milioni di tonnellate di merci.

getty images (3)

che, nel migliore dei casi, si arriverà a 52 milioni di tonnellate. I costi di costruzione e assicurativi per le navi destinate alla tratta polare restano poi molto alti: come il Titanic insegna, il ghiaccio è sempre un pericolo da non sottovalutare.

Al Cremlino servirebbero dei partner, soprattutto per sostenere gli ingenti investimenti necessari. Guardando a ovest però le gelide relazioni con americani ed europei non accennano a sciogliersi, nonostante la prospettiva economica appetibile. «L'Unione europea ha un peso scarsissimo nella regione, pur essendo un osservatore del Consiglio artico, e la cooperazione con Mosca si è sempre più ridotta dopo l'annessione russa della Crimea nel 2014» commenta Alessandro Vitale, titolare del corso in Arctic studies presso l'Università degli Studi di Milano.

«In quest'area estrema la Russia si scontra anche con gli Stati Uniti, a causa delle differenti visioni geopolitiche rispetto alle acque internazionali, in modo simile a quanto tale questione si sviluppa a Cipro o nel Mar Cinese meridionale. I russi rivendicano l'estendibilità dei confini marittimi a 230 miglia dalla propria costa, scelta su cui gli americani non sono affatto d'accordo. Mosca però sta puntellando il progetto con enormi investimenti, anche insieme ai cinesi, accompagnandolo con una crescente militarizzazione delle acque artiche: sono state create decine di nuove basi aeree per rafforzare il controllo sul Mar Glaciale Artico».

Volgendo lo sguardo a est, Putin vede infatti sorridere il Dragone. La Cina, perennemente affamata di materie prime e di sbocchi commerciali, guarda con grande interesse allo sviluppo della rotta artica. In primo luogo come a un corridoio energetico: lo scorso anno due terzi della merce trasportata sulla tratta è stata costituita da gas liquefatto. Nei fondali delle acque polari russe sono inoltre custodite enormi riserve di petrolio e metano.



Giacimento straordinario Il centro di estrazione di Yamal LNG, a Sabetta, in Siberia. Si stima che il giacimento custodisca 907 miliardi di metri cubi di gas.

Cncp, la compagnia petrolifera cinese di Stato, ha già investito una quota del 20 per cento nello sviluppo del colossale giacimento artico di Yamal, in cui si stimano 907 miliardi di metri cubi di gas.

Pechino guarda alla direttrice artica sul medio periodo anche come ramo «ufficioso» della sua Nuova Via della seta per far arrivare le sue merci in Europa. La compagnia marittima cinese Cosco è già la più attiva su questa tratta e copre il 19 per cento dei transiti complessivi; la prima nave cargo cinese ha percorso il tragitto nel 2013 e il numero di viaggi, seppur ancora limitato, da allora è aumentato di anno in anno.

Uno studio del governo olandese nel 2015 aveva stimato che il traffico mercantile attraverso il Canale di Suez avrebbe potuto ridursi di due terzi col pieno sviluppo della rotta artica. Pessima notizia per gli scali mercantili del Mare Nostrum, compresi quelli nostrani in crisi già dal periodo precedente alla pandemia.

Ma quanto è attendibile la previsione? Panaro fornisce il quadro: «La rotta, almeno nel breve termine, non rappresenta un vero pericolo per i porti italiani e per i traffici del Mediterraneo, che è strate-

gico e lo rimarrà ancora a lungo visti i mercati che il bacino offre affacciandosi su Europa, Nord Africa e alcune aree del Medio Oriente».

La rotta artica deve inoltre affrontare le criticità ambientali. Lo sviluppo del percorso marittimo e delle attività connesse è un'ulteriore minaccia all'ecosistema artico, già messo in crisi dall'aumento della temperatura. All'inquinamento prodotto dalle navi e dagli insediamenti umani si sommano i rischi legati alle attività estrattive, come lo sversamento accidentale di petrolio. Diverse grandi aziende nel settore dell'abbigliamento, da Nike a Ralph Lauren, si sono già impegnate a non spedire le proprie merci lungo la tratta polare per preservarne **l'ambiente**.

Intanto lo scorso 28 febbraio i russi hanno lanciato Arktika-M, il primo di due satelliti destinati a monitorare la regione. Insieme al suo gemello, che arriverà nel cosmo tra due anni, l'apparecchio monitorerà le condizioni meteo delle acque polari. Un nuovo punto di vista privilegiato per i vertici russi; chissà se servirà a mettere meglio a fuoco anche i rischi, oltre alle opportunità, della nuova corsa all'Artico. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

7 aprile 2021 | Panorama 53