

Silvia Iacuone

L'ARTICO NEL NUOVO SCENARIO GEOECONOMICO E GEOPOLITICO MONDIALE

Questioni, risorse, attori



Scienze geografiche
FrancoAngeli 



OPEN ACCESS la soluzione FrancoAngeli

Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più: [Pubblica con noi](#)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "[Informatemi](#)" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Silvia Iacuone

L'ARTICO NEL NUOVO SCENARIO GEOECONOMICO E GEOPOLITICO MONDIALE

Questioni, risorse, attori

Scienze geografiche
FrancoAngeli 

Copyright © 2025 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy. ISBN 9788835184720

Volume pubblicato con il contributo dell'Università degli studi “G. d'Annunzio” di Chieti-Pescara – Dipartimento di Economia.

I link attivi presenti nel volume sono forniti dall'autore. L'editore non si assume alcuna responsabilità sui link ivi contenuti che rimandano a siti non appartenenti a FrancoAngeli.

In copertina: Laguna glaciale Jökulsárlón (Islanda).
Foto di Luca Zarrilli, 2004

Isbn e-book open access: 9788835184720
Isbn edizione cartacea: 9788835181309

Copyright © 2025 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons
Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale*
(CC-BY-NC-ND 4.0).

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni
della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>*

Indice

Introduzione		pag.	7
1. L'Artico			11
1. Definizione della regione artica	»		11
2. Le popolazioni indigene	»		13
3. Gli aspetti giuridici	»		16
2. La questione ambientale			27
1. La questione ambientale: un <i>excursus</i> storico	»		27
2. L'impatto del cambiamento climatico sull'Artico	»		34
3. La questione artica			42
1. Cosa si intende per questione artica	»		42
2. Le nuove rotte commerciali	»		44
3. Il Consiglio Artico	»		48
3.1 Le popolazioni indigene del Consiglio Artico	»		59
4. Le risorse dell'Artico	»		64
4.1 Gli idrocarburi e le terre rare (REE)	»		64
4.2 Il settore ittico	»		72
5. Gli aspetti geopolitici: un <i>excursus</i>	»		75
5.1 Le ricadute geopolitiche dei nuovi assetti mondiali	»		80
4. L'Islanda. Terra di ghiaccio e fuoco			92
1. Cenni storico-culturali	»		92
2. L'economia islandese dal <i>boom</i> al <i>default</i>	»		98
2.1 L'industria della pesca	»		98
2.2 Il settore energetico	»		101
2.3 Il turismo	»		104

2.4 La <i>kreppa</i>	pag.	105
3. Introduzione al concetto di <i>small state</i>	»	107
3.1 Lo <i>small state</i> in letteratura	»	107
3.2 Il caso dell’Islanda: la “teoria del rifugio”	»	110
 5. L’Islanda nella questione artica	»	113
1. La politica estera islandese in materia artica	»	113
2. La <i>chairmanship</i> islandese del Consiglio Artico	»	127
3. L’Arctic Circle	»	132
4. La rotta Transpolare (TSR) tra Cina e progetti strategici	»	142
5. Interviste ad attori e osservatori privilegiati	»	157
5.1 Intervista a Margrét Steinarsdóttir	»	157
5.2 Intervista a Pia Elisabeth Hansson	»	159
5.3 Intervista a Sólrun Svandal	»	162
5.4 Intervista a Hafsteinn Helgasson	»	167
 Conclusioni	»	169
 Riferimenti bibliografici	»	175
 Riferimenti normativi	»	185
 Sitografia	»	187

Introduzione

L'Artico è una regione di difficile definizione dal punto di vista strettamente geografico, non avendo confini fisici ben delineati. Possiamo tuttavia agevolmente definire artici gli otto Paesi rivieraschi: Canada, Danimarca (cui formalmente appartengono la Groenlandia e le Isole Fær Øer), Islanda, Finlandia, Norvegia, Russia, Stati Uniti, Svezia.

L'Artico è diventato di recente uno dei fulcri degli interessi e delle preoccupazioni mondiali per ragioni che attengono all'ambiente, alla geopolitica, alla geoconomia, alla geostrategia, e che tutte insieme costituiscono la cosiddetta "questione artica".

L'analisi prende le mosse dagli aspetti ambientali che vanno interessando la regione artica: come è tristemente noto, il riscaldamento globale sta causando lo scioglimento dei ghiacci della calotta polare, il che sta rendendo più facile e veloce non solo il raggiungimento dell'Artico, ma anche il collegamento tra Estremo Oriente ed Europa attraverso rotte commerciali che attualmente sono percorribili soltanto per pochi mesi l'anno, ma che sono destinate a divenire permanenti se non si riuscirà a invertire questa drammatica tendenza. Stiamo parlando del "Passaggio a Nord-Est" (meglio conosciuto come "Rotta del Mare del Nord"), del "Passaggio a Nord-Ovest" e della "Rotta Transpolare" che dallo stretto di Bering attraversa il Polo Nord sfociando verso l'Islanda, la cui localizzazione diventa pertanto strategica nell'ambito del recente progetto cinese di una "*Polar Silk Road*".

Oltre agli aspetti legati alla prospettiva di nuove rotte commerciali, l'Artico presenta un altro motivo di grande interesse per le principali potenze mondiali, e cioè la presenza di ingenti quantitativi di risorse energetiche inesplorate: dagli studi effettuati nel 2008 dall'*US Geological Survey* è emerso che sotto i ghiacci artici sarebbero infatti presenti il 13% delle riserve petrolifere mondiali, il 20% di gas liquido e il 30% di gas naturale, oltre che notevoli quantità delle sempre più richieste terre rare.

Questa circostanza ha generato una serie di ulteriori problematiche (geo-

politiche, geostrategiche, di sicurezza, commerciali, economico-sociali, di tutela delle popolazioni indigene), rese ancora più complicate dalla mancanza di una giurisdizione *ad hoc* per l'Artico, dovendosi invece fare affidamento sulle norme generali del diritto internazionale e del diritto del mare, oltre che su atti di *soft law* e accordi che difficilmente riescono a garantire in ogni occasione una linea applicativa coerente.

È questo l'ambito di riferimento del caso di studio approfondito, che riguarda il ruolo che un Paese come l'Islanda, tipico esempio di *small state*, può giocare in un contesto caratterizzato da dinamiche e attori di livello globale. Si tratta, infatti, di un Paese molto attento alla cooperazione internazionale, alla diplomazia e allo sviluppo sostenibile dell'economia, relativamente poco analizzato nella letteratura geografica e caratterizzato da una posizione strategica che lo rende quasi una porta d'ingresso nella regione artica e quindi particolarmente adatto a intercettare i traffici marittimi mondiali e a costituire, potenzialmente, un importante punto di ricerca e soccorso attraverso l'ambizioso ed ecosostenibile progetto del Finnafjord Port, di cui, ad oggi, dopo un promettente avvio dei lavori, non si hanno ulteriori aggiornamenti.

La trasversalità del tema ha richiesto un lavoro di approfondimento articolato per tematiche: si è al tal proposito esaminata la copiosa e multidisciplinare letteratura prodotta in materia di questione artica, così come il relativo materiale di natura giuridica (trattati, accordi, convenzioni), le dichiarazioni ufficiali, i *report* del Consiglio Artico, le relazioni, i *working papers*, i *briefing papers*.

Sono state inoltre effettuate due missioni di ricerca in Islanda, indispensabili per avere una esperienza diretta della realtà oggetto di analisi. La prima ha avuto come obiettivo la partecipazione all'edizione 2019 dell'Arctic Circle, che è il principale *forum* internazionale di confronto e dibattito sulle questioni artiche, aperto a tutti i soggetti interessati (funzionari di governo, politici, investitori, esperti in materia, scienziati, accademici, studiosi, esperti delle popolazioni indigene) e che si è tenuto presso l'Harpa Concert Hall and Conference Centre di Reykjavík tra il 10 e il 13 ottobre 2019. La seconda missione è stata invece occasione per svolgere delle interviste ad alcuni esperti e "addetti ai lavori", ottenendo informazioni inedite e punti di vista che hanno dato una maggiore consapevolezza al lavoro. In particolare, sono state realizzate interviste con: Margrét Steinarsdóttir dello Human Rights Centre of Iceland; Pia Elisabeth Hansson dell'Institute of International Affairs and Centre for Small State Studies; Sólrun Svandal, l'allora Ministro degli Affari Esteri islandese; Hafsteinn Helgason, Director Business Development della Efla.

Questo libro si compone di cinque capitoli. Nel primo capitolo viene descritta l'area artica nelle sue definizioni convenzionali, si prosegue con una

breve disamina delle popolazioni indigene che abitano la regione, e si affrontano le questioni giuridiche. Il secondo capitolo affronta la questione ambientale, con un *excursus* storico sui trattati e sugli accordi specifici per la regione artica. Il terzo capitolo si concentra sulla questione artica, della quale vengono analizzati i diversi aspetti, che vanno dalle rotte commerciali agli interessi energetici e a quelli legati alla pesca, al ruolo del Consiglio Artico e agli interessi geopolitici, con un riferimento anche alle ripercussioni che le attuali dinamiche geopolitiche stanno avendo sulla regione (Russia-Ucraina, Usa-Groenlandia, Cina). Nel quarto capitolo viene introdotto il caso di studio attraverso un inquadramento storico-geografico dell'Islanda, dei suoi principali settori economici (pesca, energia, turismo) e del suo collocamento geopolitico alla luce della sua condizione di *small state* (concetto questo che viene prima definito in termini generali e poi ricondotto al caso specifico). Infine, il quinto capitolo approfondisce il ruolo dell'Islanda all'interno della questione artica analizzando il suo ruolo diplomatico e la sua politica estera in materia artica, i suoi interessi nazionali (fra i quali gli accordi con la Cina) e i suoi margini di manovra, contenuti supportati da quanto emerso dalle interviste condotte da chi scrive ad alcuni attori e osservatori privilegiati.

1. L'Artico

1. Definizione della regione artica

Dal greco ἀρκτικός (arktikòs), termine legato alla costellazione dell'Orsa (ἄρκτος = orso) Maggiore nell'emisfero boreale e a quella Minore, in cui è compresa la stella polare Polaris, l'Artide, più comunemente Artico, è un'area di non immediata definizione.

Bisogna innanzitutto chiarire che non si tratta di un continente, a differenza della contrapposta “terra australis” composta per il 98% da ghiacci perenni; i ghiacci artici sono invece il risultato del congelamento del Mar Glaciale Artico, la cosiddetta calotta polare artica, per questo mutevoli e soggetti alle condizioni metereologiche e ambientali. Non potendo individuare confini territoriali ben precisi, convenzionalmente si parla di Artico come di quella zona a nord del Circolo Polare Artico, quindi al di sopra del parallelo a 66°33'39" di latitudine Nord¹; alcuni scienziati lo individuano invece come l'area a nord dell’“Arctic tree line”, quella linea di alberi artici che costituisce l'immaginario confine tra foresta e tundra, dove il paesaggio è ghiacciato e caratterizzato da arbusti e licheni; un'ultima ipotesi racchiude la zona artica con un'isoterma, che accomunerebbe tutte le alte latitudini in cui nel mese di luglio le temperature massime sfiorano i 10 °C, definizione molto probabilmente da rivedere, se non addirittura da scartare, in un futuro molto prossimo, a causa del riscaldamento globale.

¹ Si tratta dell'area compresa tra il Polo e il Circolo Polare Artico, nella quale almeno una volta l'anno si verificano i cosiddetti fenomeni della “notte polare” (24 ore di buio al solstizio d'inverno) e “sole di mezzanotte” (24 ore di luce al solstizio d'estate).

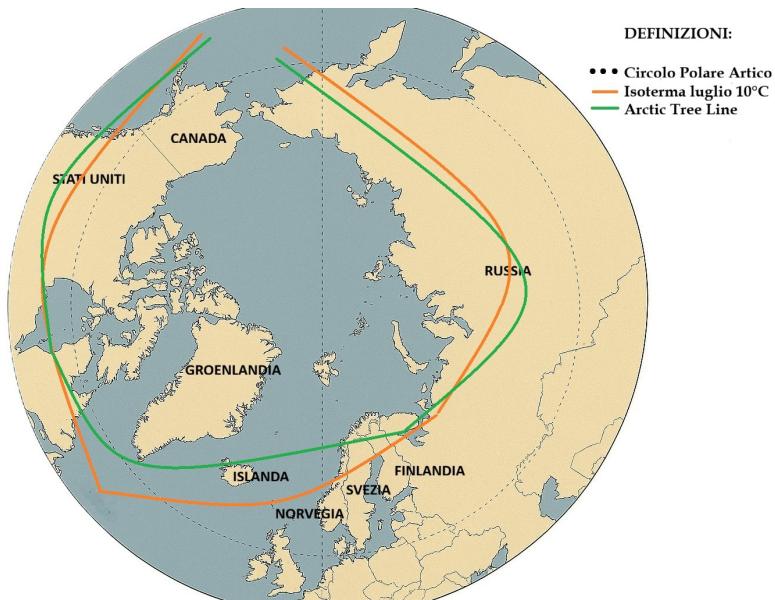


Fig. 1 – Definizioni di area artica (Fonte: elaborazione da M365 Copilot)

Attorno al Polo Nord si estende per circa 14 milioni di km² il Mar Glaciale Artico, considerato da molti il quarto oceano del mondo. Bacino dipendente dall’Oceano Atlantico, bagna le coste dell’Europa settentrionale, dell’Asia e dell’America, da cui il parallelismo con l’appellativo di Mediterraneo Artico, ad indicare un *Mar Medi Terraneum* (“mare nel mezzo della Terra”). Attraverso lo stretto di Bering, il Mar Glaciale Artico sfocia nell’Oceano Pacifico, mentre il limite con l’Oceano Atlantico è sicuramente meno immediato, poiché viene individuato nelle catene montuose sottomarine tra Groenlandia e Scozia, che formano una vera e propria barriera alle acque polari. Nello specifico il confine segue il tratto meridionale del Passaggio a Nord-Ovest, nella Baia di Baffin, dall’isola di Baffin alla Groenlandia occidentale, poi dalla costa nord-orientale della Groenlandia alle isole Svalbard, ed infine dall’estremo meridione delle Svalbard fino a Capo Nord in Norvegia, passando per l’Isola degli Orsi.

A causa dell’elevata presenza di isole e arcipelaghi, nel Mar Glaciale Artico si possono individuare numerosi mari interni, tra cui i più estesi sono il Mare di Groenlandia e il Mare di Norvegia, che si incontrano tra la costa orientale della Groenlandia e quella occidentale della Norvegia, il Mare di Barents, e a seguire, lungo la costa russa, il Mare di Kara, il Mare dei Laptev e il Mare della Siberia Orientale; risalendo le coste opposte occidentali, troviamo invece il Mare di Beaufort e il Mare dei Čukči, tra l’Alaska e la Siberia orientale.

Il clima artico è caratterizzato da inverni molto freddi e lunghi con temperature che scendono anche sotto i -58 °C, ed estati brevi e fresche con temperature minime intorno ai -10 °C. A causa dell'inclinazione dell'asse di rotazione della Terra, da aprile a settembre si verifica il fenomeno del cosiddetto "Sole di Mezzanotte", ovvero la permanenza del Sole sulla linea dell'orizzonte, chiaramente in misura variabile a seconda della vicinanza al polo geografico; al contrario nei mesi restanti si ha un lungo periodo di "Notte Polare".

Le terre polari si dividono in europee, asiatiche e americane, a seconda della vicinanza alle rispettive masse continentali. Le terre artiche europee, così come quelle asiatiche, si dividono tra Norvegia e Russia, e comprendono le isole norvegesi Svalbard e Jan Mayen, e le russe Terra di Francesco Giuseppe e Novaja Zemlja; le terre polari asiatiche comprendono invece le isole russe Piccola Tajmyr, Schmidt, della Solitudine, Wiese e Ušakov, De Long, Wrangel e Herald, e gli arcipelaghi della Severnaja Zemlja e della Nuova Siberia. Le terre polari americane invece, divise tra Canada e Stati Uniti, comprendono la Groenlandia e le isole della Regina Elisabetta.

Nello specifico si definiscono artici gli otto Paesi costieri che si affacciano sulla regione, ovvero Canada, Stati Uniti, Danimarca (e dunque Groenlandia e Isole Fær Øer), Islanda, Norvegia, Svezia, Finlandia e Russia.

Nonostante a un occhio esterno l'Artico possa sembrare una terra desolata e a tratti inospitale, complice l'immaginario comune di un paesaggio prettamente ghiacciato e dominato dalla natura, in realtà molte zone della regione sono abitate dall'uomo già da migliaia di anni, riuscendosi ad adattare al territorio vivendo delle risorse offerte da terra e mare. Oggi, tutte le popolazioni che abitano l'Artico discendono da quelle originarie dell'Asia centrale, che circa 12000 anni fa, a causa del ritirarsi dei ghiacci, iniziarono a spostarsi a Nord, da cui discendono le attuali etnie che popolano la Russia, e che, passando attraverso lo Stretto di Bering, raggiunsero il continente americano, generando l'etnia Inuit.

2. Le popolazioni indigene

Oggi il 10% dei circa 4 milioni di abitanti che popolano l'Artico è costituito da indigeni.

Distribuite in sette degli otto Paesi Artici (a eccezione quindi dell'Islanda, che non presenta tale componente nella sua popolazione), le popolazioni indigene si dividono fino a quaranta diversi gruppi linguistici, e otto principali per tipologia di etnia: Inuit, Jakuti, Komi, Tungusi, Sami, Nency, Yupik e Aleuti.

Purtroppo, la colonizzazione e le degenerate condizioni ambientali, con conseguente progressivo scioglimento dei ghiacci, hanno portato pian piano queste etnie a modificare i propri stili di vita tradizionali originali.

Andando ad approfondire ognuno dei principali gruppi di popolazioni indigene, sicuramente la maggior concentrazione di autoctoni la troviamo in Siberia, poi in Alaska e Groenlandia e infine in Asia e nella Penisola Scandinava.

Il primo inquadramento giuridico internazionale sulle popolazioni indigene è stato l'ILO 107², che è stato riformulato nel 1989 e modificato nell'ILO 169³. In questa Convenzione, i popoli indigeni sono definiti, nell'articolo 1, in due diversi modi:

«a) Tribal peoples in independent countries whose social, cultural and economic conditions distinguish them from other sections of the national community, and whose status is regulated wholly or partially by their own customs or traditions or by special laws or regulations.

b) Peoples in independent countries who are regarded as indigenous on account of their descent from the populations which inhabited the country, or a geographical region to which the country belongs, at the time of conquest or colonisation or the establishment of present state boundaries and who, irrespective of their legal status, retain some or all their own social, economic, cultural and political institutions»⁴.

Ad oggi non esiste una definizione ufficiale dell'essere “indigeni”, date le grandi differenze tra i vari gruppi in termini non solo di lingua e cultura, ma in generale di modelli di organizzazione socio-economica.

Le Nazioni Unite hanno comunque individuato alcuni criteri comuni di appartenenza a questa categoria:

- a) auto-identificazione come popolo indigeno;
- b) continuità storico-culturale con le società pre-coloniali;
- c) legame viscerale con i territori e le risorse naturali;
- d) propri sistemi sociali, economici o politici;
- e) lingua, cultura e credenze proprie;
- f) formazione di gruppi non dominanti all'interno della società;
- g) volontà e tentativo di mantenere e riprodurre i loro ambienti e sistemi tradizionali come popoli e comunità distinti dalla società.

Con una presenza di circa 120.000 persone, gli *Inuit*, stabilitisi in Nord America circa 5.000 anni fa, si distribuiscono oggi per lo più lungo le coste dell'America Settentrionale, della Groenlandia e della Siberia Nord-Orien-

² Indigenous and Tribal Populations Convention, 1957 (No. 107).

³ Indigenous and Tribal Peoples Convention, 1989 (No. 169).

⁴ www.humanrights.is.

tale. Sono proprio loro i famosi “Eschimesi” con cui da sempre, banalmente e in modo impreciso, si identificano i popoli artici, ideatori dell’*igloo*, tipica abitazione degli Inuit di Canada e Groenlandia, composta totalmente da blocchi di ghiaccio. Gli Inuit di altre zone abitavano invece, tradizionalmente, tende con struttura in legno o osso di balena, ricoperte da pelli e neve.

I più numerosi sono sicuramente gli *Jakuti*, o Sacha, in Siberia, in particolare nella Repubblica Sacha o Jakutija; con una popolazione di circa 450.000 abitanti, questo gruppo turcofono si può dividere in due sottotipi, gli Jakuti del Nord, tradizionalmente seminomadi, cacciatori e allevatori di renne, e gli Jakuti del Sud, allevatori di ovini e cavalli.

I *Komi*, conosciuti anche come Sirieni, con 290.000 abitanti popolano la Repubblica dei Komi in Russia; abituati da sempre a vivere in grandi gruppi familiari di decine di persone lungo il bacino dei fiumi, hanno basato la loro sussistenza su caccia e pesca, introducendo anche l’agricoltura e l’allevamento dei bovini solo nel XVIII secolo. Il sottogruppo del Nord Komi-Ižemci basa la propria economia ancor più sulla tradizione, ovvero l’allevamento di renne.

Quarti per numerosità, circa 90.000, i *Tungusi* abitano l’Asia nord-orientale, ed in particolare Siberia, Mongolia e Cina Settentrionale. Il loro nome deriva dalla originale appartenenza di queste varie etnie allo stesso gruppo linguistico “tunguse”; storicamente sono cacciatori e allevatori di renne, mentre qualche sottogruppo del Sud è anche dedito all’allevamento di cavalli e cani da slitta.

I *Sami* abitano la Penisola di Kola e la Norvegia centrale; meglio conosciuti come Lapponi, anche se erroneamente, in quanto non tutti i Lapponi sono di etnia Sami, con i loro 75.000 componenti, sono da sempre nomadi e allevatori di renne. Si tratta senza dubbio del gruppo etnico che maggiormente ha lottato per mantenere la propria identità, il proprio stile di vita, la propria cultura, non assimilandosi mai alla realtà locale dei diversi contesti territoriali dei loro insediamenti temporanei. Solo dagli anni Cinquanta la popolazione Sami ha iniziato progressivamente a smettere il nomadismo, dando vita a primi agglomerati urbani con propri ordinamenti politici.

Con una popolazione di circa 40.000 persone, i *Nency* si distribuiscono da oltre 6.000 anni in terra russa, dividendosi in più sottogruppi, dei quali i Nency della tundra sono sicuramente i più numerosi, abitando le zone più a Nord e vivendo di allevamento di renne. Popolano zone aspre e remote, minacciate gravemente dall’andamento del cambiamento climatico, che rende la tundra sempre più imprevedibile e meno vivibile, difficoltà queste accentuate dalla scoperta che quelle terre contengono uno dei più grandi giacimenti di gas del pianeta. Questa scoperta fa ovviamente gola alle più grandi potenze mondiale e mette a forte rischio uno stile di vita precario e debole.

Seguono infine i due gruppi indigeni meno numerosi, i circa 24.000 *Yupik* e i circa 18.000 *Aleuti*. Gli *Yupik* abitano le coste dell'Alaska sud-occidentale, l'Isola di San Lorenzo, e l'estremo oriente russo; insieme agli Inuit sono meglio conosciuti come Eschimesi, basando la propria economia su caccia e pesca. Tra gli *Yupik* si distinguono gli *Alutiiq* e gli *Yupik* dell'Alaska, e gli *Yupik* siberiani. Il nome *Yupik* deriva dall'unione della parola *yup'**ik* *yuk* che significa "persona", e del suffisso -*pik* che significa "reale" o "genuino"; dunque, letteralmente, "persone reali".

Gli *Aleuti* abitano le Isole Aleutine tra Alaska e Russia; insieme ai Sami, sono stati gli autoctoni più conservatori della propria tradizione, riuscendo a vivere di pesca e cacciando mammiferi marini fino al XX secolo; oggi gli *Aleuti* basano la propria economia sulla pesca commerciale e la caccia alle foche.

3. Gli aspetti giuridici

A differenza del continente Antartico, per l'Artico non esiste una definizione giuridica internazionale in quanto non è mai stato stilato alcun accordo o trattato condiviso tra gli Stati Artici che lo identificasse in quanto tale.

Secondo la dottrina, entrambe le regioni polari non si considerano assoggettate alla sovranità di alcuno Stato; seguendo questa linea, per l'Antartico si è giunti a risultati sicuramente più definiti, parlando di territorio "internazionalizzato", soggetto ad un complesso di norme che ne disciplinano anche l'utilizzo, attraverso la ratifica del Trattato di Washington nel 1959, che disciplina alcuni specifici ambiti come le pretese territoriali, le attività militari, la libertà di ricerca scientifica o la cooperazione, consentendo un maggiore equilibrio internazionale. Successivamente, dopo la classificazione delle risorse antartiche come "patrimonio comune dell'umanità" da parte dell'Onu e in virtù del Protocollo di Madrid del 1991, sono stati introdotti ulteriori provvedimenti a regolamentare lo sfruttamento delle risorse minerarie, nonché una maggiore attenzione alla valutazione delle attività sotto l'ottica dell'impatto ambientale.

Non sono chiaramente mancate le rivendicazioni territoriali; tuttavia, mentre sulla regione antartica vige la protezione neutralizzante del Trattato, non pochi problemi si riscontrano in quella artica. A questo riguardo, va detto che alcuni Stati hanno attinto alla "teoria della contiguità", o "teoria della prossimità geografica" (Castangia, 1988) per legittimare su base giuridica le proprie pretese di sovranità, arrivando a non considerare occupazione l'estensione della propria sovranità su territori geograficamente contigui, in particolar modo su quelli così ostili alla vita umana.

In particolare, la tendenza degli Stati Artici a rivendicare una qualche sovranità sul Polo Nord prende il nome di “teoria dei settori”, secondo cui ogni Stato è sovrano su tutti gli spazi terrestri e marini, nonché sullo spazio aereo, «inclusi in un triangolo avente il vertice nel Polo Nord e la sua base in una linea che congiunge i punti estremi delle coste proprie di ciascuno Stato» (Conforti, 2013); teoria che ha tuttavia incontrato il disaccordo degli altri Stati e degli attori internazionali in ragione della mancata validità giuridica in quanto non sorretta dall’effettiva occupazione. Al contrario, decisi sostenitori della *teoria dei settori* sono stati fin da subito Canada, Russia, Stati Uniti e Danimarca che, sulla sua falsariga, nel XX secolo hanno sostenuto una posizione secondo la quale la loro sovranità avrebbe dovuto essere considerata estesa sul territorio fino al Polo Nord, in quanto *terra nullius*.

Per capire meglio la questione, bisogna innanzitutto ricostruire la giurisdizione, da secoli in evoluzione, che regola i mari e le acque territoriali, attraverso un’analisi del diritto internazionale marittimo, dei diversi trattati e delle convenzioni in materia, oltre che le consuetudini, le raccomandazioni e gli atti di *soft law*. Nel caso della regione artica in effetti non si può parlare di vuoto giuridico, ma si può senz’altro affermare che non esiste un regime giuridico *ad hoc*, problema che in qualche modo può risolversi appoggiansi a delle alternative giuridiche, proprio per la natura di area marittima circondata da Stati. Tra queste sventta per carattere di internazionalità ed esaurività la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (United Nations Convention on the Law of the Sea-Unclos), firmata durante la conferenza delle Nazioni Unite svoltasi a Montego Bay il 10 dicembre 1982: «Gli Stati contraenti della presente Convenzione, animati dal desiderio di disciplinare, in uno spirito di mutua comprensione e cooperazione, tutti i problemi relativi al diritto del mare e coscienti della portata storica della presente Convenzione che costituisce un importante contributo al mantenimento della pace, della giustizia e del progresso di tutti i popoli del mondo, constatando che l’evoluzione a partire dalle Conferenze delle Nazioni Unite sul diritto del mare tenutesi a Ginevra nel 1958 e nel 1960, ha accentuato la necessità di una nuova Convenzione sul diritto del mare generalmente accettabile, consci che i problemi degli spazi oceanici sono strettamente collegati e devono essere considerati nel loro insieme, riconoscendo che è auspicabile stabilire tramite la presente Convenzione, tenuto debitamente conto della sovranità di tutti gli Stati, un ordine giuridico per i mari e per gli oceani che faciliti le comunicazioni internazionali e che favorisca gli usi pacifici dei mari e degli oceani, l’utilizzazione equa ed efficiente delle loro risorse, la conservazione delle loro risorse viventi, e lo studio, protezione e preservazione dell’ambiente marino, considerando che la realizzazione di questi obiettivi contribuirà alla realizzazione di un ordine economico internazionale equo e giusto

che tenga conto degli interessi e delle necessità di tutta l’umanità ed in particolare, degli interessi e delle necessità specifici dei Paesi in via di sviluppo sia costieri che privi di coste, desiderando che la presente Convenzione sviluppi i principi contenuti nella risoluzione 2749 (XXV) del 17 dicembre 1970, nella quale l’Assemblea generale delle Nazioni Unite ha in particolar modo solennemente dichiarato che l’area dei fondi dei mari e degli oceani ed il loro sottosuolo, oltre i limiti della giurisdizione nazionale, così come le loro risorse, sono patrimonio comune dell’umanità e che la loro esplorazione e sfruttamento vengono condotti a beneficio di tutta l’umanità, indipendentemente dalla collocazione geografica degli Stati, convinti che la codificazione e lo sviluppo progressivo del diritto del mare realizzati con la presente Convenzione contribuiranno al rafforzamento della pace, della sicurezza, della cooperazione e delle relazioni amichevoli tra tutte le nazioni conformemente ai principi di giustizia e di uguaglianza dei diritti e che promuoveranno il progresso economico e sociale di tutti i popoli del mondo, conformemente agli scopi ed ai principi delle Nazioni Unite, quali sono enunciati nella Carta, affermando che le questioni non disciplinate dalla presente Convenzione continuano ad essere disciplinate dalle norme e dai principi del diritto internazionale generale»⁵.

Dopo questa lunga introduzione, il documento si sviluppa in 17 parti più 9 allegati per affrontare le più svariate tematiche e sfaccettature. Per molto tempo il diritto internazionale marittimo si è basato sul principio della “libertà dei mari”, secondo cui, ad esclusione di una piccola striscia di tre miglia nautiche costiere, vigeva il divieto per ciascun Stato di ostacolare o anche solo intralciare l’utilizzo dei mari da parte degli altri Stati, proclamando il mare libero e non appartenente a nessuno. Il limite di utilizzo dello spazio marino per ognuno andava dunque di pari passo con la libertà di utilizzo altrui, concedendo a tutti le stesse possibilità.

Il principio secondo cui “ciascuno è libero, per il diritto delle genti, di viaggiare sul mare in quei luoghi e presso quelle Nazioni che a lui piaccia” si fa risalire al 1601, anno in cui Hugo Grotius affrontava nel suo “Mare Liberum” il problema della libertà di navigazione per gli Olandesi contro le mire portoghesi nell’Oceano Indiano. Concetto, quello della libertà di navigazione e totale libertà dei mari, inizialmente ostacolato dalla Gran Bretagna, che intendeva difendere i propri interessi commerciali di pesca nel Mare del Nord, posizione trattata da Selden nel “Mare Clausum seu Dominium Mari” del 1635. La stessa Gran Bretagna cambiò poi orientamento, facendo di quel principio il simbolo della sua potenza marittima.

Venne intanto introdotta una deroga al principio della libertà dei mari,

⁵ Dichiarazione di Montego Bay, 1982.

consistente nella regola dell'estensione delle “acque territoriali” di ciascun Stato fino alle tre miglia, coincidenti all'epoca con la massima gittata delle artiglierie. Principio ancora pressoché sconosciuto nel secolo scorso, per mare territoriale (o acque territoriali) si intende la fascia di mare adiacente allo Stato costiero su cui questo esercita la propria sovranità, al di là della terraferma e delle acque interne, e nel caso si trattasse di uno Stato arcipelago, sulle sue acque arcipelaghe⁶.

La sovranità dello Stato costiero si estende anche allo spazio aereo sovrastante il mare territoriale, il fondo e il sottofondo marino; l'ampiezza massima di queste acque è stata poi stabilita in dodici miglia dalle linee di base, ampliando la prima definizione che considerava questo limite come misura complessiva delle acque territoriali e della zona contigua⁷. Il processo che ha portato all'attuale adozione di questa definizione (anche da parte degli ultimi Paesi come Gran Bretagna e Stati Uniti ancora fedeli al limite delle tre miglia) è stato tutt'altro che breve:

- nel 1604, dopo la guerra con la Spagna, il re inglese Giacomo I proclamò le *King's Chamber*, in cui affermava che «entro i nostri porti, approdi, ancoraggi, baie o altri luoghi di nostro dominio (...) non sarà tollerata forza, violenza, sorpresa od offesa», delimitando, attraverso una carta, le cosiddette “Camere del Re”, ovvero le acque contigue alla costa sotto la sovranità dell'Ammiragliato, garantendo la neutralità britannica. L'altro fine già menzionato in precedenza consisteva chiaramente nel tentativo di ostacolare gli olandesi in favore della libertà dei mari;

- nel 1703 veniva riconosciuta come norma di diritto internazionale l'estensione delle acque territoriali al limite massimo delle tre miglia; principio affermatosi grazie alla teoria enunciata nella “De Dominio Maris Dissertation” del giurista neozelandese Bynkershoek, secondo cui «potestas terrae finitur ubi finitur armorum vis» (il dominio terrestre ha termine ove finisce la forza delle armi);

- nel 1878, con il “Territorial Water Jurisdiction Act”, la Gran Bretagna iniziò ad adottare in forma ufficiale il limite delle tre miglia;

- fu solo nel Novecento che il principio della *libertà dei mari* acquisì un ruolo istituzionale e rilevante, grazie al secondo dei “Quattordici Punti” con cui nel 1918 il Presidente Wilson difese gli interessi degli Stati Uniti dichiarando «la libertà assoluta di navigazione su tutti i mari, fuori delle acque territoriali, in pace e in guerra, salvo che i mari siano totalmente o in parte chiusi da un'azione internazionale per l'applicazione di accordi internazionali»;

- con la Conferenza dell'Aja, nel 1930, molti Stati riconobbero il limite

⁶ Ginevra, I, 1,1, Unclos 2,1.

⁷ Ginevra, 1, 24.

delle tre miglia come principio riconosciuto dalle norme consuetudinarie vigenti, tranne l'Italia che invece propose un'estensione del limite a sei miglia. Fu inoltre introdotto anche il “diritto di transito inoffensivo” per le unità militari e mercantili straniere nelle acque territoriali. Si tratta di un diritto secondo cui è garantito e lecito il passaggio, continuo e sollecito, delle navi di ciascuno Stato, per attraversare il mare territoriale straniero senza entrare nelle acque interne, oppure per proseguire verso una rada o un porto, situati questi, nelle acque interne. La sosta è permessa solo ed esclusivamente per cause di forza maggiore o pericolo, e il transito è considerato inoffensivo se «non è pregiudizievole alla pace, al buon ordine o alla sicurezza dello stato costiero»⁸.

Restrizioni al diritto di transito inoffensivo possono essere previste dallo Stato costiero solo per determinati motivi, quali la sicurezza della navigazione o la protezione dell'ambiente marino, purché non vi siano celati provvedimenti discriminatori verso un particolare Paese.

Un grande passo in avanti fu compiuto dagli Stati Uniti in tempi più recenti, nel 1978, quando, a fronte dell'estendersi della giurisdizione esclusiva degli Stati costieri su alcune aree di alto mare, diedero vita al “Freedom of Navigation Programme” (Fon), stabilendo di «non prestare acquiescenza nei confronti di atti unilaterali di altri Stati volti a restringere i diritti e le libertà della comunità internazionale nella navigazione e nel sorvolo».

Riassumendo, fino al XIX il principio del *mare territoriale*, inteso come fascia di mare costiero equiparata addirittura allo stesso territorio dello Stato, e in quanto tale sottoposta all'esclusivo potere governativo dello Stato rivierasco, era ancora quasi del tutto estraneo. Successivamente, si affermò sempre di più la pretesa degli Stati costieri di controllo dei mari adiacenti, per giungere alla situazione attuale in cui il primario principio della *libertà dei mari* non costituisce più regola generale e fondante, ma semmai contribuisce semplicemente a incrementare il corposo insieme di principi che compongono il diritto internazionale marittimo.

Su questa linea interpretativa, la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare sostituisce infatti il concetto della libertà dei mari del XVII secolo, sinonimo di assenza di regole, decisamente appetibile per gli interessi commerciali e strategici delle grandi potenze europee, rivoluzionando alcune teorie passate e introducendo nuove definizioni, indicando, una fra tutte, le acque internazionali come proprietà di tutti, invece che terra di nessuno. Con i suoi articoli, la Convenzione ha tradotto in regola le consuetudini fino ad allora in vigore.

Prima di giungere alla stesura della Convenzione come conosciuta attual-

⁸ Ginevra, I,14,4 Unclos 19,1.

mente, bisogna ricordare alcuni precedenti tentativi embrionali; la primissima Conferenza delle Nazioni Unite sul diritto del mare si svolse a Ginevra nel 1958 e produsse come risultato quattro convenzioni: la Convenzione sul mare territoriale e la zona contigua, la Convenzione sulla pesca e la conservazione delle risorse biologiche dell'alto mare, la Convenzione sull'alto mare e la Convenzione sulla piattaforma continentale. Solo dopo svariate sessioni e un lungo lavoro di revisione, venne firmata a Montego Bay la Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare del 1982, ottenendo finalmente un documento esaustivo che, seppur ancora incompleto e inadatto a esigenze sopravvenute, appare in grado di disciplinare quasi tutti gli aspetti giuridici dell'ambito marino.

Ciò che identifica maggiormente la Unclos ad oggi, è l'aver basato il concetto di regolamentazione degli spazi marini sulla dualità “piattaforma continentale/zona economica esclusiva” (Zee). Già dal secondo dopoguerra, sono andati crescendo in maniera esponenziale nella prassi i poteri dello Stato costiero, sostenuti inizialmente dalla dottrina Truman (Presidente degli Stati Uniti del tempo) in tema di *piattaforma continentale*, esposta nella Dichiarazione del 28 Settembre 1945, in cui, posto che la piattaforma continentale fosse il prolungamento in mare della terraferma, dichiarò che le risorse naturali situate nel fondo e sottofondo marino adiacenti alla costa erano da ritenersi sotto la sovranità degli Stati Uniti. Nel dettaglio, scientificamente «la piattaforma continentale di uno Stato costiero comprende il fondo e il sottosuolo delle aree sottomarine che si estendono al di là del suo mare territoriale attraverso il prolungamento naturale del suo territorio terrestre fino all'orlo esterno del margine continentale, o fino a una distanza di 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, nel caso che l'orlo esterno del margine continentale si trovi a una distanza inferiore. [...] Il margine continentale comprende il prolungamento sommerso della massa terrestre dello Stato costiero e consiste nel fondo marino e nel sottosuolo della piattaforma, della scarpata e della risalita. Non comprende gli alti fondali oceanici con le loro dorsali oceaniche né il loro sottosuolo». Inoltre «i punti fissi che definiscono la linea che indica il limite esterno della piattaforma continentale sul fondo marino [...] vengono fissati a una distanza non superiore a 350 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, oppure a una distanza non superiore a 100 miglia marine dall'isobata dei 2500 metri, che è la linea che collega i punti dove la profondità delle acque è pari a 2500 metri».⁹

Nonostante queste disposizioni, per quanto invece riguarda le dorsali sottomarine, il limite esterno della piattaforma continentale non va oltre la

⁹ Unclos, VI, art.76, §§ 1,3,5,6,7.

distanza di 350 miglia marine dalle linee di base dalle quali viene misurata la larghezza del mare territoriale, limite che non viene applicato in alcuni casi, come le elevazioni sottomarine, gli elementi naturali del margine continentale, ovvero tavolati, rialzi, duomi, banchi o speroni. Infine, a tal proposito la Convenzione stabilisce che lo Stato costiero considera il limite esterno della propria piattaforma continentale al di là di 200 miglia marine dalle linee di base dalle quali si misura la larghezza del mare territoriale, utilizzando ideali linee diritte non superiori a 60 miglia marine di lunghezza che collegano punti fissi definiti da coordinate in latitudine e longitudine¹⁰.

Per quanto riguarda i diritti che lo Stato costiero vanta sulla piattaforma continentale, la Convenzione li individua in quelli sovrani con la finalità dell'esplorazione e sfruttamento delle risorse naturali: «le risorse naturali indicate nella presente Parte consistono nelle risorse minerali e altre risorse non viventi del fondo marino e del sottosuolo come pure negli organismi viventi appartenenti alle specie sedentarie, cioè organismi che, allo stadio adulto, sono immobili sul fondo o sotto il fondo, oppure sono incapaci di spostarsi se non restando in continuo contatto fisico con il fondo marino o con il suo sottosuolo»¹¹.

Bisogna specificare che il diritto sovrano sulla piattaforma continentale non dipende dall'occupazione effettiva né fittizia e nemmeno da una qualche proclamazione, ma nonostante questo il diritto è esclusivo. Infatti, se per qualsiasi motivo lo Stato costiero non ritenga di esplorare o sfruttare le risorse lasciandole intatte, comunque nessun altro Paese ha il diritto di intraprendere quelle attività senza un accordo espresso¹². «I diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non pregiudicano il regime giuridico delle acque e dello spazio aereo sovrastanti. L'esercizio dei diritti dello Stato costiero sulla piattaforma continentale non deve impedire la navigazione o produrre alcuna ingiustificata interferenza nei riguardi di essa e di altri diritti e libertà di altri Stati, sanciti della presente Convenzione»¹³.

L'altro nuovissimo principio introdotto dalla Unclos e al quale ci si riferisce ormai nella prassi, è quello della *zona economica esclusiva*, ovvero «la zona al di là del mare territoriale e ad esso adiacente, sottoposta allo specifico regime giuridico stabilito nella presente Parte, in virtù del quale i diritti e la giurisdizione dello Stato costiero, e i diritti e le libertà degli altri Stati, sono disciplinati dalle pertinenti disposizioni della presente Convenzione. [...] La zona economica esclusiva non si estende al di là di 200 miglia marine dalle

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Idem, art.77.

¹² Ibidem.

¹³ Idem, art.78, §§ 1,2.

linee di base da cui viene misurata la larghezza del mare territoriale»¹⁴, ove per “linea di base” si intende la linea dalla quale si misura l’ampiezza delle *acque territoriali* (definite in precedenza); esistono varie ipotesi previste dalla normativa internazionale: la *linea di base normale* da cui parte la misura della larghezza del mare territoriale, corrisponde alla linea di bassa marea lungo la costa¹⁵; nel caso invece di *scogliere affioranti* o isole situate su atolli, corrisponde alla linea di bassa marea della scogliera, dal lato del mare aperto¹⁶; nel caso in cui invece la linea di costa dovesse essere notevolmente incavata e frastagliata, viene di solito preso in considerazione il metodo delle *linee di base diritte*, per tracciare la linea di base dalla quale si misura la larghezza del mare territoriale. Anche in caso di difficoltà nell’individuare i punti appropriati per il tracciamento delle linee di base diritte, ovviamente questo metodo non può essere impiegato da uno Stato a suo piacimento per separare il mare territoriale di un altro Stato dall’alto mare o da una zona economica esclusiva¹⁷.

La zona economica esclusiva gode di un regime giuridico sui generis, non assimilabile né a quello dell’alto mare, né a quello del mare territoriale. «Nella zona economica esclusiva lo Stato costiero gode di: a) diritti sovrani sia ai fini dell’esplorazione, dello sfruttamento, della conservazione e della gestione delle risorse naturali, biologiche o non biologiche, che si trovano nelle acque soprastanti il fondo del mare, sul fondo del mare e nel relativo sottosuolo, sia ai fini di altre attività connesse con l’esplorazione e lo sfruttamento economico della zona, quali la produzione di energia derivata dall’acqua, dalle correnti e dai venti; b) giurisdizione conformemente alle pertinenti disposizioni della presente Convenzione, in materia di: i) installazione e utilizzazione di isole artificiali, impianti e strutture, ii) ricerca scientifica marina, iii) protezione e preservazione dell’ambiente marino, c) altri diritti e doveri previsti dalla presente Convenzione»¹⁸, sempre tenendo ben presente, a sua volta, i diritti e i doveri degli altri Stati. In particolare, all’interno di una zona economica esclusiva, tutti gli Stati, sia costieri che non, hanno diritto alla libertà di navigazione e di sorvolo o di altri usi del mare, chiaramente riconosciuti in ambito internazionale, come ad esempio le attività svolte da navi, aeromobili o sottomarini; è chiaro che anche se si è all’interno di una Zee, gli Stati debbano tenere conto di quanto previsto sia dal Diritto Internazionale, sia dalla giurisdizione dello Stato costiero¹⁹.

¹⁴ Idem, V, artt.55, 57.

¹⁵ Idem, II, art.5.

¹⁶ Idem, II, art.6.

¹⁷ Idem, II, art.7.

¹⁸ Idem, V, art.56.1.

¹⁹ Idem, V, art. 58.1, 58.3.

Nella Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare manca un esplicito riferimento alla regione artica, ma, come detto più volte, essendo in questo caso l'Artico classificato come oceano, viene assoggettato automaticamente al diritto del mare. Oltre alle regole generali sugli spazi marini, la Convenzione presenta però anche una sezione, che si compone di un solo articolo, dedicata alle “aree coperte dai ghiacci”: «Gli Stati costieri hanno il diritto di adottare e applicare leggi e regolamenti non discriminanti intesi a prevenire, ridurre e tenere sotto controllo l'inquinamento marino provocato dalle navi in aree coperte dai ghiacci entro i limiti della zona economica esclusiva, dove condizioni climatiche particolarmente rigide e la presenza di ghiacci per la maggior parte dell'anno ostacolano o determinano condizioni di eccezionale pericolosità per la navigazione, e l'inquinamento dell'ambiente marino provocherebbe danni gravi o scompensi irreversibili all'equilibrio ecologico. Tali leggi e regolamenti debbono tenere in debito conto le esigenze della navigazione nonché la protezione e la preservazione dell'ambiente marino, sulla base della documentazione scientifica più affidabile di cui si disponga»²⁰.

È un articolo, questo, che si fa riferire automaticamente alla regione artica, poiché come già spiegato, per l'Antartide esiste un trattato specifico che vieta le rivendicazioni territoriali, per cui sono molto pochi gli Stati costieri che possono avvalersi di questa normativa volta alla preservazione dell'ambiente marino delle zone ghiacciate; si tratta di un provvedimento che riconosce agli Stati costieri il diritto/dovere di rispettare e far rispettare i regolamenti atti alla prevenzione e riduzione dell'inquinamento derivante dal passaggio di navi entro la propria zona economica esclusiva.

Per far fronte ad eventuali problemi applicativi derivanti da clausole, piuttosto che da difficoltà decisionali derivanti dalla particolare geomorfologia del territorio, o per cercare di non incorrere in scivoloni diplomatici, la Convenzione nel 1982 ha dato vita a tre istituzioni, il Tribunale Internazionale del diritto del mare, l'Autorità Internazionale dei fondali marini, ma soprattutto la Commissione sui Limiti della Piattaforma Continentale (Commission on the Limits of the Continental Shelf-Clcs). Composta da ventuno esperti di geofisica, geologia e idrografia, tra tutti gli Stati aderenti alla Convenzione, l'obiettivo della Commissione è quello di colmare i vuoti normativi della Unclos in relazione all'estensione dei limiti della piattaforma continentale al di là delle 200 miglia nautiche dalla costa. Nel 2001 la Russia è stata il primo Paese a presentare domanda alla Clcs avanzando pretese sulla dorsale di Mendeleev, Alpha e Lomonosov, domanda rigettata poiché non fu ritenuta idonea l'applicazione dell'estensione alle 350 miglia marine. Ognuno dei

²⁰ Idem, VIII, art. 234.

Paesi aderenti alla Convenzione ha un lasso di tempo di dieci anni dalla ratifica per presentare domanda di estensione della piattaforma continentale alla Commissione.

Un primissimo tentativo di collaborazione tra gli Stati, se pur con valenza più politica che normativa, è stato l'istituzione nel 1952 del *Consiglio Nordico*, un forum interparlamentare creato da Danimarca, Islanda, Norvegia, Svezia, e al quale si aggiunse solo dopo tre anni, la Finlandia. Si potrebbe definire come il Parlamento del Nord Europa, al quale prendono parte 87 deputati, eletti dai singoli Paesi, e si occupa di favorire la cooperazione su temi caldi in ambito economico, giuridico, sociale, ambientale, culturale e delle comunicazioni.

Non avendo potere sovranazionale, le varie disposizioni dibattute in Consiglio rimangono comunque sottoposte all'approvazione dei singoli parlamenti nazionali; dall'anno della sua creazione sono state oggetto di interesse diverse tematiche, dalla proposta nel 1954 di creare un mercato comune, a quella nel 1958 di istituire la libera circolazione di persone tra i paesi membri, alla cooperazione in materia di sicurezza sociale e sanitaria, passando poi, negli anni Ottanta, per la collaborazione in ambito scientifico e la protezione ambientale, e in tempi più recenti affrontando anche tematiche attualissime come la globalizzazione e il cambiamento climatico.

Nel 1971 è stato istituito il *Consiglio Nordico dei Ministri*, a coadiuvare il Consiglio nelle mansioni di cooperazione intergovernativa dei Paesi aderenti; il Consiglio si riunisce due volte l'anno, affrontando quelle tematiche che poi verranno eventualmente accettate e adottate dal Consiglio Nordico dei Ministri e i rispettivi Parlamenti nazionali.

Il Consiglio Nordico è affiancato anche da un organo decisionale principale, il *Presidium*, e un organo tecnico, il *Nordic Committee for Co-operation (Nsk)*, sempre di natura politica.

In tempi più recenti, nel 2008, in occasione della Conferenza sull'Oceano Artico a Ilulissat per discutere tematiche attuali come il cambiamento climatico, la sicurezza per l'Artico, le nuove rotte marittime, è stata anche firmata la *Dichiarazione di Ilulissat* da cinque Stati Artici, Canada, Danimarca, Norvegia, Russia e Stati Uniti d'America, di accordo tra le parti, a cominciare dal rispetto del vigente frastagliato quadro normativo, nel rispetto delle dinamiche ambientali e socio-economiche.

Anche in questo caso abbiamo davanti un documento con valenza unicamente politica e non giuridicamente vincolante, ma si tratta sicuramente di un valido tentativo da parte degli Stati Artici (o perlomeno da parte di alcuni) di pervenire ad obiettivi comuni e stabilire punti d'incontro sul trattamento dell'area artica sotto i più svariati aspetti evolutivi. Esplicitando il loro impegno a rispettare questioni relative alla protezione dell'ambiente marino,

alla libertà di navigazione e di ricerca scientifica, all'estensione dei limiti previsti dalla piattaforma continentale, gli Stati firmatari si dichiarano automaticamente allineati al rispetto degli obblighi, questa volta giuridicamente riconosciuti, previsti dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare; Convenzione non menzionata esplicitamente nella Dichiarazione in quanto, al tempo, gli Stati Uniti non l'avevano ancora ratificata.

Proprio per la sua caratteristica unicamente diplomatica, tra le righe della Dichiarazione non emergono misure concrete che siano risolutive delle varie tematiche citate, ma si compone semplicemente di un insieme di buoni propositi, una sorta di inno alla collaborazione, specificando con fermezza la loro sovranità sull'Artico: «We therefore see no need to develop a new comprehensive international legal regime to govern the Arctic Ocean»²¹.

Alla luce di questa macchinosa analisi, si ribadisce che per l'Artico non si è davanti a un caso di vuoto giuridico, ma che non si possa neanche parlare di “regime giuridico” più o meno *ad hoc*, quanto piuttosto di *governance* su più livelli, ma anche multiforme e multisettoriale. La questione giuridica artica ricalca la complessità morfologica e geopolitica dell’area, per cui siamo davanti ad un insieme di regimi decisionali a livello regionale e statale, fino a quello internazionale e transnazionale, passando attraverso atti di *soft law*, raccomandazioni, pareri, dichiarazioni, ma anche atti di *hard law* e riferimenti giuridicamente riconosciuti, come ad esempio la Convenzione. La questione è ancora in evoluzione e bisogna capire se sarà mai possibile provare a dare vita ad un regime giuridico specifico per l’area, con tutte le difficoltà già evidenziate, o se invece si prediliga la via del rafforzamento dei provvedimenti non giuridicamente vincolanti già esistenti, o ancora se si tenda a prendere in considerazione un’ipotesi integrativa dell’interpretazione della Convenzione; quel che è certo, per ora, è che i forti interessi in gioco dei singoli Stati non aiutano a intraprendere una strada giuridica che risulti troppo vincolante.

²¹ Ibidem.

2. La questione ambientale

1. La questione ambientale: un *excursus* storico

È purtroppo evidente a tutti la drammatica situazione ambientale in cui versa il nostro Pianeta. Nel 2013 l'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), gruppo intergovernativo delle Nazioni Unite fondato nel 1988 dalla World Meteorological Organization (WMO) e dalla United Nations Environment Program (UNEP), ha stimato un aumento della temperatura atmosferica globale di circa 0.9 °C, a causa delle rivoluzioni industriali, tra il 1880 e il 2012, temperatura da vedere in lieve rialzo, di circa 1.1 °C, se si fa un confronto rispetto alla temperatura media preindustriale, dal 1750 al 1800.

Espressione utilizzata spesso, erroneamente, come sinonimo di cambiamento climatico, in realtà il *global warming*, o riscaldamento globale, ma come anche il raffreddamento, sono fenomeni assolutamente naturali, facenti parte del normale equilibrio funzionale del Pianeta; ciò che lo rende così degno di attenzione è il fatto che in quest'era siamo davanti ad un fenomeno causato esclusivamente dall'azione umana. La causa primaria è infatti l'elevatissima concentrazione di anidride carbonica nell'aria, derivante dall'abuso crescente di risorse energetiche come carbone, petrolio e gas naturale, di combustibili fossili, ma anche dalla deforestazione o dal settore primario, che contribuiscono a creare il tipico effetto serra.

Ovviamente il riscaldamento globale è un fenomeno che non riguarda solo l'atmosfera, e dunque temperatura, precipitazioni, componenti chimiche, ma si ripercuote rovinosamente su tutto ciò che è natura, causando lo scioglimento dei ghiacci, sia delle montagne che dei ghiacci polari, e dunque l'innalzamento del livello delle acque e, riflettendo le radiazioni solari, l'aumento delle temperature di mari e oceani, con pericolo di sommersione di alcune coste; chiaramente gli alti livelli di anidride carbonica si concentrano anche nelle acque, causando un aumento dell'acidificazione, con conseguen-

ze disastrose per molte specie viventi. Dall'altro lato un aumento consistente delle temperature causa fenomeni come desertificazione, precipitazioni estreme, uragani, ondate di caldo anomalo alternato a inverni gelidi, la diffusione di nuove malattie tropicali o la migrazione di animali.

Nel 2018 un ulteriore studio condotto dall'IPCC ha stimato un aumento della temperatura media tra i 3 °C e i 4 °C entro il 2100, rispetto alla temperatura media registrata tra il 1986 e il 2005; una previsione davvero allarmante che purtroppo poggia già le basi sull'aumento di 1.5 °C stimato entro il 2030, una sorta di punto di non ritorno.

Allo stato attuale delle cose, l'obiettivo è quello di non superare questa soglia massima di aumento, riducendo i livelli di gas serra nell'atmosfera attraverso due modalità operative, da un lato provando direttamente a ridurre le emissioni, tramite utilizzo di energia pulita rinnovabile, riciclo dei rifiuti, uso di veicoli elettrici e così via, dall'altro attraverso l'eliminazione dei quantitativi in eccesso di anidride carbonica, ad esempio tramite riforestazione.

L'unica certezza è che bisogna agire tempestivamente per cambiare l'andamento delle cose, per non superare i *punti critici*, ovvero quel limite oltre il quale si creerebbero dei cicli di retroazione positivi totalmente indipendenti e autoalimentati, non più conseguenti neppure dell'azione umana, ma conseguenza di sé stessi e quindi senza freni.

Secondo una classifica stilata dalla Global Carbon Atlas sui Paesi maggiori produttori di CO₂, in testa c'è la Cina, con un volume di 9.84 miliardi di tonnellate nel 2017; il secondo Paese più inquinante sono gli Stati Uniti con un volume di 5.3 miliardi di tonnellate, mentre al terzo posto c'è l'India con 2.4 miliardi di tonnellate, al quarto la Russia con 1.7 miliardi di tonnellate e poi Giappone e Germania intorno al miliardo di tonnellate. Seguono poi Iran, Arabia Saudita, Corea del Sud e Canada.

Inizialmente l'ONU, l'Organizzazione delle Nazioni Unite, nata nel 1945 per riportare pace ed equilibrio dopo le guerre mondiali ed evitare ulteriori conflitti futuri, persegua solo tre obiettivi relativi alla tutela dei diritti umani, a garantire la pace e a migliorare i livelli di sviluppo socio-economico, ma nulla che riguardasse in alcun modo l'ambiente. Solo negli anni Sessanta nasce la cosiddetta *questione ambientale*, quando iniziano ad essere evidenti i primi danni creati dallo sviluppo economico intensivo.

Si inizia a parlare, con una nuova coscienza, di clima, cambiamenti climatici e la stretta correlazione tra questi e determinati gas inquinanti solo dopo le rivoluzioni industriali. Negli anni Settanta del XIX secolo iniziano i primi studi relativi agli effetti dell'attività antropica sul clima e, in particolare, una svolta arrivò nel 1896, anno in cui lo scienziato svedese Svante Arrhenius per primo sostenne che la causa dell'aumento del riscaldamento globale fosse la combustione fossile.

Negli anni sono state attuate una serie di misure e strategie per fronteggiare il cambiamento climatico, tutte basate su due direzioni:

1) mitigazione, ovvero strategie che incidono sulle cause del cambiamento climatico, che agiscono oggi per salvaguardare l'ambiente di domani; le misure più utilizzate sono, tra le altre, l'obiettivo di riduzione delle emissioni inquinanti e l'aumento dell'utilizzo di energia rinnovabile;

2) adattamento, che sono invece quelle strategie che agiscono, allo stato di fatto, sugli effetti del cambiamento climatico; si tratta di quelle misure volte all'adeguamento delle politiche alle nuove circostanze, nel tentativo non solo di limitare i danni già arrecati ma anche di sfruttare eventuali nuovi vantaggi.

Parallelamente alle strategie di mitigazione e adattamento esistono dei principi, sia che siano inseriti in alcuni trattati internazionali, sia che costituiscano delle vere e proprie norme consuetudinarie, che hanno effetto vincolante per i Paesi. Si tratta di criteri quali il *principio di buon vicinato*, volto ad evitare usi nocivi del territorio come lo svolgimento di attività lecite ma pericolose, svolgendo le attività con la dovuta diligenza; il principio *dell'informazione d'urgenza*, nel caso in cui si verifichino incidenti ambientali con effetti transfrontalieri; il *divieto dell'uso nocivo dei corsi d'acqua*; il principio *"chi inquina paga"*; il principio di precauzione che sollecita l'astensione dall'intraprendere iniziative rischiose e/o l'adozione di misure preventive; ed ancora il *principio delle responsabilità comuni ma differenziate*, un regime da applicare in misura diversa a seconda dell'impatto causato dal singolo Paese. Ci sono poi due principi in ambito ambientale che non hanno natura consuetudinaria, ovvero il *principio di equità*, o *responsabilità, intergenerazionale*, che in una dimensione temporale dinamica prende in considerazione anche le azioni delle generazioni future, e il *principio di sviluppo sostenibile*, che promuove lo sviluppo attuale senza però che sia impedito quello delle generazioni future, principio che, come detto, non è vincolante ma viene preso come parametro di riferimento da tutto il diritto internazionale.

La prima Dichiarazione ONU su tematiche ambientali si svolse a Stoccolma nel 1972, in occasione della Conferenza sull'Ambiente Umano, mossa dal «bisogno di prospettive e principi comuni al fine di inspirare e guidare i popoli del mondo verso una conservazione e miglioramento dell'ambiente umano»¹; si trattava di una raccomandazione, pertanto, in quanto tale, fonte internazionale non vincolante, che in 26 principi esortava i Paesi a tutelare l'ambiente e preservarlo nell'interesse delle generazioni presenti e future, investendo in ricerca e sviluppo, nell'educazione, in politiche che riuscissero a promuovere uno sviluppo socio-economico senza dimenticare che «l'uomo

¹ Dichiarazione delle Nazioni Unite sull'ambiente umano, Stoccolma 1972.

è al tempo stesso creatura e artefice del suo ambiente, che gli assicura la sussistenza fisica e gli offre la possibilità di uno sviluppo intellettuale, morale, sociale e spirituale»².

Il primo provvedimento vincolante è stato il prodotto della Convenzione di Ginevra del 1979, entrata in vigore il 16 marzo 1983, con cui «le parti (ovvero i paesi che l'hanno ratificata) si impegnano a collaborare per limitare, prevenire e ridurre gradualmente le loro emissioni di inquinanti atmosferici e a lottare contro l'inquinamento atmosferico transfrontaliero che ne deriva. La decisione conclude la convenzione per conto dell'Unione europea (Unione). Anche tutti gli Stati membri sono parti contraenti della convenzione»³. Attraverso lo sviluppo di otto protocolli sull'ambiente, per la prima volta i Paesi aderenti si impegnavano a collaborare, riunendosi regolarmente per valutare i progressi, attuare strategie politiche *ad hoc*, impegnandosi in attività di ricerca e sviluppo per monitorare le emissioni inquinanti, sempre attraverso un continuativo scambio di informazioni.

Nel 1987 venne pubblicato il cosiddetto Rapporto Brundtland, conosciuto anche come “Our common future”, che costituiva il rapporto finale della Commissione Mondiale per l'Ambiente e lo Sviluppo, fondata dall'ONU nel 1983. Si tratta di una delle più importanti riflessioni sulla questione ambientale, nonché precursore di un embrionale diritto internazionale sull'ambiente. Al suo interno è contenuta la celebre definizione di sviluppo sostenibile: «lo sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri»⁴. Si ispireranno poi a questo rapporto tutte le seguenti conferenze globali in materia di clima, per cui anche se non si tratta di una fonte vincolante, siamo comunque di fronte a una misura politica di grande valore che ha posto le basi per gli interventi futuri.

Al fine di garantire ai Paesi una chiara conoscenza scientifica sul progressivo andamento del cambiamento climatico e dei conseguenti effetti ambientali e socio-economici, nel 1988 fu istituito l'IPCC, Intergovernmental Panel On Climate Change, dalla World Meteorological Organization (WMO) e dall'United Nations Environment Program (UNEP), in ambito ONU. Si tratta di un ente di ricerca intergovernativo, ad oggi il principale strumento internazionale per la valutazione dei cambiamenti climatici, nato al solo scopo di effettuare una revisione globale sulle effettive conoscenze scientifiche diffuse tra gli Stati, che ha successivamente implementato anche il ruolo di valutatore di ulteriori variabili come l'impatto dell'azione antropica e le

² Ibidem.

³ Convenzione di Ginevra sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza, 1979.

⁴ Rapporto Brundtland, 1987.

strategie di mitigazione e adattamento. Si tratta di una misura non vincolante, ma comunque di grande interesse mondiale, come la sua conseguente produzione, nel 1995, del Second Assessment Report dell'IPCC, che costituirà il trampolino di lancio per il Protocollo di Kyoto del 1997.

Il 1992 segna un punto di svolta per la questione ambientale con il Vertice della Terra di Rio de Janeiro, sede in cui si incontrarono i rappresentanti di 172 Paesi in occasione della Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo, UNCED, nel tentativo di risolvere problemi globali come la povertà, il crescente divario tra Nord e Sud del mondo, e soprattutto iniziare a parlare concretamente di un nuovo sistema economico sostenibile, ponendo sullo stesso piano, per la prima volta, la protezione ambientale e lo sviluppo socio-economico. Dalla Conferenza di Rio sono nati tre accordi non vincolanti (l'Agenda 21, la Dichiarazione di Rio su ambiente e sviluppo, la Dichiarazione dei principi per la gestione sostenibile delle foreste) e due Convenzioni giuridicamente vincolanti a livello internazionale (la Convenzione quadro sui cambiamenti climatici, la Convenzione sulla diversità biologica).

Infine, *La Convenzione quadro delle Nazioni Unite* sui cambiamenti climatici, UNFCCC, accordo internazionale ratificato da 197 Stati ed entrato in vigore solo nel 1994, per la prima volta riflette sulla assoluta necessità, e dunque fissa l'obiettivo, di stabilizzare il livello massimo di emissioni di gas a effetto serra sopportabili per il Pianeta. La Convenzione prevede un intervento prioritario da parte dei Paesi industrializzati, quelli maggiormente responsabili delle emissioni, ovvero gli appartenenti all'OCSE (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico), seguiti in diversa misura anche dai Paesi in via di sviluppo, coerentemente con il già citato principio delle responsabilità comuni ma differenziate, dovendo sia gli uni che gli altri redigere delle relazioni periodiche sulle politiche e i provvedimenti attuati. Si tratta però ancora di una misura ibrida, poiché per sua natura giuridicamente vincolante, ma gli obblighi che pone non hanno ancora natura esecutiva per i Paesi; si avranno degli sviluppi in tal senso solo dopo qualche anno, con il Protocollo di Kyoto.

A tal proposito, sulla scia del suddetto principio internazionale, la Convenzione viene concretizzata attraverso il *Protocollo di Kyoto*, che ne diventa la sua applicazione esecutiva; adottato nel 1997 a Kyoto, ed entrato in vigore solo nel 2005, si tratta di uno dei trattati giuridicamente vincolanti di maggiore efficacia, contenendo obiettivi specifici e quantificati di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra per i Paesi aderenti (chiamati "Parti" della Convenzione quadro), ovvero la Comunità Europea e 37 Paesi industrializzati. Il primo adempimento era stato disposto per il periodo dal 2008 al 2012, con l'obiettivo di ridurre le emissioni totali dei Paesi industrializzati del 5% rispetto al 1990, mentre il secondo obiettivo prolungava il periodo fino al

2020, per una riduzione del 18% rispetto ai livelli del 1990. Per adempiere agli obblighi previsti, il Protocollo aveva previsto due vie di azione: da un lato le misure nazionali, quindi rafforzamento di politiche di miglioramento dell'efficienza energetica, utilizzo di energia rinnovabile o promozione di metodi di agricoltura sostenibile; dall'altro meccanismi flessibili basati sul mercato. Questi meccanismi sono basati sulla natura collaborativa tra Stati, il coordinamento delle politiche o l'azione congiunta.

Il Protocollo di Kyoto porta però con sé delle criticità, a cominciare dal fatto che l'impostazione obbligatoria dei provvedimenti è rivolta sempre ai soli Paesi più sviluppati, ed inoltre bisogna considerare che uno dei Paesi maggiormente inquinanti come gli USA non hanno aderito al Protocollo, mentre la Russia si è ritirata tra il primo e il secondo periodo e Giappone e Nuova Zelanda non hanno mai partecipato al secondo.

Dopo la nascita del UNFCCC, periodicamente le Parti hanno continuato a riunirsi per fare il punto su traguardi e nuovi obiettivi.

Nel 2015 si sono svolte la COP21 e la CMP11 (11° sessione della riunione delle parti del protocollo di Kyoto), che hanno portato alla stipula *dell'Accordo di Parigi*; si tratta di uno dei più importanti accordi globali a livello climatico, che poneva l'obiettivo di limitare l'aumento della temperatura mondiale ben al di sotto dei 2°C, ancor meglio se sotto 1,5°C. Sarebbe entrato in vigore nel 2016, non appena ratificato dai 55 Paesi maggiormente responsabili di almeno il 55% delle emissioni inquinanti. Per raggiungere l'obiettivo stabilito, l'Accordo prevedeva interventi per lo più di mitigazione, preparando dei contributi nazionali ogni cinque anni per controllare l'andamento delle misure intraprese da ogni Paese e porsi sempre nuovi piccoli obiettivi per adempiere agli obblighi sottoscritti. L'unico limite dell'Accordo di Parigi, a differenza della UNFCCC e del Protocollo di Kyoto, è stato la non previsione di un organo sovranazionale di giustizia al quale rivolgersi in caso di controversie in materia di clima tra pubblico e privato.

Dall'Accordo di Parigi ad oggi, gli Stati hanno provato a raggiungere gli obiettivi stabiliti, non con grandi successi; nel 2018 erano ancora nettamente superiori gli investimenti in petrolio e gas naturale rispetto a quelli in energie rinnovabili.

A novembre 2021 si è svolta la COP26, questa volta con quattro obiettivi decisamente ambiziosi per provare a risollevare le drammatiche sorti del Pianeta, considerando che, secondo l'IPCC, il riscaldamento globale rischia davvero di diventare un fenomeno irreversibile. Il primo obiettivo mira ad azzerare del tutto le emissioni nette a livello globale entro il 2050, cercando di contenere l'aumento del riscaldamento globale intorno a 1,5 °C; per raggiungere questi livelli i Paesi dovranno sicuramente aumentare gli investimenti in energia rinnovabile, diminuire la dipendenza dal carbone e ridurre

la deforestazione. Il secondo obiettivo riguarda invece la necessità di adoperarsi per la tutela delle comunità e degli *habitat* naturali, proteggendo ecosistemi e migliorando infrastrutture e incrementando mezzi di sussistenza per aiutare i Paesi in via di sviluppo. Il terzo punto sottolinea l'importanza di destinare ingenti investimenti in materia di clima, mentre il quarto e ultimo obiettivo, riguarda la collaborazione intesa su più livelli, sia tra governi, sia a livello nazionale tra pubblico e privato.

Nello stesso anno, nell'ambito del *Green Deal* (in vigore già dal 2019) e come strategia europea di riposta all'Accordo di Parigi, la Commissione europea ha presentato il progetto “*Fit for 55*”, un insieme di atti legislativi – che lo rendono uno dei pochi accordi giuridicamente vincolanti – con l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% entro il 2030, oltre alla pianificazione di un sistema di scambio di quote di emissione tra i Paesi aderenti, che risulta, ad oggi, uno dei più efficaci strumenti dell'Unione Europea in materia.

Nel 2022 la COP27 ha posto l'attenzione sulle nuove sfide energetiche derivanti dalle conseguenze geopolitiche della guerra russo-ucraina, sempre mantenendo l'obiettivo di limitare il riscaldamento globale a 1,5 °C e di rafforzare il programma d'azione globale di finanziamento per aiutare i Paesi in via di sviluppo con gli effetti negativi del cambiamento climatico.

Le Conferenze delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici degli anni successivi hanno posto dei nuovi ambiziosi obiettivi di riduzione delle emissioni globali di gas serra del 43% entro il 2030 e del 60% entro il 2035 (COP28), ulteriormente aggiornati, nel 2024 (COP29), al 55% entro il 2030 – con il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050 – e stabilendo la riduzione delle emissioni nette del 90% entro il 2040.

Rispetto agli obiettivi prefissati, però, si registra un certo divario su quelle che sono le tendenze attuali delle emissioni, riscontrabile già dal documento dell'UNFCCC “*2030 Climate Solutions – Implementation Roadmap*”, pubblicato dopo la COP28.

A novembre 2025 si è svolta in Brasile la COP30, che ha contribuito ad evidenziare il forte clima di incertezza mondiale in materia climatica, mostrando, paradossalmente, un ribaltamento delle tendenze, dal rallentamento degli obiettivi da parte dei Paesi trainanti come UE e USA (ancor più aggravato, a inizio anno, dall'uscita degli Stati Uniti dall'Accordo di Parigi), alle nuove ambizioni cinesi.

La Cina, ad oggi, è il Paese con i più alti livelli di inquinamento al mondo, con emissioni che sfiorano i 12 miliardi di tonnellate di CO₂ all'anno, con una forte dipendenza dal carbone (per quasi il 60% del suo consumo energetico).

Paradossalmente, però, la Cina è anche il Paese che più sta investendo nella transizione energetica verde, con un aumento più che triplicato, negli

ultimi vent'anni, nell'utilizzo di risorse rinnovabili – raggiungendo da sola circa il 30% di tutti gli investimenti mondiali in tecnologie ausiliarie alle energie rinnovabili – attuando una grande strategia di diversificazione e indipendenza energetica.

Al contrario, l'uscita dall'Accordo di Parigi – all'inizio del secondo mandato Trump – ha segnato per gli Stati Uniti un enorme passo indietro in materia climatica, con un drastico ridimensionamento del taglio alle emissioni (il calo previsto per il 2035 passa da un iniziale *range* 22-44% all'attuale 7-19%).

Parallelamente, anche l'UE sembra essere in un momento di stallo, confermando l'obiettivo di riduzione delle emissioni del 90% (rispetto ai livelli del 1990) entro il 2040, ma comunque introducendo dei margini di flessibilità.

Il 2025 segna la soglia dei 10 anni dall'Accordo di Parigi. Nonostante alcuni progressi raggiunti, le politiche attuali non sono ancora realmente funzionali all'obiettivo di mitigazione previsto dall'Accordo, di restare, entro la fine del secolo, al di sotto dei 2 °C; basti pensare che già nel 2024, temporaneamente, la soglia di 1,5 °C è stata superata, a dimostrazione di un reale rischio permanente in un futuro prossimo.

Ad oggi l'Accordo di Parigi resta un riferimento fondamentale per gli impegni globali, che, tuttavia, necessitano di essere supportati da interventi mirati e concreti da parte della classe politica, che troppo spesso utilizza l'incertezza scientifica e tecnologica o la precarietà geopolitica come pretesto per la non applicazione.

2. L'impatto del cambiamento climatico sull'Artico

Gli effetti del riscaldamento globale stanno avendo ripercussioni drammatiche non solo sull'Artico, i cui ghiacci si stanno sciogliendo sempre più repentinamente, ma su tutto il Pianeta, dato che lo scioglimento della calotta polare sta provocando un innalzamento del livello dei mari, dei fiumi euroasiatici e nord-americani e delle temperature globali, e l'anidride carbonica e il metano rilasciati dal disgelo del permafrost contribuiscono ad alimentare il riscaldamento globale.

In base all'analisi condotta nel 2019 dall'IPCC nel suo *"Special Report on the Ocean and Cryosphere in a Changing Climate"*, negli ultimi vent'anni la temperatura media dell'Artico è aumentata di più del doppio rispetto all'aumento delle altre aree del Pianeta, con effetti devastanti su ecosistemi e biodiversità, un fenomeno noto come *"Arctic Amplification"*. Secondo l'IPCC, la concentrazione di ghiaccio artico negli anni diventa sempre più giovane; dal 1979 la stratificazione di calotta polare con almeno cinque anni

di vita è diminuita di circa il 90%. Tra il 2016 e il 2018 sono state registrate, durante l'inverno, temperature decisamente anomale per la regione, di circa +6 °C, quasi il doppio rispetto al già analizzato periodo record 1981-2010.

Il ghiaccio ha un ruolo fondamentale nella conservazione dell'ecosistema artico, costituendo un vero e proprio isolamento termico tra l'oceano e l'atmosfera. L'estensione dei ghiacci artici è limitata dalle coste della terraferma che circonda il Polo, per cui circola all'interno del bacino artico, perimetro in cui solo alcuni dei ghiacci che superano lo scioglimento estivo andranno a stratificarsi per formare il ghiaccio pluriennale.

Tra il 1976 e il 2007, la presenza nell'Artico di ghiaccio marino terrestre pluriennale, ovvero il ghiaccio marino ancorato alla terraferma, è diminuita notevolmente, di circa il 7% ogni dieci anni, in particolare nel territorio delle Svalbard e lungo la costa settentrionale dell'arcipelago artico canadese. Si tratta di un danno importante, in quanto questo tipo di ghiaccio è indispensabile per le popolazioni del Nord che lo utilizzano come piattaforma per scambi, viaggi, caccia e accesso alle regioni *offshore*.

L'analisi condotta dal Report dell'IPCC procede stimando che circa un quarto dell'anidride carbonica prodotta dall'attività dell'uomo viene assorbita dall'oceano. Questo fenomeno ha chiaramente un impatto negativo sulle acque artiche, poiché va a incidere sull'acidificazione e sulla concentrazione di ioni carbonato, con ripercussioni pericolose sulla fauna acquatica, causando l'estinzione di alcune specie e la comparsa di nuove, con notevoli cambiamenti nella rete alimentare. È chiaro che la problematica ambientale si estende alla fauna e alla flora generale dell'area artica, non solo marina, ma anche terrestre e atmosferica, influenzando stili di vita di mammiferi, uccelli e altre specie viventi.

Gli effetti del riscaldamento globale si stanno ripercuotendo pericolosamente anche sul *permafrost*, al cui interno sono state rilevate temperature record a profondità di 10-20 metri. Tra il 2007 e il 2016 è stato registrato un aumento medio delle temperature del *permafrost* fino a +0,29 °C, mentre attualmente, in alcune zone, si è arrivati addirittura a +2/3 °C rispetto a trent'anni fa. La conseguenza più grave dello scioglimento del *permafrost* sta nel collasso della superficie terrestre e conseguente perdita di volume dell'area prima occupata dal ghiaccio, recando danni irreparabili non solo agli ecosistemi, ma anche all'uomo e alle sue infrastrutture. Inoltre, il *permafrost* è ricco di carbonio organico, che al momento del disgelo viene sprigionato nell'atmosfera sotto forma di grandi quantità di anidride carbonica e metano, il che contribuisce all'inarrestabile cambiamento climatico. Da qui, la conferma amara della necessità, in un futuro non troppo lontano, di apportare delle modifiche alla definizione convenzionale di Artico basata sull'isoterma di 10 °C e sui territori ghiacciati caratterizzati dalla tundra.

Un esempio fra tutti può essere la Russia settentrionale, territorio in cui circa il 20% degli edifici sono a rischio per lo scioglimento del permafrost su cui sono stati costruiti. Secondo lo studio condotto dall'*Environmental Research Letters*, entro il 2050 saranno destinati a scomparire non solo il 20% delle strutture già esistenti, ma anche un ulteriore 19% delle infrastrutture della zona. Si tratta di un danno gravissimo non solo dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista sociale con la distruzione di case, ospedali e scuole. Inoltre, va tenuto presente il potenziale ulteriore disastro ambientale che sarebbe provocato dal collasso delle numerose centrali nucleari presenti nell'area. Infine, si verificherebbe anche un'enorme perdita energetica, in quanto è stato stimato che circa il 45% dei giacimenti produttivi di petrolio e gas naturale si trovano nella zona dell'Artico russo più a rischio.

In generale, è evidente che gli effetti del cambiamento climatico si ripercuotono maggiormente su quelle aree artiche in cui la sicurezza alimentare e idrica dipendono dalle infrastrutture legate direttamente al *permafrost*, alla criosfera e al ghiaccio marino. Le popolazioni più colpite da queste dinamiche sono senza dubbio quelle indigene, con il loro stile di vita fortemente radicato nella cultura e nei valori tradizionali. Le loro attività di sussistenza sono strettamente dipendenti dagli ecosistemi di questi territori, vivendo per lo più di caccia e pesca. Modifiche al territorio, e quindi agli ecosistemi e agli animali che li popolano, apportano di conseguenza modifiche importanti alla catena alimentare di queste minoranze. Ulteriori difficoltà riguardano anche l'approvvigionamento idrico, dato che per queste popolazioni gli iceberg o il ghiaccio pluriennale costituiscono una fondamentale fonte di acqua potabile.

La popolazione artica ha provato a reagire in modo resiliente ai cambiamenti climatici, reinventando le attività umane e adattandole alle nuove condizioni: alcune zone polari, ad esempio, hanno deciso di adottare politiche di governance adattiva, favorendo la conservazione della biodiversità, e procedendo con un approccio precauzionale e previsionale, attraverso attività di monitoraggio, condivisione dati, implementazione di ulteriori strumenti di supporto per seguire le quote di pesca⁵. In ogni caso, nella maggior parte dell'area artica la pesca commerciale viene regolamentata e in alcuni casi vietata, al fine di garantire una gestione sostenibile della risorsa, come stabilito anche dalla Dichiarazione di Oslo siglata nel 2015 da cinque degli Stati artici, Canada, Danimarca, Norvegia, Russia e Stati Uniti. In quell'occasione, i cosiddetti "Arctic five" invitarono anche Islanda, Cina, Giappone, Corea del Sud e Unione Europea, e diedero vita a un accordo che colmava il

⁵ NPFMC - North Pacific Fishery Management Council, 2018.

vuoto giuridico riguardante la pesca nel Mar Glaciale Artico centrale attraverso la limitazione della pesca commerciale non regolamentata, al fine di garantire la tutela di questo fragile ecosistema.

Lo scioglimento del ghiaccio artico ha portato anche nuove prospettive economiche, tra cui una maggiore apertura dell'area al turismo, in particolare marittimo e crocieristico, grazie alla maggiore accessibilità; Alaska, isole Svalbard, Groenlandia e Canada artico sono le mete più ambite dai turisti da crociera ogni anno. Le stesse navi da crociera sono state negli anni notevolmente migliorate e adeguate alle esigenze delle profonde acque artiche, per cui si tratta di navi appositamente progettate, molto più grandi, con più ormeggi, accompagnate sempre più dalla presenza anche di navi da diporto private. In particolare, negli ultimi dieci anni, con il consolidamento della rotta commerciale "Passaggio a Nord-Ovest" del Canada, si è registrato un aumento di quasi quattro volte del passaggio di navi da crociera e da diporto durante la stagione estiva, inseguendo quel "turismo dell'ultima possibilità" per cui il turista è alla ricerca di paesaggi precari e, come in questo caso, minacciati dal riscaldamento globale, che potrebbe renderli visibili e visitabili solo per un'ultima volta. Di certo le previsioni in aumento del turismo crocieristico artico rivelano una quasi totale assenza di politiche e normative che tutelino il paesaggio, che prendano in considerazione i rischi ambientali, ma anche la sicurezza umana e l'impatto culturale.

L'aumento del trasporto marittimo nell'area artica provoca, di conseguenza, un potenziale aumento del rischio sia per gli ecosistemi che per l'uomo, con alte probabilità di incidenti, fuoruscite di petrolio, scarichi di rifiuti, con ripercussioni dannose sugli habitat naturali e le attività di sussistenza. Non esiste una normativa *ad hoc* che regolamenti il traporto marittimo, ma l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), entrata in vigore nel 1958 con la responsabilità di controllare la sicurezza del traporto marittimo e i livelli di inquinamento delle acque, interviene con diverse misure atte ad influire sulla governance, come la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi (MARPOL); la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS); la Convenzione internazionale sugli standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia per i marittimi (STCW); il Codice internazionale di nuova attuazione per le navi che operano in acque polari, meglio conosciuto come Codice Polare.

Tra i provvedimenti IMO, MARPOL e Codice Polare sono sicuramente i due trattati più specifici sulla regolamentazione del passaggio di navi e relativo potenziale inquinamento. Entrata in vigore nel 1983, la MARPOL «include regolamenti volti a prevenire e ridurre al minimo l'inquinamento provocato dalle navi – sia quello accidentale che quello delle operazioni di

routine – e comprende attualmente sei allegati tecnici»⁶, in relazione a criteri di prevenzione dall'inquinamento, o controllo, causato da petrolio, sostanze liquide nocive, acque reflue o rifiuti dalle navi, o l'inquinamento atmosferico da esse causato.

Nato nel 2017, il Codice Polare «stabilisce nuovi standard per le navi che viaggiano nelle aree polari per mitigare i danni ambientali e migliorare la sicurezza»⁷; in base al Codice, gli Stati possono decidere se cooperare o agire singolarmente nella creazione di Aree Speciali o Aree Marittime Particolarmente Sensibili, per proteggere dai rischi della navigazione zone molto vulnerabili o interessanti dal punto di vista ecologico o culturale. Nel 2011 e nel 2013 sono stati firmati degli accordi tra gli Stati membri del Consiglio Artico in merito alla cooperazione in materia di ricerca e salvataggio aeronautico e marittimo nell'Artico e alla cooperazione in materia di preparazione e risposta all'inquinamento marino da idrocarburi nell'Artico, che appaiono però ancora molto lacunosi, soprattutto per quanto riguarda la gestione dell'Oceano Artico centrale.

Il Consiglio Artico è effettivamente la prima importante misura di *soft law* che lavora per monitorare la questione artica; nato con il solo obiettivo di studiare la delicata problematica ambientale, si trova oggi ad affrontare innumerevoli altre tematiche attualissime e che pongono l'Artico al centro degli interessi mondiali. È il principale forum intergovernativo che promuove la cooperazione nell'Artico, ed è formato dagli otto Stati Artici, sei Partecipanti Permanenti, trentotto Paesi osservatori, e opera sul territorio con sei gruppi di lavoro orientati alla tutela dei vari aspetti di questo delicato ecosistema, l'*Arctic Contaminants Action Program*, l'*Arctic Monitoring and Assessment Program*, il *Conservation of Arctic Flora and Fauna*, l'*Emergency Prevention, Preparedness and Response*, il *Protection of the Arctic Marine Environment* e infine il *Sustainable Development Working Group*, al fine di garantire all'Artico uno sviluppo sostenibile, sociale ed economico.

Ancor prima della nascita del Consiglio Artico, nel 1991, gli Stati artici si riunirono per sottoscrivere la “Dichiarazione di Rovaniemi sulla protezione dell’ambiente artico”; si trattava in assoluto della Prima Conferenza Ministeriale sulla Protezione dell’Ambiente Artico, mossa dalla grande preoccupazione dei governi per il crescente inquinamento che iniziava a minacciare l’ecosistema artico. Si accordarono per una strategia di cooperazione e collaborazione nella tutela ambientale e la programmazione di programmi attuativi e di controllo, nella ricerca scientifica, nella tutela delle

⁶ International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL), www.imo.org.

⁷ IMO, 2016.

popolazioni indigene e nella condivisione dati. Si impegnarono per l'attuazione di uno specifico Programma di monitoraggio e valutazione dell'Artico (AMAP), per controllare gli effetti dell'attività dell'uomo sull'area artica, oltre che di particolari misure preventive o di monitoraggio per la protezione dell'ambiente marino, della flora e della fauna artica, creando una rete di collaborazione pronta ad affrontare l'emergenza ambientale, facilitare lo scambio di informazioni e coordinarsi sulla ricerca, riunendosi periodicamente per confrontarsi sui traguardi raggiunti e sugli obiettivi ancora lontani.

Riprendendo la regolamentazione di alcuni dei provvedimenti IMO in materia di inquinamento causato dalle navi artiche, nel 1995 entrò in vigore l'*International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation* (OPRC); le Parti della Convenzione «sono tenute a stabilire misure per affrontare gli incidenti di inquinamento, a livello nazionale o in cooperazione con altri paesi»⁸, per contrastare gravi incidenti e minacce per le acque artiche, oltre che assistenza in caso di necessità. A tal proposito, sia le navi che le unità *offshore* devono avere un piano di emergenza per far fronte immediatamente, in modo coordinato con le governance regionali, ad eventuali incidenti con idrocarburi.

Nel 2016 è entrato in vigore un ulteriore e più aggiornato accordo sulla tutela delle acque artiche dal rischio di inquinamento da idrocarburi; si tratta dell'*Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic* (MOSPA), per la collaborazione e il coordinamento tra le Parti, ossia gli otto Stati Artici firmatari, in materia di protezione ambientale dall'inquinamento da idrocarburi. Viene attuato per mezzo dello strumento EPPR e di alcune linee guida che riguardano nello specifico le procedure concrete di notifica, assistenza, controllo e cooperazione, coadiuvando il precedente accordo SAR (*Search and Rescue*), che nel 2013 era stato previsto limitatamente alle azioni di ricerca e soccorso⁹ aeronautiche e marittime nell'Artico.

Il rapporto AMAP del 2021 ha messo in evidenza le ultime principali conseguenze del riscaldamento globale, a cominciare dal preoccupante fenomeno dei frequenti incendi boschivi, che costituiscono una delle crescenti fonti di emissione di gas inquinanti nell'atmosfera.

⁸ OPRC, 1995, www.imo.org.

⁹ «Operazione per prestare assistenza a persone in pericolo in mare indipendentemente dalla nazionalità o dallo status di tale persona o dalle circostanze in cui tale persona si trova in conformità con il diritto e le convenzioni marittime applicabili», www.ec.europa.eu.

E ancora «Un Journey di Ricerca e Soccorso inizia quando le nostre navi lasciano il porto di partenza. Una volta in mare e, in particolare, nella zona di Ricerca e Soccorso (SAR), possono avere luogo diverse operazioni. MSF svolge due tipi di operazioni SAR: i soccorsi di persone su navi in difficoltà e i trasferimenti di persone da/ verso altre navi al fine di garantire buone pratiche di soccorso e organizzare in modo efficiente la presenza di enti di salvataggio nell'area di ricerca e soccorso», www.searchandrescue.msf.org.

Secondo il rapporto, le tendenze climatiche attuali stanno condizionando fortemente la qualità della vita dei popoli indigeni, innanzitutto in termini di peggioramento di tempi e modalità di trasporto su neve, ghiaccio e *permafrost*, rendendo impossibile il raggiungimento degli insediamenti più remoti.

Tra l'altro, lo scioglimento del *permafrost* causa sempre più spesso il danneggiamento delle infrastrutture di trasporto; i livelli di erosione della costa artica sono tra i più alti del mondo e provocano conseguenze negative non solo sulla comunità locale e sulle infrastrutture, ma anche sulle proprietà e in generale i mezzi di sussistenza.

In aggiunta, anche la conservazione degli alimenti viene messa a repentaglio dalle temperature elevate, tra l'altro favorendo lo sviluppo di agenti patogeni, trasportati anche dalle copiose piogge, che rischiano di compromettere la qualità dell'acqua potabile.

Dal punto di vista della vegetazione, da un lato sono aumentate sensibilmente le aree verdi della tundra artica, circa del 10%, dall'altro sono sorte alcune aree "brunite" prive della copertura vegetale, probabilmente causata dal ritardo nello scioglimento della neve o dall'aumento di acque stagnanti di superficie. La vegetazione dell'Artico ha un ruolo fondamentale nello scambio di carbonio tra terra e atmosfera, portando sia ad effetti negativi in termini di cambiamento climatico, sia possibili conseguenze positive nel caso in cui questa nuova condizione porti a un maggiore assorbimento di carbonio da parte della vegetazione.

In generale, sono in costante aumento gli eventi estremi, spesso simultanei – incendi, inondazioni, temperature e precipitazioni fuori controllo – che stanno causando preoccupanti conseguenze socio-economiche nell'Artico, soprattutto per quei popoli più marginali per i quali diventa difficoltoso anche intervenire con operazioni efficaci di ricerca e soccorso.

Di contro, il riscaldamento delle acque oceaniche sta causando lo spostamento di banchi di pesce subartici verso le aree più settentrionali (fino al Mare di Barents e al Mare di Bering), aumentando le opportunità di pesca commerciale per le comunità costiere – che d'altro canto, però, sono la causa dell'alterazione del ciclo di vita delle specie marine e degli ecosistemi oceاني. Parallelamente, è in grande aumento il fenomeno del turismo crocieristico, che, se da un lato costituisce una leva allo sviluppo economico locale, dall'altro rappresenta un importante rischio per l'ecosistema marino – anche in relazione ad eventuali sversamenti di petrolio nelle acque – e per la congestione del traffico artico.

Tuttavia, nonostante i tentativi richiamati, stando a quanto dichiarato nel report annuale dell'Amministrazione nazionale per l'oceano e l'atmosfera statunitense (NOAA), il 2023 ha riportato la più alta temperatura media globale di superficie mai registrata, a causa dell'effetto combinato del fenomeno

naturale *El Niño Southern Oscillation*, e l'aumento di concentrazione, a lungo termine, dei gas effetto serra nell'atmosfera.

A causa del fenomeno conosciuto come “amplificazione artica”, infatti, nell’Artico le temperature di superficie, atmosferica e marina, aumentano ad una velocità tra le tre e le quattro volte superiore rispetto alla media globale. Ciò è dovuto ad una alterazione dell’albedo del ghiaccio, ovvero la capacità riflettente della superficie, che, essendo bianca, ha generalmente un’alta riflettività, la quale viene però compromessa nel caso in cui, a causa dello scioglimento dei ghiacciai, la loro estensione verrebbe a ridursi. Il venir meno del ghiaccio comporta una maggiore porzione oceanica con superficie scura, destinata ad assorbire il calore del sole, causando un innalzamento della temperatura.

Questi cambiamenti stanno portando a una preoccupante transizione verso un Artico sempre più verde e meno ghiacciato, con enormi conseguenze anche sulla salute degli ecosistemi artici.

Il 2023 ha registrato alcune delle temperature medie di superficie più alte nella regione artica dal 1900; rispetto all’anno precedente, il ghiaccio marino a settembre – periodo particolarmente significativo poiché influenzato dalle temperature estive, e dunque indice della porzione di Oceano esposto durante i mesi più caldi – è diminuito del 10%.

Pertanto, è innegabile la necessità di una più efficace collaborazione nella ricerca e dell’applicazione di incisive politiche di adattamento ai cambiamenti climatici, che, secondo recenti studi sugli scenari futuri, causeranno con tutta probabilità un’estate artica totalmente priva di ghiaccio già nel 2050.

Come già ampiamente spiegato, però, l’Artico non dispone di un regime giuridico *ad hoc* che ne regoli i vari aspetti, complice l’assenza di una governance centralizzata e probabilmente anche lo scarso interesse da parte degli Stati artici a giungere ad accordi che possano limitarne i margini di azione geopolitica. Chiaramente il problema riemerge con forza anche dal punto di vista ambientale, ed emergono grosse lacune nella normativa, spesso solo di *soft law*, a disposizione dei governi.

3. La questione artica

1. Cosa si intende per questione artica

L'Artico è oggi considerato uno scenario geopolitico e geoeconomico di straordinario interesse. Come già anticipato, si tratta di un'area di non facile definizione e, di conseguenza, sprovvista di un regime giuridico *ad hoc*, per cui risulta particolarmente vulnerabile alle dinamiche economico-politiche mondiali, non avendo dei confini oggettivamente delimitati in quanto è costituito per gran parte dall'oceano.

Come precedentemente analizzato, nonostante i numerosi accordi internazionali volti a prevenire, o quantomeno a limitare, gli effetti dei cambiamenti climatici, rivelatisi in buona misura fallimentari in quanto si tratta, nella maggior parte dei casi, provvedimenti non vincolanti di *soft law*, la problematica ambientale sembra essere alla base, e probabilmente ne rappresenta la prima causa, della questione artica: a causa del *global warming* i ghiacci del Polo Nord si stanno infatti sciogliendo ad una velocità allarmante. Se da un lato questa drammatica circostanza sta rendendo sempre più ineludibile la questione ambientale, dall'altro sta facendo emergere un notevole vantaggio localizzativo per la regione artica, che potrebbe rivoluzionare le dinamiche geopolitiche ed energetiche globali. Effettivamente, a causa dello scioglimento dei ghiacci, la regione area artica sta diventando sempre più accessibile da ogni parte del mondo, il che rende decisamente più agevole il collegamento tra Estremo Oriente ed Europa. Questa rete di connessioni è ora possibile grazie a tre nuove rotte commerciali, che attualmente sono percorribili soltanto per pochi mesi l'anno, in corrispondenza dei mesi più caldi in cui il ghiaccio si scioglie quasi totalmente; si tratta di rotte alternative a quelle classiche che passano dal Canale di Suez, e che risultano decisamente funzionali proprio nel momento in cui queste ultime stanno raggiungendo un livello di saturazione in termini di capacità di traffico marittimo, a causa dell'aumento di richiesta di risorse energetiche proveniente dall'Asia.

È chiaro però che, se la questione ambientale continuerà in questa drammatica direzione, le tre nuove rotte commerciali sono destinate a divenire permanenti; si tratta del Passaggio a Nord-Est, meglio conosciuto come Rotta del Mare del Nord (NSR), che dallo Stretto di Bering costeggia le coste russe; del Passaggio a Nord-Ovest, che dallo Stretto di Bering percorre Canada e Stati Uniti; della Rotta Transpolare (TPR), che dallo Stretto di Bering taglia in maniera perpendicolare l’Oceano Artico. Per comprendere la portata del fenomeno: «la sfida della navigazione lungo la TPR non è quindi considerata principalmente quella tecnologica, ma quella economica, basata però sulla triade responsabilità, viabilità, affidabilità; i vantaggi economici vengono calcolati in base al percorso più breve ed al risparmio sui costi: il risparmio in termini di distanza lungo la rotta Artica TPR potrebbe essere fino ad un massimo del 41% paragonato alle tradizionali rotte attraverso il Canale di Suez. Navigazioni a 17 nodi dal Giappone all’Europa impiegano circa 27 giorni, quando ce ne vorrebbero solo 16 attraverso la TPR»¹.

Queste nuove dinamiche hanno generato interessi di varia natura – geopolitici, strategici, economico-commerciali, di sicurezza, sociali – che sono stati sicuramente anche facilitati dalla mancanza di un regime giuridico *ad hoc* per l’Artico, che, come approfondito in precedenza, ripone nel Diritto del Mare la possibilità di un riferimento legislativo, essendo la regione prevalentemente costituita dall’oceano.

L’obiettivo è quantomeno quello di stabilire quali siano i diritti assoluti degli Stati costieri non solo sulla terraferma, ma anche sullo spazio aereo corrispondente, sulla piattaforma continentale e sulla zona economica esclusiva; purtroppo, nonostante l’individuazione dei limiti di sovranità, non sempre si riesce ad arginare le mire espansionistiche dei Paesi artici di maggiori dimensioni come Russia e Stati Uniti da un lato, forti di una maggiore estensione territoriale e più solide strategie politico-economiche, ma anche di Paesi non-artici, come la Cina, dall’altro.

Per tenere sotto controllo questo nuovo scenario, il Consiglio Artico, forum intergovernativo istituito nel 1996 con l’obiettivo della sola ricerca scientifica in materia ambientale, ha dovuto tempestivamente aggiornarsi e iniziare a trattare, oltre agli aspetti ambientali che rimangono comunque alla base delle nuove problematiche, anche le attuali tematiche oggetto di quella che rischia di costituire una nuova Guerra Fredda. A confrontarsi sono i Paesi membri, ovvero gli otto Paesi artici, i Paesi cosiddetti membri osservatori, ovvero Paesi non-artici tra cui, tra gli altri, Italia, Cina, Giappone e India, istituzioni internazionali e transnazionali, ed infine i rappresentanti delle popolazioni indigene come partecipanti permanenti.

¹ Dialti L. et al., 2015, pp.30-31.

Cosa pone l'Artico al centro degli interessi mondiali? L'US Geological Survey² (2008) ha stimato la presenza al Polo di elevate percentuali di tutte le risorse energetiche mondiali ancora inesplorate. Ed in particolare, il 13% delle riserve mondiali di petrolio, il 30% delle riserve mondiali di gas naturale, sia allo stato gassoso che liquido, percentuali che vanno dal 3% al 25%, a seconda dei diversi territori, delle riserve mondiali di idrocarburi, numerosi depositi e giacimenti di minerali e metalli, ed infine significative quantità di terre rare, che già attualmente costituiscono una buona base della quasi totalità dell'economia moderna, e sono destinate ad essere il futuro di diversi campi economici, dalle nuove tecnologie, alle energie rinnovabili, al campo della ricerca.

È chiaro a questo punto come la possibilità di sfruttare questo nuovo scenario energetico, alternativo ai canali di approvvigionamento già esistenti, stia causando una improvvisa corsa al Polo da parte delle più grandi potenze economico-politiche mondiali, in forte competizione tra loro per il raggiungimento dei propri interessi economici e geopolitici.

2. Le nuove rotte commerciali

Nel mondo globalizzato attuale, gran parte dei commerci viene effettuata attraverso i canali commerciali che collegano l'Asia con l'Europa, via terra e via mare.

L'apertura dei canali di Suez e di Panama tra il 1800 e il 1900 consentì un notevole intensificarsi degli spostamenti, dei commerci e il formarsi di nuove rotte commerciali, con un significativo risparmio di tempo e costi rispetto alla precedente rotta marittima che prevedeva la circumnavigazione del continente africano e del Sud America.

Il progressivo sviluppo del traffico marittimo mondiale, caratterizzato sempre di più da enormi navi container ad elevato tonnellaggio, ha iniziato ad abbandonare le storiche rotte di collegamento tra Europa e America, in favore di nuovi orizzonti di collegamento tra Europa, Medio Oriente e Asia, in particolare attraverso gli stretti di Malacca e di Hormuz. Il piccolo stretto di Malacca è situato tra Indonesia, Malesia e Singapore, concentrando in uno

² "Circum-Arctic Resource Appraisal (CARA): Estimates of Undiscovered Oil and Gas North of the Arctic Circle", USGS, Circum-Arctic Resource Appraisal Assessment Team (in alphabetical order): Kenneth J. Bird, Ronald R. Charpentier, Donald L. Gautier (CARA Project Chief), David W. Houseknecht, Timothy R. Klett, Janet K. Pitman, Thomas E. Moore, Christopher J. Schenk, Marilyn E. Tennyson, and Craig J. Wandrey, 2008.

L'USGS, US Geological Survey, fondata nel 1879, è l'agenzia scientifica del governo degli Stati Uniti.

spazio decisamente limitato circa il 15-20% dei traffici mondiali. La Cina, infatti, che da sempre basa l'esclusività delle sue esportazioni e degli approvvigionamenti energetici su questo passaggio, negli ultimi anni, per timore di una irreparabile congestione dello Stretto, sta iniziando a orientarsi verso rotte alternative, come l'ambizioso progetto della Nuova Via della Seta e la rinnovata attenzione per il Polo.

D'altro canto, attraverso lo stretto di Hormuz, controllato in modo congiunto da Oman e Iran, transita circa un terzo del petrolio mondiale. Si tratta però di un passaggio molto delicato e non sicuro, in quanto soggetto all'instabilità politica di quelle zone e dei rapporti geopolitici globali; infatti, si tratta di uno stretto di notevole importanza per l'Asia, piuttosto che per l'Europa, ma caratterizzato dal realistico rischio che l'Iran possa prenderne il comando, in caso di gravi scontri con il mondo occidentale, causando non poche conseguenze agli equilibri in gioco del commercio mondiale.

Stessa instabile sorte per l'altro passaggio obbligato del Medio Oriente, ovvero lo stretto di Bab el-Mandeb; situato tra lo Yemen e Gibuti, costituisce l'ingresso dall'Oceano Indiano al Mar Rosso, e dunque al Canale di Suez e al Mediterraneo. Anche in questi territori avvengono continui scontri tra lo Yemen, appoggiato dall'Arabia Saudita e dai separatisti del Sud, e i ribelli Huthi, appoggiati invece dall'Iran. La situazione non migliora sull'altro versante, Corno d'Africa e Somalia, terre invase dai pirati contemporanei. L'unico territorio neutrale appare essere Gibuti, che offre ai Paesi stranieri l'opportunità di insediarsi con basi militari.

In questo già complesso scenario, ai tentativi di rafforzamento delle rotte esistenti e di ricerca di passaggi alternativi, si aggiunge, come già detto, la nuova importante opportunità proveniente dall'Artico.

In particolare, la Russia fa chiaramente affidamento sulla Rotta del Mare del Nord, che dallo Stretto di Bering non solo percorre le sue coste, ma attraversa la ZEE russa, per cui la nazione ha più volte provato ad avanzare particolari pretese di sovranità; rotta che andrebbe ad abbreviare di circa un terzo i tempi di navigazione per raggiungere la Cina, con il notevole vantaggio di rafforzare i rapporti commerciali e geopolitici tra le due potenze. La Cina infatti, a sua volta, ha interesse in questa rotta commerciale, includendola nel suo piano della Belt and Road Iniziative, poiché riguarda in maniera particolare il trasporto del LNG, gas naturale liquefatto, oltre che essere una via alternativa agli instabili canali di collegamento di Malacca e Hormuz.

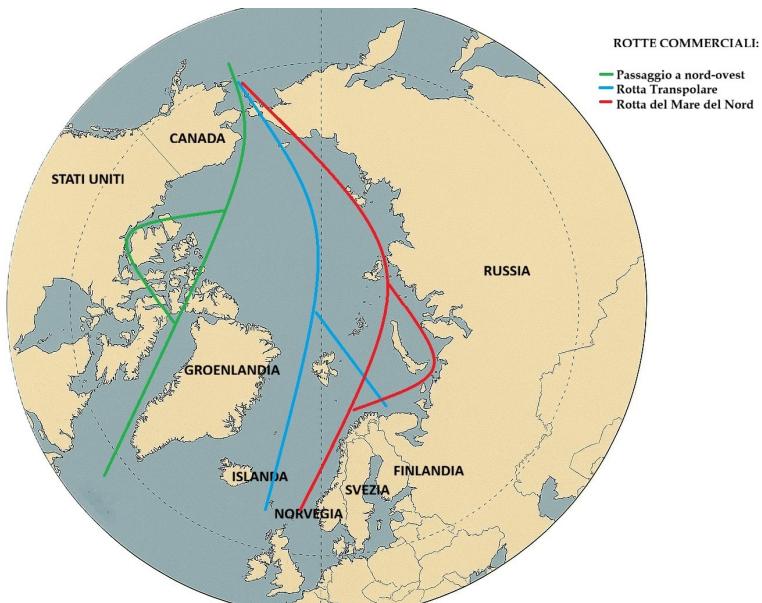


Fig. 1 – Le nuove rotte commerciali (Fonte: elaborazione da M365 Copilot)

Una grande componente dell'economia russa proviene dall'Artico, dalle sue risorse e dagli investimenti convogliati nella regione; in particolare, la Russia ha iniziato ad interessarsi con reali intenzioni alla questione artica e alle sue nuove vie di approvvigionamento da quando, nel 2014, subì delle pesanti sanzioni dall'Occidente, a seguito della annessione illegale della Crimea. Per garantirsi dunque un primato sulla nuova Rotta commerciale del Mare del Nord, la Russia, il Paese più esteso tra quelli artici, ha iniziato a costruire lungo tutta la sua costa nuove basi militari, oltre che a recuperarne alcune in disuso risalenti alla Guerra Fredda, ad installare sistemi di radar e missilistica, oltre alla costruzione di circa dieci porti nei quali è previsto un transito enorme di merci; secondo i dati riportati dal Financial Times, nel 2018 le merci transitate ammontavano a circa 18 milioni di tonnellate, segnando un aumento del 70% rispetto all'anno precedente, ma secondo un'ambiziosa previsione di Putin, arriveranno a circa 130 milioni nel 2035. La Russia ha inoltre recentemente introdotto una centrale nucleare galleggiante di 21 mila tonnellate, destinata ad alimentare le centrali minerarie della regione.

Ad oggi, la maggior parte delle navi *portacontainer* che solcano le rotte artiche sono russe e cinesi; quest'ultime, nel 2024, hanno costituito il 95% dei carichi in transito.

Come affermato da Anton Vasiliev, Russia's Senior Arctic Official

(2008-2014), nonché ex Ambasciatore russo in Islanda (2014-2020), in un articolo scritto per l'Arctic Circle Journal, la NSR è stata individuata come l'arteria principale dell'Artico russo. In quanto tale, questa Rotta riveste degli importanti compiti, tra i quali costituire una "superstrada energetica" per l'esportazione russa di idrocarburi e altre risorse, fornire servizi e assistenza ai porti e ai nuovi "points of economic growth" della Russia artica, garantire la regolarità dei traffici internazionali, favorire la sicurezza lungo la Rotta, prevedendo anche alcune flotte adibite al sistema di ricerca e soccorso e costruendo infrastrutture che costituiscono un supporto alla navigazione per rendere più sicura la percorrenza della Rotta.

Dalla parte della strategia russa c'è una grande disponibilità di mezzi e tecnologie; ad oggi è l'unica nazione ad avere una flotta navale rompighiaccio di tale portata, nonché unico Paese a possedere anche navi rompighiaccio a propulsione nucleare.

L'andamento della guerra tra Russia e Ucraina sta apportando significativi cambiamenti nei traffici e sulla rilevanza delle rotte commerciali, modificando anche i rapporti della Russia con la Cina, con l'intensificarsi dell'esportazione russa di idrocarburi verso Oriente (a proposito di questo nuovo scenario, si veda il paragrafo 5.1).

Come accennato, la Cina si trova ad essere tra i Paesi maggiormente interessati ai piani presenti e futuri della Russia sulla NSR; innanzitutto come canale alternativo e più rapido di collegamento col resto del mondo e quindi di approvvigionamento delle risorse; in secondo luogo Pechino è direttamente coinvolta nelle operazioni di estrazione del gas russo nell'Artico, essendo proprietaria per un terzo dell'impianto di LNG nella penisola Jamal, oltre ad essere parte dei progetti LNG2 e Power of Siberia 2, ideati insieme alla Russia.

All'interno del piano strategico del governo cinese per l'Artico, c'è però dietro un disegno molto più grande. Sulla scia dell'antica Via della Seta, nel 2013 la Cina ha lanciato un enorme progetto dal nome "Belt and Road Initiative" che prevede lo sviluppo di tre rotte – marittima, terrestre e polare – alternative a quelle esistenti per il collegamento tra Cina ed Europa.

L'antica Via della Seta, così definita nell'Ottocento dal geografo Von Richthofen ad indicare il sistema viario che nei secoli favorì gli scambi commerciali tra Cina ed Europa, si sviluppava su due direttrici, quella settentriionale che partiva dalla Cina centro-orientale, aggirava il deserto Taklamakan a nord o a sud, per raggiungere il versante nord-ovest della Cina, continuando poi ancora ad Ovest verso Iran e Iraq fino al Mediterraneo; la direttrice meridionale, invece, nasceva dalla catena montuosa del Karakoram arrivando all'Oceano Indiano, da cui poi partivano le rotte via mare, che attraverso il Golfo Persico e il Mar Rosso raggiungevano il Mediterraneo.

Nel Novecento nacque un’ulteriore via, questa volta ferroviaria, che avendo origine dalla Transiberiana proseguiva verso il Kazakistan e la Cina nord-occidentale, confluendo nella rete ferroviaria cinese.

Il recente progetto cinese della “Belt and Road Initiative” ha previsto la realizzazione di infrastrutture lungo tre vie; la Via della Seta Terrestre, da Pechino verso Asia Minore e Medio Oriente per raggiungere l’Europa Occidentale; la Via della Seta Marittima, attraverso l’Oceano Indiano, oltrepassando il Canale di Suez fino al Mediterraneo e poi all’Oceano Atlantico; e infine, la Via della Seta Polare, anche conosciuta come Polar Silk Road, progetto nato nel 2018 a integrazione della “Belt and Road Initiative”, prevista per collegare i porti cinesi a quelli europei, passando per l’Oceano Artico, rotta da alcuni anni agevolata proprio dallo scioglimento dei ghiacci artici, ma che sembra sarà realmente percorribile non prima del 2040-2045, secondo le previsioni degli scienziati in materia di riscaldamento globale.

Per tornare agli interessi commerciali condivisi con l’altra grande potenza mondiale, la Russia, la Polar Silk Road è stata prevista per collegarsi nell’Artico alla NSR, che appunto percorre le coste russe. Parallelamente, per non rischiare eventuali ritorsioni di Mosca, la Cina da alcuni anni ha iniziato a interessarsi a un collegamento alternativo, la Rotta artica Transpolare, che dallo Stretto di Bering, attraverso l’Oceano Artico, passerebbe nei pressi dell’Islanda. Se ne approfondiranno più nel dettaglio le dinamiche geo-strategiche nel paragrafo 5.4.

3. Il Consiglio Artico

Prima di arrivare alla fondazione del Consiglio Artico, Arctic Council, nell’assetto attuale, negli anni precedenti gli otto Paesi artici, preoccupati per le nuove dinamiche ambientali, economiche e strategico-politiche, iniziarono a riunirsi regolarmente, dando vita a programmi e strategie per la tutela del loro territorio.

Il 1991 fu un anno ricco di iniziative in favore della tutela ambientale e della cooperazione e collaborazione tra Stati; prima fra tutte, la già ricordata Dichiarazione di Rovaniemi, sede in cui gli otto Stati artici, insieme ai rappresentanti delle popolazioni indigene (Inuit Circumpolar Conference, Nordic Saami Council e USSR Association of Small Peoples of the North), ad altri Paesi come Germania, Polonia e Regno Unito e ad alcuni enti come United Nations Economic Commission for Europe, United Nations Environment Program e International Arctic Science Committee, in qualità di osservatori, crearono l’“Arctic Environmental Protection Strategy” (AEPS).

Solo in seguito, presa consapevolezza del viscerale legame delle popolazioni

indigene con il territorio artico, del loro essere parte integrante dell'area e costituirne cultura e tradizioni e, dunque, della fondamentale importanza di una loro presenza all'interno della sfera decisionale, gli Stati artici decisero di rendere i popoli indigeni, ed in particolare gli Inuit Circumpolar Conference, i Nordic Saami Council e l'USSR Association of Small Peoples of the North, soggetti Partecipanti Permanenti dell'AEPS.

Sul piano prettamente ambientale, e in totale coerenza con l'obiettivo principale del Consiglio Artico, fu istituito il Gruppo di Lavoro sulla Conservazione della Flora e della Fauna Artica (CAFF), incentrato sulla collaborazione tra Stati e con i rappresentanti delle popolazioni indigene, attraverso la condivisione di dati e informazioni utili per preservare la flora e la fauna artica, e lo sviluppo di misure, provvedimenti e altre forme di cooperazione (oltre alla creazione del programma AMAP, volto a tutelare l'Artico dai cambiamenti climatici attraverso azioni di valutazione e monitoraggio continui).

Il documento quadro sul CAFF è nato per sopperire alla mancanza di informazioni sulla biodiversità artica, e venne prodotto sulla scia delle iniziative portate avanti in ambito ambientale a livello mondiale negli '80 e all'inizio degli anni '90, dopo la il Vertice della Terra di Rio, la conseguente Agenda 21 e la Carta Mondiale per la Natura.

Un'altra interessante iniziativa fu l'istituzione dell'Emergency Prevention, Preparedness And Response (EPPR), una vera e propria rete di informazioni a disposizione degli Stati artici e delle popolazioni indigene su eventuali incidenti nell'area artica per creare un fronte comune e reattivo in caso di emergenze ambientali.

Previsto in sede AEPS fu anche il Gruppo di Lavoro PAME (Protection of the Arctic Marime Environmet), con l'obiettivo di indirizzare le attività artiche verso l'uso sostenibile dell'ambiente marino artico e di costituire un forum di confronto e occasione di cooperazione tra Stati.

Attualmente il PAME svolge semestralmente le attività previste dal programma, intervenendo, nello specifico, su temi quali le spedizioni artiche, le aree marine protette, l'esplorazione e lo sviluppo delle risorse, l'approccio ecosistemico alla gestione e all'inquinamento marino artico, andando altresì a integrare le disposizioni legali esistenti in materia di tutela delle acque artiche dalle attività nocive marittime e terrestri. Il PAME è guidato da un presidente proveniente, a rotazione, da ciascuno degli otto Paesi artici, affiancato dal costante supporto del Segretariato internazionale che ha invece sede fissa ad Akureyri, in Islanda.

Nel 1994 fu istituito l'Indigenous Peoples Secretariat (IPS), al fine di dare voce e rappresentare i membri Partecipanti Permanenti, ovvero i gruppi indigeni, all'interno dell'AEPS.

Il Segretariato è nato con l'obiettivo di rendere più agevole ed efficace la

partecipazione delle popolazioni indigene al programma dei lavori artici, aiutandoli a rafforzare il loro ruolo decisionale, oltre che a partecipare attivamente alla condivisione di conoscenza e risorse sotto varie forme: fornendo loro la possibilità di coordinarsi e confrontarsi con i Paesi membri; coadiuvandoli nella presentazione di proposte da discutere; dando la giusta rilevanza alla necessità di salvaguardare le culture tradizionali; sottolineando l'importanza di uno sviluppo sostenibile dell'Artico. Il tutto è attualmente supportato anche da siti web ufficiali e account social, per una maggiore diffusione delle tematiche artiche atta alla sensibilizzazione dell'opinione pubblica.

Dopo aver rafforzato, negli anni, la cooperazione tra i Paesi membri artici e le popolazioni indigene autoctone portatrici di culture e tradizioni locali, e aver stabilito diversi provvedimenti in materia ambientale e di sviluppo sostenibile, il 19 settembre 1996, attraverso la Dichiarazione di Ottawa, venne istituito il Consiglio Artico come è conosciuto ancora oggi.

Nella Dichiarazione, l'Arctic Council veniva definito come un forum intergovernativo di "alto livello", che nulla doveva avere a che fare con gli aspetti della sicurezza militare, istituito per quattro scopi specifici: innanzitutto promuovere la collaborazione e la cooperazione tra gli Stati artici e le popolazioni indigene sulle tematiche ritenute comuni alla realtà artica, con particolare focus sullo sviluppo sostenibile e la tutela ambientale; coordinare e supervisionare l'attività dei gruppi di lavoro nati in precedenza in sede AEPS, e quindi l'AMAP, il CAFF, il PAME e l'EPPR; incoraggiare e guidare programmi di sviluppo sostenibile; divulgare e diffondere informazioni relative alle tematiche artiche.

Gli stati membri Partecipanti Permanenti del Consiglio Artico venivano in un primo momento individuati negli otto Paesi artici, la Inuit Circumpolar Conference, il Saami Council e l'Association of Indigenous Minorities of the North, Siberia and the Far East of the Russian Federation.

Inoltre, fin da subito, già nel testo della Dichiarazione, veniva prevista la possibilità di aprire le porte del Forum anche ad altri soggetti, quali stati non-artici, organizzazioni intergovernative o interparlamentari, globali o regionali, organizzazioni non-governative, o comunque, più in generale, a quanti potessero, secondo il Consiglio, contribuire positivamente ai lavori artici.

La differenza sostanziale tra lo status di Partecipante Permanente e quello di membro Osservatore risiede nella natura del ruolo ricoperto all'interno del Consiglio Artico; tutte le decisioni adottate nel Consiglio sono di pertinenza esclusiva dei Partecipanti Permanenti.

Di contro, gli Osservatori sono invitati a partecipare a tutte le riunioni del Consiglio, non limitandosi ad "osservare", come il loro appellativo suggerisce, ma intervenendo attivamente nei vari Gruppi di Lavoro, nel pieno ri-

spetto di quanto riportato nella stessa Dichiarazione di Ottawa, secondo cui appunto il Consiglio si apre a quanti possano garantire un apporto positivo e ulteriore agli sforzi già in atto; infine, una qualsiasi proposta di un membro Osservatore deve necessariamente essere presentata mediante un Partecipante Permanente. A tal proposito, nel 2013, è stato stilato durante la Conferenza di Kiruna in Svezia, e quindi formalmente adottato, un vero e proprio manuale dell’Osservatore del Consiglio Artico con le principali linee guida da seguire.

I Paesi che vogliono richiedere lo status di membro Osservatore devono non solo consultare il suddetto manuale e altri regolamenti interni al Consiglio, ma dimostrare fedeltà a tutta una serie di importanti principi, quali: accettare e supportare tutti gli obiettivi del Consiglio Artico così come stabiliti dalla Dichiarazione di Ottawa; riconoscere la piena sovranità, i diritti assoluti e la giurisdizione di ciascuno degli stati artici, oltre che la giurisdizione generale dell’area artica, con particolare riferimento ai principi del Diritto del Mare; rispettare le tradizioni e i diritti delle popolazioni indigene; dimostrare non solo interesse per le tematiche artiche, ma contribuire con le proprie competenze al raggiungimento degli obiettivi comuni; infine, impegnarsi a contribuire con disponibilità finanziaria e politica, oltre che attraverso partenariati e collaborazioni con gli Stati Permanent.

In coerenza con la prevista possibilità di apertura, già due anni dopo la nascita del Consiglio Artico, nel 1998, anche The Aleut International Association ottenne lo status di membro Partecipante Permanente del Consiglio Artico, e furono ammessi come membri Osservatori alcuni paesi non artici come Germania, Paesi Bassi, Polonia, e Regno Unito, e associazioni come lo Standing Committee of the Parliamentarians of the Arctic Region (SCPAR), lo United Nations Environment Programme (UNEP), l’International Arctic Science Committee (IASC), l’International Union for Circumpolar Health (IUCH), il Northern Forum (NF), e il World Wide Fund for Nature, Arctic Programme (WWF).

Negli anni tra il 2000 e il 2006 sono stati ammessi altri due Partecipanti Permanenti tra le organizzazioni delle popolazioni indigene, ed in particolare l’Arctic Athabaskan Council (AAC) e il Gwich’in Council International (GGI), e numerosi membri Osservatori, tra cui Paesi non-artici come Francia e Spagna, e diverse organizzazioni intergovernative e non governative, come il Nordic Council of Ministers (NCM), lo United Nations Development Programme (UNDP), il Nordic Environment Finance Corporation (NEFCO), l’Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS), l’University of the Arctic (UArctic), l’International Work Group for Indigenous Affairs (IWGIA), per citarne alcuni.

Negli stessi anni l’Arctic Council ha iniziato diverse battaglie per la pro-

tezione dell’ambiente marino, della biodiversità artica, con alcuni accordi volti anche a regolamentare l’utilizzo di sostanze inquinanti, come il mercurio e gli inquinanti organici, battaglie che proseguono ancora oggi, di pari passo con l’evoluzione scientifica e le dinamiche geopolitiche.

In particolare, nel 2004 è stato redatto l’Arctic Marine Strategic Plan (AMSP), all’interno del gruppo di lavoro sulla Protezione dell’Ambiente Marino Artico del PAME, con gli obiettivi di ridurre l’inquinamento delle acque artiche, conservare la biodiversità e gli ecosistemi, promuovere un uso sostenibile delle risorse marine, tenendo sotto controllo le due variabili principali, ovvero il cambiamento climatico e l’aumento delle attività economiche, e avendo come sfondo la chiara visione di «*a healthy and productive Arctic Ocean and coasts that support environmental, economic and sociocultural values for current and future generations*»³.

Nel 2006 è stato redatto il primo rapporto ECONOR, Economy Of The North, guidato dal gruppo di lavoro del Consiglio Artico sullo Sviluppo Sostenibile, con l’obiettivo di mostrare, attraverso una panoramica completa dell’economia del Nord, il notevole impatto socio-economico e culturale che i cambiamenti su più fronti nell’Artico possano avere sulle condizioni di vita e sulla stessa economia.

Il 2006 si conclude con l’importante nascita dell’Arctic Council Secretariat, che diventerà operativo solo nel 2013. Il Segretariato nasce con la dopplice funzione di supporto amministrativo e organizzativo da un lato, e di comunicazione e sensibilizzazione dall’altro; tra le mansioni organizzative, quelle di gestire le riunioni, trasmettere rapporti ai membri Permanenti e Osservatori e ai gruppi di lavoro, archiviare atti, fornire servizi e assistenza.

Inoltre, il Segretariato si occupa dell’importante fase di diffusione delle informazioni relative alle materie artiche, tra cui gestire il sito web del Consiglio Artico, conservare i registri del Consiglio, oltre che facilitare lo scambio di informazioni tra i membri su ogni livello, passando per lo sviluppo di piani strategici e di sensibilizzazione.

Nel 2008 il Consiglio ha portato avanti la bellissima iniziativa dell’Arctic Indigenous Languages Symposium, ovvero un simposio che ha riunito tutti i popoli indigeni dell’Artico, per permettere loro un reale confronto e una reciproca conoscenza, creando una rete compatta di protezione e rigenerazione delle lingue indigene.

Nell’Aprile 2009 si è svolta a Tromsø, Norvegia, la conferenza “Melting Ice: Regional Dramas, Global Wake-Up Call”, che ha visto coinvolti Ministri degli Affari Esteri, studiosi del cambiamento climatico, scienziati, e il premio Nobel per la pace Albert Arnold Gore Jr. (ex vicepresidente degli USA e attivo

³ AMSP, 2004.

ambientalista, meglio conosciuto come Al Gore), con l’obiettivo di discutere degli effetti dello scioglimento dei ghiacci nell’area polare e di conseguenza nel resto del mondo.

Conferenza che ha posto le basi per due importanti iniziative; la prima, poco dopo, ha previsto l’approvazione del rapporto AMSA (Arctic Marine Shipping Assessment), stilato alla fine di un lungo periodo di lavoro in cui il Consiglio Artico, in occasione della riunione ministeriale del 2004, incaricò il gruppo di lavoro PAME di «conduct a comprehensive Arctic marine shipping assessment as outlined under the Arctic Marine Strategic Plan (AMSP) under the guidance of Canada, Finland and the United States as lead countries and in collaboration with the Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR) working group and the Permanent Participants as relevant»⁴.

Per perseguire gli obiettivi di tutela dell’ambiente marino e della sicurezza marittima, il report AMSA ha proposto 17 raccomandazioni, approvate da tutti i Ministri dell’Artico, raccolte in tre macro-aree: miglioramento della sicurezza marina artica; protezione delle popolazioni artiche e dell’ambiente; costruzione di una infrastruttura marina artica.

Alla prima tematica appartengono cinque raccomandazioni, e cioè il collegamento con organizzazioni internazionali, i provvedimenti IMO per la spedizione nell’Artico, l’uniformità della governance della spedizione artica e il rafforzamento della sicurezza delle navi da passeggeri nelle acque artiche e l’accordo di ricerca e soccorso artico (SAR).

Il secondo gruppo è formato da otto raccomandazioni: l’indagine sull’uso marino indigeno artico, l’impegno con le comunità artiche, le aree di incrementato significato ecologico e culturale, le aree marine artiche appositamente designate, la protezione dalle specie invasive, la prevenzione della fuoriuscita di petrolio, il conseguente impatto su mammiferi marini, uccelli marini, pesci e altra vita marina, e infine le riduzioni delle emissioni atmosferiche.

All’ultimo tema afferiscono le restanti quattro, ovvero affrontare la carenza infrastrutturale, il sistema di traffico marino artico, la capacità di risposta ambientale circumpolare ed investire in dati idrografici, meteorologici e oceanografici.

La seconda importante iniziativa strettamente legata sia alla Conferenza di Tromsø che ad alcune delle raccomandazioni del Report AMSA ha avuto luogo due anni dopo, nel 2011, con la sigla del primo trattato vincolante del Consiglio Artico, l’Agreement Cooperation on aeronautical and maritime search and rescue in the Arctic, con l’obiettivo del miglioramento del sistema di ricerca e soccorso artico.

⁴ Ibidem.

Lo scioglimento dei ghiacci della calotta polare, causato dal crescente riscaldamento globale, ha infatti innescato una duplice necessità di potenziare, e in alcuni casi implementare, il sistema di “Search and Rescue” dell’area artica; da un lato, lo scioglimento dei ghiacci sta attirando improvvisamente le mire delle più grandi potenze mondiali, con il conseguente notevole aumento dei traffici marittimi e su strada, lungo le rotte artiche, mettendo a rischio un’area ancora non opportunamente potenziata sotto il livello infrastrutturale e dal punto di vista degli impianti estrattivi.

Dall’altro, si fa riferimento a un problema propriamente ambientale: il riscaldamento globale sta causando lo scioglimento del permafrost, minando le stesse infrastrutture esistenti sul territorio che poggiano sul terreno sempre meno ghiacciato. Minacce purtroppo già confermate da alcuni incidenti verificatisi nei pressi dei territori artici, tra cui l’avaria dei motori di una grande nave da crociera vicino le coste norvegesi, e lo sversamento di tonnellate di gasolio sul terreno vicino le coste russe, probabilmente causato dalla rottura di una cisterna dovuta allo scioglimento imprevisto del permafrost sottostante.

L’accordo poggia le basi sul principio della collaborazione e dell’azione congiunta dei Paesi Artici, andando a stabilire le aree di intervento singolo e comune, i centri di coordinamento dei piani attuativi e le autorità competenti di ogni Paese, con il vincolo assoluto della condivisione di informazioni, prevedendo anche un piano di addestramento e confronto per migliorare l’efficienza del sistema di ricerca e soccorso.

Le nuove dinamiche geopolitiche mondiali, unitamente al crescente cambiamento climatico, hanno portato il Consiglio Artico, nel Maggio 2013, a stilare un documento dichiarativo, rafforzativo degli intenti presenti e futuri dei Paesi artici, la Vision For the Arctic. «We have achieved mutual understanding and trust, addressed issues of common concern, strengthened our co-operation, influenced international action, established a standing secretariat and, under the auspices of the Council, Arctic States have concluded legally binding agreements. We have also demonstrated the importance of science and traditional knowledge for understanding our region and for informed decision-making in the Arctic. The Arctic is changing and attracting global attention and as we look to the future, we will build on our achievements and will continue to cooperate to ensure that Arctic voices are heard and taken into account in the world»⁵.

Con queste parole introduttive, i Paesi artici presentavano la loro visione per un Artico in continuo cambiamento, al centro di nuovi interessi mondiali, strutturando il documento nei sette aspetti fondamentali della governance

⁵ Vision for the Arctic, 2013, p.2.

artica: A Peaceful Arctic, The Arctic Home, A Prosperous Arctic, A Safe Arctic, A Healthy Arctic Environment, Arctic Knowledge e A Strong Arctic Council.

Sulla scia del primo accordo giuridicamente vincolante nato sotto il Consiglio Artico, riguardante il sistema di ricerca e soccorso in area artica, nel 2013 viene siglato il secondo accordo giuridicamente vincolante sulla cooperazione in materia di preparazione e risposta all'inquinamento da idrocarburi, l'Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic.

Tale documento è diviso in 23 articoli, in cui «The objective of this Agreement is to strengthen cooperation, coordination and mutual assistance among the Parties on oil pollution preparedness and response in the Arctic in order to protect the marine environment from pollution by oil»⁶.

Nell'articolo 3 viene esposto che «This Agreement shall apply with respect to oil pollution incidents that occur in or may pose a threat to any marine area over which a State whose government is a Party to this Agreement exercises sovereignty, sovereign rights or jurisdiction, including its internal waters, territorial sea, exclusive economic zone and continental shelf, consistent with international law and above a southern limit», specificando per ogni singolo Paese artico l'area di competenza.

Il 2013 è stato un anno interessante anche dal punto di vista geostrategico, con l'entrata nel Consiglio Artico, come membri osservatori, di ulteriori Paesi come l'Italia, il Giappone, la Cina, l'India, la Corea, Singapore e persino l'Unione Europea.

Sotto la presidenza canadese del Consiglio Artico (anni 2013-2015), dopo essersi resi conto della mancanza di una reale comunicazione col settore delle imprese, nel 2014 nasce l'Arctic Economic Council (AEC), un'organizzazione indipendente del Consiglio, con l'obiettivo di agevolare lo sviluppo delle attività business-to-business e in generale lo sviluppo economico dell'area artica in un'ottica sostenibile.

Sono state incluse diverse aree di business, identificate dalla comunità imprenditoriale artica per garantire la massima copertura degli interessi economici (tra cui turismo, economia blu, risorse umane, infrastrutture, estrazione di risorse, comunicazione, trasporti, energia), gestite da cinque gruppi di lavoro dell'AEC (Maritime Transportation Working Group, Investments & Infrastructure Working Group, Responsible Resource Development Working Group, Connectivity Working Group, Blue Economy Working Group).

Il focus operativo del AEC si può riassumere in tre ambiti di azione: la

⁶ Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic, 2013, p.4.

“Policy Advocacy”, che si occupa di proporre le condizioni quadro migliori per le imprese coinvolte nei lavori; le “Partnerships”, attraverso la creazione di importanti reti tra i membri pubblici e privati; la “Awareness Raising”, che mira a sensibilizzare il pubblico nei confronti delle attività intraprese, affrontando gli errori commessi e trovando soluzioni tecnologiche innovative.

Per il decennio 2015-2025, il Consiglio Artico, ed in particolare il gruppo di lavoro PAME, ha stilato il nuovo piano strategico per l’ambiente marino artico, l’AMSP (Arctic Marine Strategic Plan), rinnovando il primo step decennale 2005-2015. Diviso in quattro obiettivi, atti a fornire linee guida per una efficiente tutela dell’ecosistema marino e la promozione di uno sviluppo sostenibile, il suo intento si può riassumere con la visione del Consiglio, “Healthy, productive, and resilient Arctic marine ecosystems that support human well-being and sustainable development for current and future generations”.

Nel 2016, in occasione dei vent’anni dalla nascita del Consiglio Artico, gli otto Ministri Esteri dei Paesi costieri hanno rilasciato una dichiarazione congiunta, allo scopo di mettere in luce i risultati ottenuti negli anni dal Consiglio, attraverso una politica di collaborazione e confronto.

Nella dichiarazione vengono nuovamente riaffermati i principi guida della Dichiarazione di Ottawa, evidenziando tutti gli accordi stipulati negli anni sempre nell’ottica della prevenzione e tutela degli ecosistemi artici, di uno sviluppo sostenibile, della cooperazione, ricordando sempre il ruolo attivo e collaborativo anche delle popolazioni indigene, sottolineando un buon livello di soddisfazione per le azioni già intraprese e un auspicio per quelle future: «Today, we celebrate twenty years of Arctic cooperation and look forward to a long term future of peace and stability in the region»⁷.

Il terzo accordo vincolante stipulato sotto il Consiglio Artico è nato nel 2017, l’Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation, questa volta con l’obiettivo di rafforzare la cooperazione scientifica internazionale nell’Artico, andando a sostenerne in maniera concreta le attività di ricerca dell’area artica, fornendo sostegno e più facile accesso alla raccolta dati per l’ambiente marino e aereo, alla condivisione dei dati scientifici in generale e promuovendo l’istruzione e la formazione dei giovani scienziati.

Nello stesso anno si sono aggiunti al Consiglio nuovi membri osservatori, tra cui la Svizzera e alcune organizzazioni intergovernative e interparlamentari, come l’International Council for the Exploration of the Sea (ICES), l’OSPAR Commission, il World Meteorological Organization (WMO), il West Nordic Council (WNC) e un’organizzazione non governativa, l’Oceana.

⁷ The Arctic Council: A Forum for Peace and Cooperation, 2016, p.1.

Durante l'ultimo anno della presidenza finlandese del Consiglio Artico, dal 2017 al 2019, l'Arctic Council ha ricevuto un prestigioso riconoscimento internazionale, il Global Award IAIA 2019.

L'International Association for Impact Assessment (IAIA) è un'associazione internazionale che si occupa di valutare e di conseguenza premiare, annualmente, soggetti o istituzioni che abbiano contribuito in maniera positivamente significativa alla gestione, valutazione o politica ambientale su scala globale.

Nel caso del Consiglio Artico, l'associazione IAIA ha voluto dare enfasi al suo operato nell'ottica cooperativa e sostenibile in materia di protezione ambientale nell'Artico.

La tutela ambientale è stato uno dei punti di forza della presidenza finlandese, che ha anche sollecitato attivamente gli Stati ad attuare le raccomandazioni e a divulgare i risultati, come sottolineato dal Presidente della Commissione IAIA 2019: "The Committee commends the Finnish Chairmanship for its emphasis on the implementation of the Paris Agreement on climate change and the UN Sustainable Development Goals, as well as its proposal for an Arctic specific environmental impact assessment tool integrating public participation".

Il 2019 segna anche l'entrata dell'organizzazione intergovernativa IMO, International Maritime Organization, come ente osservatore.

Sotto la Presidenza islandese del Consiglio Artico (2019-2021), il 2020 è stato un anno difficile e inaspettato, caratterizzato dall'inizio della pandemia da Covid-19, un evento drammatico che ha sconvolto e apportato drastici cambiamenti nella vita di ognuno in tutto il mondo.

La regione artica si è trovata improvvisamente ad affrontare delle difficoltà e delle sfide del tutto nuove, che sono andate a colpire particolarmente le fragili popolazioni indigene. Il Consiglio Artico ha da subito assunto l'importante ruolo di guida con interventi non solo a breve, ma, in previsione, anche a lungo termine.

Durante una riunione esecutiva degli alti funzionari artici nel giugno 2020, il Consiglio ha stilato un documento informativo per raccogliere più informazioni possibili sulla situazione pandemica e sull'impatto di questa sul tessuto socio-economico artico. Il documento, interamente imparziale e inteso solo come strumento di lavoro e non come opinione ufficiale, è stato formulato in collaborazione con oltre cinquanta ricercatori, responsabili politici e rappresentanti delle popolazioni indigene.

Il 2021 segna invece un altro importante traguardo per il Consiglio Artico, che compie venticinque anni. Nato come uno dei primissimi forum di confronto tra le potenze artiche dopo la Guerra Fredda, attualmente il Consiglio Artico gioca un importante ruolo sullo scenario geopolitico mondiale, insta-

urando rapporti di fiducia tra i Paesi artici e le popolazioni indigene, che, in qualità di membri Partecipanti Permanenti, siedono con un ruolo assolutamente paritario allo stesso tavolo dei Paesi costieri, caso più unico che raro in un forum intergovernativo.

In questi venticinque anni si è andata notevolmente rafforzando la strategia cooperativa dei Paesi artici attraverso l’operato del Consiglio, arrivando anche alla stipula di tre accordi giuridicamente vincolanti, e promuovendo, attraverso numerosi gruppi di lavoro, piani strategici e interventi sulle varie tematiche da sempre affrontate con grande efficienza.

Sono state anche create strutture per la cooperazione regionale, come ad esempio l’Arctic Economic Council, l’UArctic (Università dell’Artico) o i Sustaining Arctic Observing Networks.

In linea generale, però, nonostante la stipula di tre accordi vincolanti sotto la sua egida, il Consiglio Artico rimane tuttora un semplice forum di confronto e cooperazione, che fornisce una base sicuramente indispensabile per la successiva stipula di accordi e raccomandazioni, ma che «does not and cannot implement or enforce its guidelines or recommendations. That responsibility belongs to individual Arctic State or international bodies»⁸, come tra l’altro veniva chiaramente definito anche nella Dichiarazione di Ottawa.

È indubbio il riconoscimento che viene dato al Consiglio Artico in merito alla sua efficacia e all’opportunità unica che riesce a costituire di interscambio tra gli Stati artici e non-artici, rivelandosi un esempio virtuoso di strumento diplomatico.

Ma nel momento in cui ci si pone la domanda se il Consiglio aspiri a svolgere un ruolo operativo, concreto e attuativo, o se piuttosto rimanga confinato nel ruolo di forum di discussione e dibattito, la risposta risiede negli stessi documenti ufficiali, in cui si legge che «In its current form, it contributes meaningfully to making the Arctic a region of stability and minimal conflict – which is perhaps its most important role»⁹.

Come ulteriore testimonianza di questa lettura, nel 2012 è stato condotto un interessante sondaggio, tramite sottomissione di un questionario agli “addetti ai lavori” del Consiglio Artico, proprio per capire la percezione dall’interno e stabilirne l’efficacia operativa.

Da questa analisi è emerso che i maggiori pregi del Consiglio stanno nel riuscire ad individuare e affrontare quelle che sono le tematiche emergenti nell’Artico, aumentando la loro visibilità nell’agenda politica e nell’opinione pubblica, oltre che effettuare valide valutazioni scientifiche e permettere agli

⁸ A Quick Guide to the Arctic Council, 2019, p.4.

⁹ Pathways, Issue 1, May 2021, p.16.

Stati di avvicinarsi alla questione artica, attraverso un approccio integrato per il confronto; mentre è stato dichiarato apertamente, secondo la maggior parte delle risposte, che «the Arctic Council has been ineffective at following up the reports with action»¹⁰.

Dal sondaggio emerge inoltre la necessità di migliorare la struttura del Consiglio, con la speranza che in futuro possa rivestire un ruolo politicamente più vincolante, a differenza del sistema attuale che agisce solo con gruppi di ricerca e promozione di progetti tematici, e che possa trasformarsi da organismo di definizione delle politiche ad organismo di elaborazione delle stesse.

La soluzione per accrescere l'autorità del Consiglio Artico sembrerebbe proprio porre una maggiore enfasi sullo sviluppo delle politiche, a discapito della conoscenza e della ricerca; sicuramente, alla luce del nuovo contesto in cui è inserito l'Artico, è più che lecito pensare di aver bisogno di un organo decisionale politico univoco in grado di prendere delle decisioni sulle varie tematiche (d'altronde si torna qui a sottolineare il già discusso dilemma della mancanza di un regime giuridico *ad hoc* per la regione artica).

D'altro canto, però, questo sentimento «raises warning flags. Would a shift in this direction politicize the contributions of the working groups? Could it lead to a gap between the working groups, operating in a somewhat apolitical mode, and the Senior Arctic Officials, deputy ministers and ministers, operating in a more political mode?»¹¹.

Infatti, «some respondents expressed concern about the danger of science ‘becoming blurred’ in the process. Although the interplay of science and policy can be mutually supportive, the resultant mix can harm the credibility and legitimacy of both in the absence of careful management»¹².

3.1 Le popolazioni indigene del Consiglio Artico

Sono sei le organizzazioni indigene artiche che hanno acquisito nel tempo lo status di membri Partecipanti Permanenti all'interno del Consiglio Artico; Aleut International Association, Arctic Athabaskan Council, Gwich'in International Council, Inuit Circumpolar Council, Russian Association of Indigenous People of the North e Saami Council.

Posizione, come più volte ribadito, di notevole pregio e vantaggio per il destino di queste vulnerabili comunità, provenienti nella maggior parte dei

¹⁰ Kankaanpää P., Young O. R., 2012, p.7.

¹¹ Idem, p.11.

¹² Idem, p.7.

casi da realtà di nomadismo, essendo il Consiglio Artico l'unico forum intergovernativo a considerare i popoli indigeni sullo stesso piano decisionale delle grandi potenze.

L'Aleut International Association (AIA) è l'associazione che rappresenta i popoli indigeni di etnia Aleut russi e americani, che attualmente abitano Alaska, Russia, Isole Pribilof (Stati Uniti) e Isole Commander (Russia); tradizionalmente, per quasi 10000 anni, gli Aleut hanno vissuto, oltre che nelle Isole Commander, anche nelle Isole Aleutine dell'Alaska sud-occidentale.

Gli Aleut russi e americani sono separati solo geograficamente da confini e distanze, ma collegati attraverso il Mare di Bering e il Pacifico settentrionale, oltre che uniti dagli stessi usi e costumi e principi culturali.

A sua volta l'AIA è stata creata da due associazioni di Indigeni, l'Aleutian Pribilof Islands Association (APIA) e l'Association of the Indigenous peoples of the North of the Aleut District of the Kamchatka Region of the Russian Federation (ANSARKO).

Lo scopo di quest'associazione è stato da sempre quello di far fronte alle difficoltà, ai rischi ambientali, al cambiamento climatico, agli effetti della pesca commerciale nelle acque artiche, oltre che alle minacce nei confronti di una cultura molto fragile, che possano minare lo stile di vita dell'etnia Aleut, strettamente collegata alle risorse del Mare di Bering.

L'AIA è diventata membro Partecipante Permanente del Consiglio Artico nel 1998, collaborando nei gruppi di lavoro con gli altri membri Permanenti e con i Paesi Artici. Grazie al suo particolare interesse per la protezione marina, e i cambiamenti climatici e sociali che impattano sulla regione artica, ha ottenuto ulteriori riconoscimenti, come, nel 2004, lo Special Consultative Status dall'Economic and Social Council delle Nazioni Unite, oltre ad essere accreditata con la UNFCCC e il Global Environment Facility (GEF).

Nato molto più recentemente, l'Arctic Athabaskan Council (AAC) è stato istituito nel 2000 a tutela dei diritti e degli interessi internazionali del Popolo Athabaskan di Alaska e Canada. Da febbraio 2021 l'AAC ha inoltre avviato una partnership con Global Affairs Canada (GAC), all'interno dell'iniziativa Global Arctic Leadership Initiative (GALI), con l'obiettivo di migliorare il proprio operato e rafforzare il suo ruolo di rappresentanza.

Chiaramente la pandemia da Covid-19 ha causato un significativo rallentamento delle attività, ma l'AAC ha cercato ad ogni modo di portare avanti il suo compito di tutelare e proteggere gli interessi del Popolo Athabaskan a livello nazionale ma anche circumpolare, rivestendo anche ruoli guida all'interno di progetti legati al venticinquesimo anniversario della nascita del Consiglio Artico.

La visione operativa dell'AAC segue sicuramente un'ottica collaborativa di reti, partnerships, relazioni tra le varie comunità, al fine di promuovere gli

interessi culturali, ambientali e socio-economici del Popolo Athabaskan sullo scenario internazionale.

Il Gwich'in Council International (GCI) è il Consiglio rappresentante del Popolo Gwich'in, diffuso nell'Artico nord-occidentale, nelle terre più settentrionali del Nord America, tradizionalmente nei territori dell'Alaska e dello Yukon.

Popolo nomade fino al 1870, vive da sempre di caccia e pesca, conducendo uno stile di vita semplice e totalmente integrato con la natura.

Esistono due sedi rappresentative del GCI, una in Canada e l'altra negli Stati Uniti, unite nel comune obiettivo di amplificare la voce di popolazioni particolarmente fragili e da tutelare come il Popolo Gwich'in, evidenziando la fondamentale importanza di uno sviluppo che sia sostenibile, insieme alla protezione ambientale, facendo conoscere queste realtà marginali a livello internazionale.

L'Inuit Circumpolar Council (ICC) è stato fondato nel 1977 ed è, ad oggi, una delle più rilevanti organizzazioni non governative dei popoli indigeni, rappresentando circa 180.000 Inuit sui territori di Canada, Alaska, Groenlandia e Chukotka (Russia), ottenendo anche lo status consultivo presso le Nazioni Unite.

Attraverso la riunione, ogni quattro anni, dell'Assemblea Generale, l'ICC lavora per raggiungere alcuni obiettivi fondamentali, quali la promozione e diffusione degli interessi Inuit sullo scenario internazionale, il rafforzamento della coesione tra tutti gli appartenenti al Popolo Inuit della regione artica, riuscire a garantire la conservazione della grande ricchezza culturale tipicamente Inuit anche alle generazioni future, la continua proposta e sviluppo di politiche ambientali per la salvaguardia del Polo, sempre in un'ottica di collaborazione e cooperazione, cercando partnerships per lo sviluppo socio-economico e politico della regione.

A riprova del suo grande impegno e del ruolo paritario che riveste all'interno del Consiglio Artico, l'ICC, ormai da diversi anni, si occupa di stilare un importante documento, l'Inuit Arctic Policy, in cui vengono analizzati in maniera approfondita tutti gli aspetti rilevanti della questione artica, da quello ambientale, a quello economico, geopolitico, commerciale, e ovviamente sociale, con particolare approfondimento sui diritti delle popolazioni indigene, in quanto un altro ambizioso obiettivo dell'ICC è da sempre quello di operare per garantire il riconoscimento dei diritti umani a livello internazionale non solo del popolo Inuit, ma di tutti i popoli indigeni.

La Russian Association of Indigenous Peoples Of the North (RAIPON) è nata durante il Primo Congresso dei Popoli del Nord nel 1990; inizialmente con il nome "Association of the Peoples of the North of the USSR" dall'unione di ventisei Popoli, nel 1993 fu registrata come movimento socio-

politico dal nome “Association of Indigenous Small-numbered Peoples of the North, Siberia and the Far East of the Russian Federation”, arrivando al 1999, anno in cui fu nuovamente modificata, divenendo un’organizzazione pubblica russa.

La RAIPON è stata fondata per tutelare e salvaguardare gli interessi, i diritti e la cultura tradizionale dei popoli indigeni del Nord, della Siberia e dell’estremo oriente russo, con un particolare impegno operativo sull’istruzione, lo sviluppo culturale e socio-economico di queste comunità.

Infatti, prima della nascita di questa organizzazione, i piccoli popoli indigeni della Russia venivano snaturati e costretti ad omologarsi alla vita urbana dalle autorità sovietiche, a una digitalizzazione forzata, a stili di vita completamente differenti, il che portava in alcuni casi addirittura alla totale dimenticanza della propria cultura e lingua tradizionale.

La fondazione della RAIPON ha interrotto la trasformazione coatta di questi popoli, e anzi, al contrario, si pone a loro salvaguardia con una evidente opera di valorizzazione degli usi e costumi autoctoni, attraverso uno stretto contatto diretto con le vite di queste piccole comunità.

L’organizzazione RAIPON raggruppa quaranta popoli indigeni, rappresentati secondo il principio etnico-territoriale, in base al quale i vari membri locali dell’Associazione hanno la piena indipendenza operativa sia dal punto di vista organizzativo che finanziario, mantenendo uno spirito collaborativo tra le varie sedi dislocate.

Probabilmente anche grazie alla grande quota di popoli indigeni rappresentata, la RAIPON ha ottenuto nel tempo diversi ruoli strategici e decisionali.

Innanzitutto, oltre a partecipare attivamente ai gruppi di lavoro del Consiglio Artico, ha assunto lo status consultivo speciale presso l’Economic and Social Council delle Nazioni Unite, lavorando operativamente sui progetti di salvaguardia dei diritti umani dei popoli indigeni; ha ottenuto lo status di osservatore all’interno del Consiglio Direttivo del Programma delle Nazioni Unite per l’ambiente (UNEP), ottenendo anche il prestigioso premio, nel 1999, UN Environment Program, per i risultati ottenuti nella protezione dell’ambiente nordico russo, oltre che lo status di osservatore nel Committee on Intellectual Property and Genetic Resources, Traditional Knowledge and Culture of the World Intellectual Property Organization.

Il Saami Council è un’organizzazione non governativa che rappresenta i Popoli Saami di Russia, Finlandia, Svezia e Norvegia, fondata nel 1956.

Il suo principale obiettivo è quello di costruire una forte unità tra i Popoli Saami dei quattro Paesi artici, promuovendone diritti e interessi comuni, dal punto di vista culturale, socio-economico e politico.

Anche il Saami Council segue il principio territoriale, per cui esistono

nove diverse organizzazioni membri, sparse nei quattro territori dove risiedono i Popoli Saami, in particolare tre in Norvegia, tre in Svezia, due in Russia e una in Finlandia.

Nel 1994, sotto le direttive dell'Arctic Environmental Protection Strategy (AEPS), è stato fondato l'Indigenous Peoples Secretariat (IPS), riconosciuto all'interno della Dichiarazione di Ottawa, come parte integrante del Segretariato del Consiglio Artico, ma allo stesso tempo come ente autonomo, con un proprio Consiglio, budget e determinate funzioni da svolgere. Gli obiettivi dell'IPS sono diversi e raggruppabili in sei campi; innanzitutto deve semplificare la partecipazione delle sei organizzazioni indigene ai gruppi di lavoro del Consiglio Artico, fornendo supporto e assistenza durante la preparazione e successiva presentazione di proposte in sede di Consiglio, favorendo sempre la prospettiva delle popolazioni indigene all'interno delle riunioni.

Il secondo obiettivo è sicuramente quello di facilitare la comunicazione e il dialogo tra i membri Partecipanti Permanenti e tra loro e il Consiglio, in un'ottica collaborativa; ha poi l'impegno di supportare i Partecipanti Permanenti nell'aderenza agli obiettivi del Consiglio, aiutandoli ad intervenire nelle riunioni e contribuire attivamente allo svolgimento dei gruppi di lavoro.

Un ulteriore obiettivo dell'IPS riguarda più nello specifico la messa in pratica di piani di promozione dello sviluppo sostenibile di usi e costumi dei popoli indigeni; infine, il Segretariato lavora affinché ci sia una continua ricerca e condivisione delle informazioni, oltre che un'adeguata divulgazione per contribuire a sensibilizzare l'opinione pubblica sulle tematiche artiche, attraverso siti web regolarmente aggiornati.

Fin dalla nascita del Consiglio Artico, nel 1996, la presenza delle popolazioni indigene ha sempre rivestito un ruolo di fondamentale importanza per indirizzare e creare una politica artica ad hoc, che riuscisse a comprendere e dare rilevanza alle singole problematiche riguardanti queste piccole comunità, comprendendone fin da subito la straordinaria ricchezza culturale.

In particolare, il piano di lavoro IPS 2022-2023, stilato all'interno del rapporto degli Alti Funzionari dell'Artico, in stretta coerenza con i programmi previsti dalla Chairmanship russa (2021-2023) del Consiglio Artico, si focalizza su tre tematiche guida: il coinvolgimento delle giovani generazioni indigene, le lingue dei popoli indigeni artici e la cooperazione tra i popoli indigeni artici.

Nel garantire uno dei principali obiettivi dell'IPS, nel piano vengono riportate le modalità di supporto ai Partecipanti Permanenti, sia dal punto di vista logistico che istituzionale, ricordando l'importanza della collaborazione e della condivisione di informazioni e idee.

Inoltre, per il perseguimento dei tre obiettivi del piano di lavoro, sono stati assegnati alcuni specifici compiti ai giovani Indigeni raggruppati in

gruppi di lavoro sulla biodiversità e l’ambiente, puntando molto non solo sulla loro formazione, ma anche sull’operatività; sono previsti inoltre diversi eventi e seminari divulgativi per sostenere le tematiche riguardanti la conservazione delle lingue tradizionali degli Indigeni Artici, garantendo una notevole integrazione e collaborazione tra i Partecipanti Permanenti.

Tematiche ampiamente riprese e sostenute anche dai successivi mandati, sotto la Chairmanship norvegese (2023-2025), con particolare focus sui diritti delle popolazioni indigene per il raggiungimento dell’auto-affermazione – culminati nell’Arctic Youth Conference a gennaio 2025, con un attivo confronto tra esponenti giovani e *senior* dei popoli indigeni – e ulteriormente costitutive dell’attuale Chairmanship 2025-2027 della Danimarca.

Ad oggi il Segretariato ha organizzato sei Arctic Leaders’ Summit (ALS), eventi unici e di alto livello politico, ai quali partecipano anche il Consiglio Artico e i membri osservatori, allo scopo di individuare volta per volta le priorità delle comunità Indigene da discutere e approfondire con maggiore urgenza, facendo sentire la propria voce, a rappresentanza di questa fondamentale parte, anche politica, del Consiglio, rispetto alle questioni delle altre potenze mondiali.

4. Le risorse dell’Artico

Il risvegliato interesse per una zona remota come quella artica, affonda innanzitutto le sue radici in una serie di interessi geopolitici che toccano i nervi (ancora) scoperti di quella che fu la Guerra Fredda con i suoi blocchi di schieramento, in una regione che dall’estremo Nord potrebbe dettare i nuovi interessi mondiali; ma l’interesse per l’Artico si caratterizza anche per il marcato aspetto economico-commerciale, con la necessità di individuare nuovi canali di approvvigionamento di risorse, nuovi accordi, nuovi scambi, la scoperta di ingenti quantità di risorse energetiche ancora inesplorate e totalmente sfruttabili, oltre che la spartizione delle zone di pesca commerciale, un mercato appetibile per tutte le potenze mondiali, una vera e propria Eldorado, tra l’altro indebolita dalla labilità del sistema giuridico e dagli effetti del cambiamento climatico.

4.1 Gli idrocarburi e le terre rare (REE)

L’attuale e drammatico contesto ambientale in cui si trova ad essere attenzionato l’Artico, ha chiaramente risvegliato tutta una serie di interessi geopolitici ed economico-commerciali, che vedono coinvolti sia gli Stati artici, che

gli Stati cosiddetti non-artici, ovvero quegli Stati che non affacciano sull’Oceano Artico, piuttosto che Enti transnazionali come l’UE o la NATO.

Ma, nello specifico, cosa rende la zona artica così interessante da attirare le mire espansionistiche delle più grandi potenze mondiali? È stato accertato che in Artico è presente un’altissima concentrazione delle risorse energetiche mondiali ancora non esplorate, dal petrolio, al gas naturale, agli idrocarburi, ai minerali e metalli.

Si apre quindi una nuova frontiera per il mercato energetico, un nuovo spazio economico completamente intonso, ancora da sfruttare, che potrebbe andare a modificare gli equilibri economici ed energetici mondiali; gli USA potrebbero pian piano ridurre la loro dipendenza energetica dal Medio Oriente, Cina e India potrebbero incrementare lo sviluppo delle loro classi medie già in fase di crescita, Europa e Giappone andrebbero a ridurre la loro dipendenza dall’energia nucleare, mentre l’Africa, almeno in un’ottica del tutto teorica, riuscirebbe a ridurre i livelli di povertà.

I principali giacimenti di petrolio *onshore* e *offshore* della regione sono concentrati nel Mare di Beaufort, nella parte nord-occidentale dell’Artico russo e nell’arcipelago artico canadese; mentre si registrano ingenti concentrazioni di minerali metallici e non metallici nella Penisola Scandinava, oltre a un importante bacino di carbone nel territorio della Pechora, in Russia.

Da sempre, la difficoltà maggiore incontrata nell’estrazione delle risorse del Polo, è legata alle rigide e assai avverse condizioni climatiche atmosferiche, con temperature che possono scendere anche al di sotto dei -50 °C; condizioni che comportano non solo la scarsa accessibilità alle risorse, ma anche tutta una serie di costi elevatissimi sia per il settore dei trasporti e quindi anche gli investimenti nelle infrastrutture, sia per l’impiego di una specifica attrezzatura che ovviamente deve essere appositamente progettata per far fronte alle avversità climatiche.

Ad oggi, grazie all’utilizzo di nuove tecnologie, agli ingenti investimenti in ricerca e alle nuove navi rompighiaccio sempre più adatte a solcare le acque profonde oceaniche, sta diventando sempre più fattibile l’estrazione di petrolio e gas naturale, anche attraverso la perforazione *offshore*.

Due delle nuove tecnologie messe a punto dai geologi sono l’imaging tridimensionale e la mappatura sismica, due metodologie che permettono di guardare attraverso i grossi blocchi di sale che impediscono la vista dei bacini da sfruttare.

È chiaro che per ora si tratta ancora di un settore estremamente costoso, per cui solo le grandi compagnie estrattive mondiali possono permettersi tali investimenti, il ché probabilmente non è del tutto negativo, perché da un punto di vista esclusivamente etico, contribuisce a rallentare l’invasione nell’Artico.

La mancanza di un regime giuridico *ad hoc* per il Polo purtroppo non aiuta a gestire gli interessi dei Paesi coinvolti, lasciando la regione artica preda delle rivendicazioni territoriali degli stessi Paesi artici e diventando facilmente mira delle grandi potenze mondiali. Il Diritto del Mare ci viene incontro almeno per quanto riguarda ciò che coinvolge direttamente lo stato costiero; in quanto tale, infatti, lo stato costiero gode del diritto assoluto di sfruttare le risorse energetiche che si trovano sulla terraferma del proprio territorio, oltre che nella piattaforma continentale corrispondente, e nelle acque territoriali entro una data distanza dalla costa, all'interno di quella che viene definita zona economica esclusiva.

Si rischia una nuova Guerra Fredda?

Non c'è ancora una risposta ben precisa a questa impattante domanda; probabilmente sì, o per lo meno ci stiamo avviando ad affrontare quella che decisamente può essere definita una guerra di "soft power", una guerra silente che però sa bene come e dove agire, e conosce bene i suoi protagonisti.

Secondo uno studio condotto nel 2008 dal CARA, Circum-Arctic Resource Appraisal, «the resource potential of the Arctic remains highly uncertain because, outside of a few intensively explored areas, the offshore Arctic remains essentially unexplored for petroleum, and geological evidence still suggests that significant volumes of undiscovered petroleum remain to be found outside the developed areas. The CARA estimated that 44 to 157 billion barrels (BBO) of undiscovered conventional oil and 770 to 2,990 trillion cubic feet (TCF) of conventional natural gas could be found north of the Arctic Circle. (...) In addition, large quantities of unconventional petroleum such as shale oil, shale gas, heavy oil, coal-bed gas, and gas hydrates might also be developable in the Arctic»¹³.

L'Artico è inoltre ricco anche di terre rare (REE-Rare Earth Elements), di cui si sente parlare meno ma che in realtà costituiscono il presente e soprattutto il futuro dello scenario energetico mondiale, per cui particolarmente ambite dalle più grandi potenze mondiali, prime fra tutte la Cina.

Si tratta di 17 elementi chimici che, nella tavola periodica, vengono raggruppati nella famiglia dei metalli, ed in particolare, Lantanio, Cerio, Praseodimio, Neodimio, Samario, Europio, Gadolinio, Terbio, Disprosio, Olimio, Erbio, Tulio, Itterbio, Lutezio, Ittrio, Promezio e Scandio; in base al peso atomico, esistono terre rare leggere (LREE), terre rare medie (MREE) e terre rare pesanti (HREE).

Il loro nome, in particolare l'appellativo "rare", non sta ad indicare la loro scarsa diffusione sul Pianeta, che al contrario risulta piuttosto abbondante, ma si riferisce in realtà alla loro infinitesimale concentrazione, da 0,5 a 60

¹³ CARA Professional Paper, p.4.

parti per milione; le terre rare, infatti, non esistono in natura in quanto tali, ma si trovano all'interno di circa 200 tipi di minerali diversi, dai quali bisogna estrarre e lavorarle attraverso complessi e lunghi processi.

La loro notevole importanza deriva dagli innumerevoli campi di applicazione, in particolare nel settore dell'industria dell'elettronica di consumo; le terre rare vengono infatti utilizzate moltissimo per la realizzazione dei dispositivi elettronici di ultima generazione, come smartphone, LCD, tablet o computer, oppure nel settore dell'energia green, in particolare nell'*automotive*, per le tecnologie elettriche e ibride, o nelle energie rinnovabili, fungendo da magneti per le turbine eoliche o i motori elettrici, oppure ancora vengono addirittura impiegate in medicina e nella ricerca scientifica, nel campo della difesa e dell'aerospazio per la costruzione di laser o radar, e persino nei processi di raffinazione del petrolio greggio.

Non è dunque difficile immaginare quanto possa essere aumentata in modo esponenziale la domanda di terre rare, in un'economia sempre in evoluzione, sempre più orientata al settore dell'high tech, dell'innovazione e soprattutto rispondente alla conversione in un'ottica sostenibile e di energia rinnovabile, che senza questa nuova risorsa non avrebbe modo di svilupparsi.

Le REE portano però con sé anche delle criticità, a cominciare dal forte impatto ambientale causato dai processi estrattivi che le portano alla luce; si tratta di procedimenti non solo molto complessi, ma che implicano un forte dispendio di energia e acqua, parallelamente all'utilizzo di sostanze chimiche quali acidi e solventi organici, oltre alle emissioni di CO₂ prodotta durante l'estrazione, e lo stazionare nell'aria di scorie chimiche e radioattive alla fine del processo.

Le altre due problematiche esistenti sono invece piuttosto collegate ai giochi di mercato; innanzitutto c'è scarsità di miniere, in quanto dato che le REE non esistono in natura, ma esistono in quanto strettamente collegate ad alcuni minerali, ovviamente risulta molto più economico sfruttare le miniere già esistenti per quei minerali, piuttosto che costruire miniere ad hoc per le terre rare; questo provoca però un alto rischio di interruzione o complicazione nella catena di fornitura, andandosi a ridurre i canali di approvvigionamento.

Parallelamente si crea un ulteriore ostacolo, in quanto per le terre rare non esiste un mercato ufficiale regolamentato, portando le transazioni ad avvenire solo attraverso trattative private, andando inevitabilmente a favorire il nascere di forti egemonie come la Cina e gli Stati Uniti.

Alla luce di quanto il Polo possa essere appetibile per le più grandi potenze economiche, si è innescata una vera e propria corsa all'Artico per la conquista del nuovo spazio energetico mondiale.

Competizione che coinvolge sia i Paesi artici in duplice veste, come attori attivi nella questione artica, decisi ad ottenere gran parte di quelle ri-

sorse energetiche appartenenti ai loro territori, sia come attori passivi, nel tentativo di difendere i loro spazi o in alcuni casi stipulando accordi, sia i Paesi non-artici, a cominciare dalla Cina, ad oggi uno dei Paesi (tra quelli non gravitanti intorno al Polo) maggiormente interessati alla nuova frontiera mondiale.

Iniziando a trattare singolarmente i Paesi artici, la Groenlandia, in particolare nell'area meridionale, è una terra molto ricca di giacimenti di uranio, rubini, diamanti, oro, zinco, gas naturale e petrolio offshore, ma soprattutto ricchissima di terre rare, tanto da soddisfare almeno un quarto della futura domanda globale; in funzione di un ipotetico sfruttamento di queste importanti risorse, era stata avanzata l'idea dell'ambizioso progetto di Kvanefjeld, che avrebbe previsto l'inizio dei lavori di estrazione di terre rare dall'omonimo sito, stimato per essere il più grande al mondo per REE.

Si tratta però di un progetto che non è ancora stato realizzato, poiché incontra non poche problematiche; infatti, se da un lato significherebbe un grosso guadagno per il territorio, grazie alla cessione di licenze minerarie ad altri Paesi, la creazione di nuovi posti di lavoro, nonché l'affrancamento dal sussidio economico di Copenhagen, dall'altro purtroppo ci troviamo davanti un Paese non ancora pronto ad affrontare una sfida di tale portata, con un tessuto economico totalmente privo di iniziativa imprenditoriale e di conseguenza di attori pubblici e privati intenzionati ad investire, uno stato del tutto embrionale per quanto riguarda l'innovazione, la totale assenza di lavoratori specializzati, il che porterebbe ad un'esportazione del lavoro altrove con conseguenze anche sui guadagni, senza contare le notevoli conseguenze in termini di impatto ambientale che causerebbe l'estrazione delle terre rare su un ecosistema già così delicato.

Si tratta dunque di una nuova potenziale sfida, in equilibrio precario tra il fattore economico in continua evoluzione e la tutela di territori già molto fragili e minati sotto tanti aspetti.

La quantità di terre rare presenti in Groenlandia arriva a sfiorare i 40 milioni di tonnellate, rendendo il Paese uno dei principali campi di gioco della nascente Guerra Fredda; l'area è infatti già molto contesa, a cominciare dalla presenza sul territorio di ben cinque compagnie minerarie straniere, che sono solo la punta di un iceberg molto più profondo, dato che la Groenlandia è ormai da tempo al centro della contesa tra due potenze mondiali come Cina e Stati Uniti.

In aggiunta, è dell'ottobre di quest'anno la conferma dell'esistenza di una delle più grandi accumulazioni di petrolio al mondo, ancora non perforate, proprio in Groenlandia, nel bacino di Jameson Land.

Solo negli strati stratigrafici superiori è stata stimata la presenza di circa 13 miliardi di barili di petrolio – ma essendo una risorsa “P10” si intende che

esiste una probabilità del 10% che si trovi “almeno” quella quantità – oltre ad un potenziale aggiuntivo negli strati in profondità.

L'inizio dei lavori di perforazione, previsto per la seconda metà del 2026, sarà avviato in *joint venture* con un *partner* statunitense che finanzierà interamente l'operazione.

Ad oggi, dunque, la Groenlandia si prospetta come una delle più interessanti frontiere per l'esplorazione delle risorse petrolifere in Artico, causando potenzialmente, in un futuro assai vicino, una nuova alterazione degli equilibri energetici e geopolitici.

In Canada, in particolare Canada del Nord, grazie alla grande varietà geologica che presenta il suo territorio, è possibile estrarre petrolio e gas naturale sia tramite perforazione onshore, sia tramite trivellamento offshore. Ma ciò che ha davvero trasformato il tessuto economico canadese, capace ora di competere al pari delle più grandi potenze energetiche, è la presenza di sabbie bituminose, tornate in auge di recente grazie all'aumento dei prezzi del petrolio che ha contribuito, di contro, ad attrarre a sé gli investimenti delle compagnie petrolifere internazionali multimiliardarie, prime fra tutte quelle cinesi. Solo dal 2000 la produzione di petrolio da sabbie bituminose è aumentata da 600000 a 1,5 milioni di barili al giorno, con previsioni molto generose per i decenni a venire.

La criticità maggiore dell'impiego di sabbie bituminose consiste nel forte impatto ambientale che causano; innanzitutto perché la maggior parte della loro lavorazione deriva dalla scolpitura di siti minerari della foresta boreale, che vedrebbe minacciata la sua fondamentale ed enorme biodiversità, oltre ad essere un potente rimedio all'inquinamento atmosferico, ed inoltre perché la raffinazione delle sabbie bituminose è ad altissimo contenuto di carbonio, tra l'altro, tra i processi, uno di quelli a più alta intensità.

Grazie alle nuove tecnologie in uso, stanno diventando sempre più semplici i processi estrattivi di petrolio sintetico da queste sabbie, andando a utilizzare un metodo con il quale le risorse vengono portate alla luce grazie a un forte getto di vapore, riducendo notevolmente l'impatto sull'ambiente.

Nuove tecnologie che si vanno sempre più perfezionando grazie agli ingenti investimenti in ricerca effettuati dalle compagnie petrolifere per ovviare all'ostacolo degli ambientalisti in rivolta per chiudere gli oleodotti di collegamento tra Canada e Stati Uniti.

Nel territorio statunitense, l'Alaska è senza dubbio lo stato più ricco di risorse energetiche; da un lato giacimenti di metalli preziosi come oro, argento, rame, depositi di zinco, piombo e zolfo, e dall'altro ospita una concentrazione di petrolio tale da costituire circa un quarto dell'intera produzione americana.

Ma la vera nuova frontiera per gli Stati Uniti è l'estrazione di petrolio e

gas naturale da una particolare roccia, lo scisto, che avviene attraverso la combinazione di due processi, il vecchio metodo di fracking, o fratturazione idraulica, che va a fratturare la roccia con getti di acqua, sabbia e sostanze chimiche, e la nuova tecnologia di perforazione orizzontale in contrapposizione alla perforazione verticale tradizionale. Non mancano anche in questo caso proteste da parte degli ambientalisti che mirano a ridurre il fenomeno del fracking a causa delle sostanze chimiche utilizzate durante il processo.

Per quanto riguarda la Penisola Scandinava, la Norvegia è l'unico dei tre Paesi a possedere riserve di carbone e soprattutto le più grandi quantità di gas naturale e idrocarburi di tutto l'Artico. In Finlandia sono presenti diversi depositi di zinco, oro, uranio e diamanti, ma molte zone del suo territorio rimangono ancora inesplorate, per cui le percentuali potrebbero rivedersi a rialzo. Infine la Svezia, che non possiede riserve di petrolio e gas naturale per una precisa scelta politica, iniziata nel 1996, al fine di abbandonare completamente il ricorso ai combustibili fossili. In compenso nel Paese sono presenti diverse miniere di ferro, oltre che depositi di rame, zinco e diamanti.

Per quanto invece riguarda la presenza di terre rare nella penisola, nel 2023 la LKAB, un'importante società mineraria svedese – che estrae più dell'80% del minerale di ferro europeo – ha annunciato l'individuazione di un potenziale giacimento di elementi di terre rare nei pressi di Kiruna, una piccola città situata nella parte più settentrionale della Svezia, oltre il circolo polare artico.

I risultati delle prime esplorazioni del nuovo giacimento denominato “Per Geijer” sono stati sorprendenti: gli studi mostrano la presenza di oltre 400 milioni di tonnellate di risorse minerarie ad alto contenuto di ferro, la presenza di fosforo sette volte superiore rispetto ai giacimenti già operativi presenti a Kiruna, ma soprattutto, si stima la presenza di più di un milione di tonnellate di metalli di terre rare.

Si tratta ancora di un progetto industriale ed estrattivo di medio-lungo periodo, ma con il grande potenziale di voler utilizzare una tecnologia innovativa e sostenibile (con emissioni di anidride carbonica inferiori fino al 90% rispetto ai metodi in uso) – grazie al brevetto rivoluzionario della società norvegese ReeTec, di cui la LKAB è azionista – per la separazione degli elementi delle terre rare.

Nel 2024 il primato di deposito europeo più grande di terre rare passa dalla Svezia alla Norvegia, con il giacimento di Fensfaltet (a circa un centinaio di chilometri da Oslo), che avrebbe registrato la presenza di circa 8,8 milioni di tonnellate di ossidi di terre rare, andando potenzialmente a rivoluzionare il processo di transizione energetica dell'Europa.

La Russia è il principale Paese esportatore al mondo di gas naturale, grazie alla presenza sul suo territorio delle più vaste riserve di gas, ma non solo;

nella Penisola di Kola e nei Monti Urali si trovano ingenti quantità di ferro e il più grande giacimento di rame, mentre in Siberia sono presenti oro, platino, rame, nichel, cromo, piombo, stagno, titanio, tungsteno e fosfato, e infine alcune percentuali di greggio nel territorio del Murmansk.

Con una mossa ambivalente sia di attacco che difensiva, nel 2017 la Russia ha ideato, nella penisola di Yamal in Siberia, l'ambizioso progetto energetico YAMAL LNG, con la costruzione di un porto, un aeroporto, con un sito di estrazione, serbatoi e un impianto di liquefazione per l'estrazione del gas naturale liquido (Gnl).

Il progetto, con la partecipazione di partner internazionali come la Cina e alcuni paesi europei, solo nel 2024 ha superato i 21 milioni di tonnellate di gas naturale liquefatto, con un incremento del 5% rispetto all'anno precedente, nonostante le avverse condizioni climatiche (con temperature che arrivano anche al di sotto dei -50 °C), avvalendosi di una flotta specializzata di navi rompighiaccio.

Si tratta di un progetto con grande valenza energetica, ma anche strettamente geopolitica, costituendo l'epicentro di una nuova rotta energetica tra Europa e Asia.

Si innesca a questo punto quello che l'autore finlandese Teemu Palosaari definisce "Arctic Paradox", ovvero il paradosso artico, che si esplica secondo due direzioni, da una parte il Climate Ethics, e dall'altra le popolazioni indigene¹⁴.

Il paradosso nasce dal fatto che in questi tempi si parla tanto di sostenibilità ambientale, di proteggere l'ambiente, ridurre le cause che portano al fenomeno del global warming, si stipulano accordi e trattati a cadenze decennali per stabilire sempre nuovi obiettivi a livello mondiale per la riduzione dell'utilizzo di sostanze inquinanti e al contrario incrementare l'uso di energia rinnovabile, mentre allo stesso tempo si sta rischiando una Guerra Fredda in una sfrenata corsa all'Artico, per estrarre proprio quelle risorse energetiche che sono poi alla base dell'inquinamento e quindi del cambiamento climatico.

È un circolo vizioso che purtroppo si muove in maniera cieca e anche un po' opportunista, nella sola pericolosa ottica economica.

Allo stesso modo accade che il paradosso si ripercuota anche sulle fragili popolazioni indigene; anche in questo caso sono sempre all'ordine del giorno importanti programmi di tutela delle minoranze, delle etnie più deboli, ed eventuali interventi migliorativi delle loro condizioni di vita, quando in realtà è proprio l'invasione delle nuove tecnologie, attrezzature, grandi compagnie estrattive e multinazionali che stanno rovinosamente segnando le abitudini di queste popolazioni.

¹⁴ The Global Arctic Handbook, cap.9, 2019.

Con il loro inarrestabile avanzamento, si verifica sempre di più il fenomeno del consumo di suolo, che sottrae territorio agli Indigeni nomadi e ai loro pascoli, fonte di sostentamento, oltre che rendere tossiche le aree da loro abitate, danneggiando uno stile di vita spesso molto umile, e strettamente legato alle tradizioni.

4.2 Il settore ittico

L'altra importante risorsa dell'Artico di interesse economico-commerciale è la pesca. Coerentemente con la questione giuridica precedentemente illustrata, anche per la gestione del mercato della pesca si evidenziano non poche problematiche, non esistendo un regime giuridico *ad hoc* in materia per la regione artica.

Un primo aiuto alla dottrina proviene dalla suddivisione dell'area artica per zone in base alle caratteristiche degli ecosistemi marini, individuandone quattro: l'Atlantico nord-orientale, che comprende il Mare di Barents, la porzione sud-est del Mare norvegese, e le acque che bagnano l'Islanda e la costa orientale della Groenlandia; l'Atlantico nord-occidentale, a comprendere le acque lungo le coste sud-occidentali russe, del Canada e degli Stati Uniti; il Pacifico nord-occidentale, che percorre le coste russe, canadesi e quelle dell'Alaska; e infine, il Pacifico nord-orientale, coincidente con il Mare di Bering.

Per costruire una legislazione in materia di pesca artica si fa riferimento ai generali accordi internazionali per la gestione e conservazione della risorsa ittica, oltre a diversi strumenti giuridici sia vincolanti che non vincolanti, a partire dalla Convenzione di Montego Bay; tra le misure attualmente in uso, vengono applicati l'Accordo della FAO (Food and Agriculture Organization of the United Nations) sulla *compliance* in materia di pesca stipulato nel 1993, l'Accordo delle Nazioni Unite sugli stock ittici del 1995, il Codice di Condotta stilato dalla FAO nel 1995 per la pesca responsabile, il Piano d'Azione internazionale in materia di pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata, creato sempre dalla FAO nel 2001, oltre che i diversi interventi dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite sul tema.

In particolare, tra gli strumenti giuridicamente vincolanti elencati, l'Accordo FAO del 1993 agiva sulla responsabilità degli Stati di bandiera, ovvero di uno Stato che va ad attribuire la propria nazionalità ad una nave, nel far rispettare le norme internazionali previste per la gestione e conservazione della risorsa ittica da parte dei propri pescherecci, autorizzati, nonché controllati e monitorati, a pescare in alto mare solo ed esclusivamente previa concessione dello Stato di bandiera.

Dopo la Convenzione di Montego Bay, l'Accordo delle Nazioni Unite sugli stock ittici, nato nel 1995, è la misura giuridicamente vincolante più rilevante a livello mondiale in materia di gestione e conservazione della pesca, costituendo un regime giuridico soddisfacente e completo per tutto ciò che riguarda lo sfruttamento sostenibile degli stock ittici migratori e di quelli transzonalni.

Infine, nello stesso anno, nasceva anche il Codice di Condotta della FAO, strumento, questo, su base volontaria, che va ad individuare alcuni dettami di comportamento per una pesca responsabile e sostenibile per le generazioni presenti e future, suggerendo miglioramenti alle strutture del sistema-pesca, in un sempre più ampio contesto ambientale, tecnologico, socio-economico e commerciale.

Ci sono poi alcuni Enti che operano in materia di pesca, la cui rilevanza giuridica, più o meno vincolante, a volte nasce proprio dai precedenti accordi menzionati; è questo il caso delle RFMO (Regional Fisheries Management Organizations), organizzazioni regionali di gestione della pesca, che si occupano in particolare della gestione sostenibile della pesca in alto mare, delle specie altamente migratorie e anche di quelle che si trovano al di fuori delle acque territoriali di uno Stato costiero, intervenendo con misure limitative alla pesca, misure prettamente tecniche di svolgimento delle attività e misure ovviamente di controllo.

Per quanto riguarda le due aree di pesca dell'Atlantico, esistono due organizzazioni specifiche, la NAFO (Northwest Atlantic Fisheries Organization) e la NEAFC (Northeast Atlantic Fishery Organization).

Quest'ultima, nata nel 1953 ad opera di Islanda, Norvegia, Danimarca e Russia, si pone l'obiettivo di gestire la conservazione e lo sfruttamento ottimale delle risorse ittiche nell'area dell'Atlantico nord-orientale (e dunque Mare di Barents, Islanda, Groenlandia e Norvegia), andando a stabilire, attraverso raccomandazioni, i livelli massimi di quote di pesca commerciali, basandosi sul principio precauzionale e sulla tutela della biodiversità.

La NAFO, organo intergovernativo di gestione della pesca, ha l'obiettivo di regolamentare lo sfruttamento della pesca con uno sviluppo razionale e sostenibile dell'area dell'Atlantico nord-occidentale (coste di Russia, Canada e Stati Uniti), definendo anche il limite di quote commerciali di pesca, limiti alla cattura e zone di protezione.

Durante il suo operato, però, la NAFO è stata aspramente criticata per essere stata incapace di arginare in maniera efficace il fenomeno dell'*overfishing* (pesca eccessiva e incontrollata, con il rischio di pregiudicare la continuità di specie).

Per rimediare a questo negativo andamento, sicuramente non migliorato dalla mancanza di un regime giuridico *ad hoc* in materia di pesca artica, nel

2009 gli Stati Uniti hanno dato vita all'AFMP (Arctic Fisheries Management Plan), strumento atto a vietare l'espansione dell'attività di pesca commerciale all'interno delle acque statunitensi, almeno fino all'ottenimento di informazioni sull'ambiente marino capaci di prevenire l'impatto della pesca commerciale sull'ecosistema artico.

Si trattava di una misura del tutto preventiva, in quanto in quest'area non era mai stata effettuata pesca commerciale, a causa della consistente presenza di ghiacci. È chiaro che il crescente riscaldamento globale, e quindi il conseguente scioglimento dei ghiacci artici, unitamente all'innalzamento della temperatura delle acque, e dunque ai notevoli cambiamenti nell'ecosistema marino, hanno portato gli Stati Uniti a prendere provvedimenti precauzionali per l'attività di pesca commerciale all'interno della sua ZEE, al largo dell'Alaska.

Anche in questo caso, dunque, la questione ambientale ha sollevato nuovi interessi economico-commerciali a livello mondiale; quello della pesca commerciale, infatti, è un settore che genera miliardi di dollari ogni anno, e attualmente, grazie alle nuove rotte commerciali di collegamento verso l'Artico e alle zone di pesca ormai sempre più praticabili e accessibili per via della scarsità di ghiacci, le risorse ittiche del Polo stanno diventando sempre più appetibili per tutto il resto del mondo.

Per evitare che il fenomeno dell'*overfishing* andasse a danneggiare in modo irrimediabile e permanente la biodiversità dell'ecosistema marino artico, oltre che una buona quota dell'economia dell'area, nonché essenza della sussistenza alimentare delle popolazioni indigene, nel 2018 è stato firmato a Ilulissat, Groenlandia, un accordo multilaterale per l'Oceano Artico Centrale, ovvero la zona al di là della ZEE degli Stati artici, a tutela dell'ecosistema artico, vietando la pesca commerciale non regolamentata, approvato nel 2019 dal Parlamento Europeo.

L'accordo, firmato da sei Stati artici costieri (Canada, Danimarca, Norvegia, Russia, Stati Uniti e Islanda), unitamente a Stati non-artici come Cina, Giappone e Corea del Sud, oltre che alla stessa UE, ha valore per i prossimi sedici anni, con possibilità di rinnovo per ulteriori cinque anni.

La reale efficacia dell'accordo è stata un po' compromessa fino al 25 giugno 2021, data in cui è entrato ufficialmente in vigore, a causa della mancata ratifica, fino a quel momento, da parte della Cina, bloccato per molto tempo da un Paese che, ironia della sorte, non è nemmeno uno dei Paesi artici costieri e non gode di diritti sulle acque costiere artiche.

Nel frattempo, sorpresi più volte ad effettuare pesca non autorizzata, i pescherecci cinesi in giro per gli oceani del mondo sarebbero ormai centinaia di migliaia, incrementando un settore, l'industria della pesca, sul quale la Cina sta investendo sempre di più, non solo per una mera questione commer-

ciale, ma anche come metafora di un'estensione del suo potere geopolitico sui nuovi mercati mondiali.

Attualmente è stato stipulato un nuovo accordo di pesca tra l'UE e la Groenlandia, con valenza per gli anni 2025-2030, che va a consolidare la storica cooperazione tra i Paesi, aggiungendo una lettura inevitabilmente geopolitica e strategica, oltre a quella marcata strettamente ambientale.

Dal suo canto, la Russia, che già nel 2022 rappresentava il quinto produttore al mondo di pesce non da allevamento (circa il 6% del pescato mondiale), ha varato due nuovi documenti programmatici, la “Strategia per lo sviluppo del complesso ittico della Federazione Russa fino al 2030” e la “Strategia per lo sviluppo della Zona artica della Federazione Russa e il mantenimento della sicurezza nazionale fino al 2035”, puntando allo studio delle prospettive future del settore ittico nelle zone ancora poco battute – come il mare di Kara o di Ciukci – oltre all'attuazione di investimenti su progetti industriali relativi alla pesca.

5. Gli aspetti geopolitici: un *excursus*

La geopolitica dell'Artico è una questione altamente dinamica e mutevole, soggetta a imprevedibili cambiamenti legati al sorgere di sempre nuovi interessi, a loro volta causati da svariati fattori, dei Paesi in gioco a livello mondiale.

A differenza di molte altre regioni che storicamente sono state oggetto di occupazione, invasione o annessione da parte di altre potenze, l'Artico non è mai stato, in maniera diretta, territorio di conquista e guerre, ma si è trovato comunque ad essere parte di un contesto di conflitto molto più ampio: la Guerra Fredda.

Regione strategica, ausiliaria alle strategie politiche di eventuale attacco da una parte del blocco Sovietico, e dall'altro di quello statunitense, per più di quarant'anni l'Artide ha costituito un'area sicura e vantaggiosa per la militarizzazione, l'addestramento e il posizionamento di tecnologie avanzate, come missili, radar, satelliti, sottomarini o bombardieri a lungo raggio, da parte di entrambi i blocchi.

Al contempo, anche gli altri Stati artici iniziavano a rafforzare la propria politica estera e a sviluppare un senso critico per le relazioni economiche, politiche, strategiche ma anche e soprattutto di sicurezza, per garantirsi protezione, e allo stesso tempo in qualche modo esprimendo una volontà di schieramento, prendendo parte ad associazioni e organizzazioni con le varie potenze, anche non-artiche.

Danimarca, Svezia, Finlandia, Norvegia e Islanda, infatti, entrarono a far

parte del Consiglio Nordico; Danimarca, Svezia e Finlandia presero parte anche all’Unione Europea; Islanda e Norvegia si unirono all’Associazione Europea di Libero Scambio; Islanda, Danimarca e Norvegia divennero inoltre membri della NATO, a differenza di Finlandia e Svezia che all’epoca, se da un lato mantenevano una certa neutralità, dall’altro tessevano rapporti privilegiati con il blocco sovietico.

Negli anni Novanta, con la fine della Guerra Fredda, il conseguente scioglimento dell’Unione Sovietica, il ritirarsi dei blocchi militari dal territorio, l’abbandono in tempi più recenti anche della base di Keflavík (Islanda) da parte degli Stati Uniti e delle Isole Fær Øer da parte della NATO, si è verificato un progressivo allentamento delle tensioni in gioco, e a prima vista, dell’attenzione verso la regione artica.

Negli anni successivi sono nate diverse associazioni e organizzazioni, governative e non, a cominciare dallo stesso Consiglio Artico nel 1996, tutte volte a favorire e garantire la cooperazione, la pace e il dialogo tra gli Stati, dopo questi difficili lunghi anni.

In realtà, nonostante gli sforzi – complici anche le nuove problematiche che hanno iniziato ad interessare l’Artico, a partire dal cambiamento climatico con la conseguente emersione di nuovi aspetti geopolitici – sono, da un lato, riemerse alcune questioni irrisolte, riguardanti in particolare il tema della sovranità, la determinazione di confini e ZEE, o il diritto di accesso ai passaggi marittimi; dall’altro, sono nate rivendicazioni territoriali ed economiche verso l’area artica, persino da Paesi non-artici.

Una prima controversia ha visto protagoniste Norvegia e Russia per l’estensione delle rispettive zone economiche esclusive, e quindi la definizione dei limiti di sovranità, nel Mare di Barents; si tratta chiaramente di una disputa dai caratteri fortemente economici, a causa della grande presenza di giacimenti di petrolio e gas naturale nei fondali.

Come principio generale, la UNCLOS stabilisce la sovranità dello Stato costiero sulla sua piattaforma continentale entro le 200 miglia nautiche dalla costa, con possibilità di richiedere alla Commissione un’ulteriore estensione fino alle 350 miglia nautiche, da sottoporre ulteriormente a riconoscimento internazionale.

Nel caso specifico, la Norvegia, avendo ottenuto dal 1920, con il Trattato di Parigi, la sovranità sull’Arcipelago Norvegese e sulle Isole Svalbard, presentava, in seguito, richiesta di estensione della sua piattaforma continentale rispetto alla Russia, andando ad includere, come motivazione, la presenza di queste isole; richiesta tuttavia senza fondamento, in quanto, come stabilito nella Convenzione di Montego Bay, la piattaforma continentale è attribuita esclusivamente alla terraferma e non anche alle isole; mentre la Russia, da sempre, in forza della sua imponente estensione territoriale, sostiene che il

fondale marino dell'Artico sia la continuazione della sua piattaforma continentale.

Un primo accordo tra i due Stati costieri si è verificato nel 1978, in occasione del quale venne identificata una zona neutrale e condivisa per lo sfruttamento delle risorse energetiche e ittiche, mentre la soluzione definitiva arrivò solo nel 2010, con un trattato di delimitazione dei confini.

Il Trattato sulla cooperazione e la delimitazione marittima nel Mare di Barents del 2010 ha enfatizzato la linea politica estera norvegese di collaborazione, cooperazione e diplomazia, da parte di un Paese, che se pur parte della NATO, ha deciso di portare avanti relazioni amichevoli e produttive anche con la potenza russa, nel tentativo di allentare le tensioni geopolitiche.

Un'altra disputa è nata tra Danimarca (Groenlandia) e Canada, per l'unica rivendicazione di carattere terrestre dell'Artico, in particolare di una piccolissima isola, l'Isola di Hans, tra la Groenlandia e l'Isola di Hellesmere, nello Stretto di Nares, che nel tempo ha visto il susseguirsi di alternate dimostrazioni di potere da parte dei due contendenti, provocando non pochi momenti di tensione.

Solo nel 2012 si è giunti ad una prova di accordo, seguita nel 2018 dalla nomina di una task force per la risoluzione della disputa, per un'area interessante innanzitutto da un punto di vista strategico, in quanto lo scioglimento dei ghiacci andrebbe ad aumentare il periodo di navigabilità del canale Kennedy, facilitando lo sfruttamento delle risorse energetiche.

D'altra parte, ha un significato anche simbolico: per la Danimarca costituisce uno strumento per difendere il suo delicato equilibrio con la Groenlandia ormai dotata di autogoverno e che rivendica indipendenza, mentre per il Canada la perdita dell'isolotto rappresenterebbe un segnale di indebolimento agli occhi dell'altra questione geopolitica che lo vede coinvolto con gli Stati Uniti.

A tal proposito, infatti, il Canada è da tempo in lotta con gli USA per la rivendicazione del confine del Mare di Beaufort, il quale costituisce un importante punto di approvvigionamento delle risorse energetiche non ancora esplorate.

La richiesta del Canada riguarda l'estensione del confine sulla base della Convenzione del 1825 tra Russia e Gran Bretagna, con la quale l'Alaska fu venduto agli Stati Uniti alcuni anni dopo, nel 1867; l'interpretazione degli USA, invece, si basa sul principio dell'equidistanza dalle due masse continentali.

Applicando quest'ultimo principio si avrebbe una preferenza nei confronti degli Stati Uniti, in quanto la costa dello Yukon è concava, a differenza di quella convessa dell'Alaska.

A fronte di questa controversia, il Canada considera il Passaggio a Nord-

Ovest come parte delle proprie acque territoriali, e in quanto tali ne rivendica la sovranità e il controllo sulla navigazione, mentre gli Stati Uniti sostengono che si tratti semplicemente di acque internazionali e che debbano essere regolate di conseguenza; disaccordo ad oggi arginato dal consenso al passaggio di navi previa autorizzazione canadese, e sempre sullo sfondo dell'applicazione dei principi UNCLOS.

Un'ulteriore rivendicazione ha visto protagonista il Canada, che nel 2019 ha presentato alla Commissione un documento sui fondali marini e sul sottosuolo dell'Artico, per mettere in luce l'incertezza sulla sovranità della Dorso Lomonosov, una catena montuosa sottomarina che giunge dalla Russia alla Groenlandia e al Canada, passando per il Polo, contesa tra Canada, Danimarca e Russia.

Già nel 2007, infatti, la Russia aveva in modo plateale espresso la sua posizione con l'aiuto di due sottomarini, piantando una bandiera russa sui fondali del Polo Nord. La richiesta, ancora in esame, porterà alla definizione dell'area di sovranità nel fondale marino e nel sottosuolo di ciascuna delle potenze in gioco, con relativo riconoscimento internazionale. La Commissione valutatrice, infatti, non ha facoltà di decidere su questioni geopolitiche di confini, ma il suo ruolo è quello di analizzare i documenti scientifici che costituiscono prove geologiche.

Oltre alla controversia con il Canada, gli Stati Uniti nel 1990 si dovettero confrontare con le rivendicazioni da parte della Russia a proposito dei rispettivi confini marittimi del Mare di Bering, sia nell'Oceano Artico che nell'Oceano Pacifico Settentrionale, disputa risoltasi in breve tempo in favore degli USA.

La strategia statunitense di politica estera per l'Artico è iniziata relativamente tardi rispetto alle altre potenze coinvolte. Infatti, in particolare rispetto a Paesi come la Russia, gli USA non valutarono fin da subito le potenzialità della regione artica come estremamente vantaggiose, segnali dati anche nel 2006 con il ritiro delle basi in Islanda, l'iniziale mancanza di una flotta di navi rompighiaccio e in generale una scarsa presenza nell'area.

In seguito, come si evince già dal documento Strategia per l'Artico pubblicato nel 2013, si è verificato un netto cambio di tendenza nella geopolitica statunitense, che si è vista coinvolta in diverse misure atte a colmare nel più breve tempo possibile il *gap* operativo e strategico rispetto agli altri Paesi, iniziando da una forte presenza al Polo dal punto di vista scientifico, militare e tecnologico.

Un passo significativo è stato fatto con la Norvegia, Paese in cui gli Stati Uniti hanno installato basi militari, tre aeree e una navale, con l'obiettivo di ottenere maggiore prontezza d'azione in caso di tensioni al fianco della NATO, di cui appunto anche la Norvegia è Paese membro.

Pericolosamente vicino alla Penisola di Kola, dove stazionano sottomarini russi a testata nucleare, ad Ofoten (Norvegia) sono state posizionate basi navali e aeree in cui avvengono le esercitazioni militari della NATO, come chiaro segnale, per la vicina potenza russa, di una riaffermata presenza nell'Artico anche attraverso il continuo monitoraggio dei movimenti russi dal 2016, con una tecnologica nave-spià dell'Alleanza.

Non nascondendo la sua difficoltà di trovarsi nel mezzo di due potenti schieramenti, poiché storicamente parte dell'Alleanza ma anche protesa ad una politica estera di collaborazione e di "buon vicinato" con la Russia, la Norvegia ha iniziato a rafforzare il proprio sistema militare.

Nell'ultima Strategia Artica Statunitense del 2021, "Regaining Arctic Dominance", infatti, la visione degli USA è decisamente chiara e provocatoria, in cui va ad additare apertamente, da un lato, la Russia, nel tentativo di mantenere le proprie mire nell'Artico, e dall'altro la Cina, che cerca invece di trovare delle modalità di ingresso nell'area, il tutto ovviamente a discapito degli interessi americani.

Effettivamente ormai da anni, la Russia sta mettendo in pratica numerose strategie e accordi per ottenere il controllo della maggior parte dei fondali marini dell'Oceano Artico, con una presenza militare nell'area molto estesa, nonché notevolmente potenziata e tecnologica, con un continuo incremento anche di forze di superficie e sottomarine, in contrasto al crescente interesse della Cina nell'ambito delle spedizioni apparentemente scientifiche.

In aggiunta alle precedenti, nel 2024 la Cina ha, infatti, varato due nuove navi rompighiaccio, di cui una in particolare progettata appositamente per l'esplorazione delle profondità marine, dimostrando un notevole progresso nell'abilità tecnologica e costruzione navale, con innovative capacità di penetrazione del ghiaccio in maniera bidirezionale, sia a prua che a poppa.

Il vero obiettivo della Cina sarebbe l'esplorazione dell'area della dorsale di Gakkel – prolungamento nell'Oceano Artico della dorsale medio-atlantica, separando la placca continentale americana dalla placca continentale euroasiatica – per accrescere la conoscenza cinese in materia di protezione ambientale nell'Artico.

Parallelamente, la Russia da tempo ha manifestato interesse per questa catena montuosa sottomarina, con vari tentativi di anessione alla richiesta di estensione della propria piattaforma continentale, poiché particolarmente ricca di solfuri e risorse minerarie.

L'interesse condiviso (e contesto) per la dorsale di Gakkel potrebbe chiaramente portare all'incrinarsi delle relazioni Russia-Cina, che finora hanno proteso per un apparente equilibrio, addirittura partecipando in collaborazione ad una spedizione scientifica nella zona.

È ancora tutto in divenire: la Cina ha tutto l'interesse a far riconoscere il

suo ruolo di stakeholder come vantaggioso agli occhi degli altri paesi artici, per poter plasmare il debole regime artico e intervenire sull’istituzionalizzazione delle norme; di contro, la Russia trova maggiore convenienza nel garantire l’applicazione della Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare, secondo la quale avrebbe il diritto esclusivo di sfruttamento delle riserve di petrolio e gas naturale entro il limite di 200 miglia nautiche dalle sue coste.

5.1 Le ricadute geopolitiche dei nuovi assetti mondiali

Dopo mesi di presidio dei confini ucraini, con un numero di truppe talmente considerevole che tutto faceva pensare tranne che si trattasse di una semplice esercitazione militare, nel febbraio 2022 la Russia ha deciso di invadere l’Ucraina, in un primo momento occupando solo la regione di confine del Donbass, riconoscendo come indipendenti le due repubbliche autoproclamate di Donetsk e Lugansk supportate dai ribelli filorussi, poi arrivando persino alla capitale, senza per ora riuscire a farla capitolare.

In realtà, quello nel Donbass è un conflitto dalle origini più antiche, risalente al 2014 ed evidentemente mai davvero concluso; si tratta di una regione con una radicata comunità russofona, che costituisce un prezioso “cuscinetto” per la potenza russa nei confronti della filo-occidentale Ucraina, oltre che particolarmente ricca di giacimenti di carbone. Le due regioni di Donetsk e Lugansk, marcatamente filorusse, si autoproclamarono indipendenti nel 2014, in occasione dell’annessione della Crimea (regione del Sud dell’Ucraina) da parte della Russia, e furono riconosciute solo dall’Ossezia del Sud, uno Stato *de facto* vassallo della Russia, e quindi anch’esso privo del riconoscimento internazionale.

Dopo lo scioglimento dell’URSS nel 1991, l’Ucraina, a differenza di altre nazioni, ha iniziato sempre più con fermezza a sognare il modello dell’Europa Occidentale, provando da diversi anni ad entrare anche nella NATO. Proprio questa sembrerebbe essere la motivazione più plausibile dell’invasione russa dell’Ucraina, ovvero la fobia di avere alle “porte di casa” un paese membro della NATO, con tutto ciò che ne conseguirebbe in termini di sicurezza nazionale (sempre secondo l’ottica fobica che sembra ispirare le azioni del Cremlino).

La Russia ha fin da subito chiesto alla NATO, senza successo, di far uscire dall’Alleanza tutti i Paesi dell’Europa dell’Est, oltre che la garanzia che l’Ucraina non ne entri a far parte.

Dal suo canto, la NATO, che in un primo momento aveva scelto una politica di preventiva osservazione e non intervento, dato il rapido degenerare degli eventi, e l’effetto non sperato delle sanzioni economiche da parte del-

l'Unione Europea, ha in seguito deciso di elaborare un piano strategico ben diverso, inviando forze militari su vasta scala sul fronte orientale, che siano in grado di respingere un eventuale attacco russo ai Paesi membri dell'Alleanza, come ad esempio l'Estonia o la Lettonia.

Si tratta purtroppo di una guerra ancora in corso, in cui ogni giorno gli eventi possono cambiare drasticamente le sorti delle zone colpite, uno scontro che si cerca ancora di capire fin dove arriverà a spingersi, tra diffusione di *fake news* strategiche e molta incertezza.

Ciò che è emerso chiaramente è stata la forte dipendenza energetica dell'Europa, dato che quasi la metà del gas che consuma proviene dalla Russia. A seguito della mancata proroga dell'accordo di transito, a partire dal 1° gennaio 2025, le forniture di gas russo all'Europa, attraverso il transito ucraino, sono cessate completamente; questa nuova critica condizione, ha portato l'Unione Europea alla decisione di porre fine a tutte le importazioni di gas russo entro il 2027.

Questa situazione di conflitto nell'Est Europeo sta avendo delle significative ripercussioni geopolitiche, economiche e di sicurezza anche nell'Artico.

Infatti, alla luce dei drammatici eventi, tutti gli altri Paesi Artici hanno preso fin da subito posizioni di condanna verso l'operato russo, iniziando anche ad escludere il Paese da numerose occasioni di incontro e confronto su varie tematiche, oltre che a venir meno ad accordi e alleanze.

Innanzitutto, lo schieramento artico si è evidenziato fortemente in campo scientifico; un ambito molto sentito dalla Russia, che oltre a costituire il territorio artico con maggiore estensione, ha da sempre sostenuto ingenti investimenti nell'area, che tra l'altro apporta una consistente quota all'economia nazionale. La Russia è presente praticamente in tutti i progetti scientifici di ricerca in Artico ma, a causa delle sanzioni imposte dall'Unione Europea, le collaborazioni internazionali con gli scienziati russi sono state interrotte.

Un primo drastico segnale è arrivato tra il 30 marzo e il 1° aprile 2022, giorni in cui si è svolto il meeting biennale dell'Arctic Observing Summit in Norvegia, occasione in cui gli scienziati si confrontano sulle condizioni dei ghiacci e sulle strategie di mitigazione e adattamento al cambiamento climatico, al quale la Russia non è stata invitata, cosa che non accadeva dalla Guerra Fredda.

Sono inoltre state sospese alcune attività di ricerca su flora e fauna nel Mare di Ciukci, tra la Siberia e l'Alaska, una porzione di mare che collega lo Stretto di Bering all'Oceano Artico, in collaborazione tra scienziati russi e statunitensi.

Ulteriori esempi provengono dallo stop alla ricerca nel Golfo dell'Alaska, in cui collaboravano scienziati russi, canadesi e statunitensi, oltre che al

blocco di importanti progetti sull'inquinamento delle acque artiche da plastiche e combustibili fossili, comunicato dal Wilson Center's Polar Institute, un istituto di Washington che ha il compito di riferire ai governi i risultati della ricerca e i bisogni del campo scientifico per il Polo.

Ma questa è solo la punta dell'*iceberg*. La situazione per l'Artico è davvero critica, e tra l'altro iniziata con una casualità beffarda che ha visto la Chairmanship russa dell'Arctic Council (2021-2023), proprio nell'anno dell'invasione dell'Ucraina.

Uniti nella loro fermezza, il 3 marzo 2022 tutti gli Stati Artici, attraverso una Dichiarazione Congiunta sulla Cooperazione del Consiglio Artico dopo l'Invasione russa dell'Ucraina, hanno dichiarato: «Canada, the Kingdom of Denmark, Finland, Iceland, Norway, Sweden, and the United States condemn Russia's unprovoked invasion of Ukraine and note the grave impediments to international cooperation, including in the Arctic, that Russia's actions have caused. We remain convinced of the enduring value of the Arctic Council for circumpolar cooperation and reiterate our support for this institution and its work. We hold a responsibility to the people of the Arctic, including the indigenous peoples, who contribute to and benefit from the important work undertaken in the Council. The core principles of sovereignty and territorial integrity, based on international law, have long underpinned the work of the Arctic Council, a forum which Russia currently chairs. In light of Russia's flagrant violation of these principles, our representatives will not travel to Russia for meetings of the Arctic Council. Additionally, our states are temporarily pausing participation in all meetings of the Council and its subsidiary bodies, pending consideration of the necessary modalities that can allow us to continue the Council's important work in view of the current circumstances».

Quella di interrompere le cooperazioni internazionali è stata certamente una mossa rischiosa, poiché avrebbe letteralmente boicottato le attività del Consiglio in un momento di grande delicatezza per l'area Artica, ma al contempo è risultata una misura strettamente necessaria per provare a garantire un equilibrio mondiale e difendere il Polo da una eventuale militarizzazione, in totale coerenza per un Consiglio Artico più volte candidato al Premio Nobel per la Pace.

Chiaramente non si è trattato di una decisione semplice, poiché di certo la sospensione delle attività del Consiglio aveva uno scopo punitivo nei confronti dell'operato russo in Ucraina, ma dall'altro lato ha lasciato in sospeso il territorio artico, privandolo di attività preziose su più fronti, punto sul quale gli stessi Stati Artici concordano, come emerge dalle parole della Dichiarazione, quasi un tentativo di prendere del tempo per decidere se continuare ad operare escludendo la Russia.

Al contempo, gli altri sette Stati Artici hanno preventivamente rafforzando la propria presenza militare, e la NATO sta iniziando a ricoprire un ruolo via via maggiore all'interno dell'area, in particolare come simbolo di sicurezza e difesa del Polo.

A tal proposito, è risulta quanto mai provvidenziale l'esercitazione militare Cold Response del 2022, che si tiene ogni due anni in Norvegia tra marzo e aprile, organizzata dalla NATO per preparare le forze armate ad un possibile conflitto; dunque, non organizzata appositamente in funzione della situazione geopolitica, ma sicuramente utile a mantenere uno scenario di sicurezza generale.

La partecipazione all'esercitazione anche da parte di Finlandia e Svezia, notoriamente neutrali, e la manifestazione di volontà dei due Paesi di entrare nell'Alleanza dopo l'invasione dell'Ucraina, ha portato ad alcune ulteriori tensioni con la Russia.

Tra i due, il Paese che preoccupava maggiormente la Russia, infatti, è proprio la Finlandia, che non solo confina con la Russia per circa 1300 km, ma condivide con essa anche alcuni storici conflitti.

La Finlandia è stata granducato autonomo dell'Impero Russo fino al 1917, per poi diventare Repubblica; in seguito, durante la Seconda Guerra Mondiale, nel 1939, l'URSS tentò invano di conquistare la Finlandia, che però dovette cedere la Carelia oltre che dichiararsi forzatamente neutrale.

L'adesione della Finlandia alla NATO – poi realmente avvenuta nel 2023, seguita dalla Svezia l'anno successivo – richiamava, infatti, in modo fortemente sinistro la concomitante situazione con l'Ucraina: la più grande paura della Russia era il rischio di trovarsi circondata dai Paesi dell'Alleanza lungo tutti i suoi confini.

In un primo momento, una delle conseguenze più rilevanti del conflitto in Ucraina per la Russia ha riguardato il futuro della rotta commerciale passante lungo le sue coste artiche, la Northern Sea Route.

Le sanzioni economiche ad opera dell'Unione Europea, infatti, avevano in qualche modo interrotto i rapporti commerciali globali da e verso Mosca, da un lato privando la Russia della possibilità di utilizzare la valuta straniera, in particolare euro e dollaro, sui mercati internazionali, dall'altro imponendo il divieto assoluto per le aziende dell'Occidente di esportare beni tecnologici in Russia, andando a causare un impatto notevole sui traffici della NSR.

I progetti russi a carattere energetico (primo fra tutti lo YAMAL GNL) avevano subito un forte rallentamento, se non arresto; in particolare, i già citati progetti Yamal Gas, iniziato nel 2017, con il quale la Russia commerciava il 5% del gas naturale liquefatto mondiale, e Arctic LNG 2 che era in partenza, stavano subendo grossi danni per la dipendenza russa dalla tecno-

logia europea che ora veniva a mancare, oltre al ritiro dei più grandi colossi energetici, come Shell, dal mercato russo.

Già nel 2014, dopo l'annessione della Crimea, la Russia aveva ricevuto alcune marginali sanzioni da parte dell'Unione Europea; in quell'occasione, quindi, aveva cercato più ad Est un partner commerciale ed economico, che aveva trovato nella Cina, con la quale avviò poi alcuni dei più importanti progetti energetici, tra i tanti accordi.

La storia sembra ripetersi, ma in maniera un po' diversa; effettivamente anche alla luce degli eventi bellici attuali, la Russia sembra spingersi sempre più verso il mercato cinese, ma questa volta lo scenario è ben più grave, con sanzioni notevolmente più consistenti e soprattutto un'implicazione anche diplomatica a livello mondiale non indifferente, che finora ha spinto la Cina, da un lato, a non voler perdere una buona occasione di *partnership*, ma dall'altro, a non volersi esporre troppo sul piano internazionale.

La Cina, coerentemente con la sua politica estera di non interferenza nella politica interna di un altro Paese, aveva, almeno apparentemente, agito senza schierarsi palesemente; in occasione della votazione contro l'invasione russa, in sede del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, si era astenuta, mentre aveva condannato apertamente le sanzioni dell'Unione Europea, in una più complessa situazione in cui la Cina stessa stava avendo delle pesanti conseguenze sull'economia, sul volume degli scambi commerciali ma anche sulla libertà degli spostamenti tra Est e Ovest.

In realtà, nel contesto attuale di grandi tensioni geopolitiche, Russia e Cina hanno rafforzato i loro accordi, siglando un'intesa per l'imminente realizzazione del macro-progetto energetico del gasdotto "Power of Siberia 2".

Questo nuovo canale di approvvigionamento – con una capacità di circa 50 miliardi di metri cubi di gas naturale all'anno, dalla Siberia alla Cina passando attraverso la Mongolia – segna un nuovo punto di svolta delle dinamiche mondiali, rafforzando l'asse energetico, e non solo, Russia-Cina, costituendo una strategica risposta al deterioramento dei rapporti con l'Occidente, e alla potenza statunitense.

La strategia del nuovo progetto, rispetto al già esistente "Power of Siberia", si basa sul lancio di un chiaro messaggio geopolitico, che va a mostrare palesemente la transizione del gas russo verso il mercato asiatico, utilizzando gli stessi giacimenti che in passato rifornivano il mercato europeo e, tra l'altro, compensandone circa metà del calo delle esportazioni.

Dal suo canto, la Cina otterrebbe un importante canale di diversificazione per l'approvvigionamento energetico, nel tentativo di ridurre la dipendenza da rotte marittime altamente vulnerabili da un punto di vista geostrategico.

Infatti, uno dei danni che la guerra in Ucraina ha apportato alla politica estera cinese è strettamente collegato all'enorme progetto della *Polar Silk*

Road, innanzitutto dall'attuale interruzione della NSR che era stata individuata per essere la principale arteria di questa nuova rotta di collegamento; una soluzione per la Cina per proteggere il trasporto di idrocarburi potrebbe essere quella di spostare l'attenzione sulla Rotta Transpolare, soluzione però a lungo termine e ancora incerta, in quanto si prevede che uno scioglimento dei ghiacci tale da permettere il passaggio si verificherà non prima del 2050.

In secondo luogo, non meno preoccupante, l'Ucraina era uno dei Paesi dell'Est compreso all'interno della Belt and Road Iniziative, in qualità di Paese destinatario di investimenti e di transito; l'Ucraina, infatti, è attraversata da numerosi collegamenti ferroviari che collegano la Cina con l'Europa, andando quindi a costituire un prezioso passaggio alternativo.

A tal proposito, dal 2013 la Cina ha investito circa 3,5 miliardi di dollari nel miglioramento delle infrastrutture ucraine, per rafforzare la rete di trasporti e quella energetica, infrastrutture che attualmente sono tra i principali obiettivi russi da distruggere con l'obiettivo di isolare l'Ucraina, interrompendo linee di rifornimento e comunicazione.

Un'ulteriore prova dell'intesa Russia-Cina arriva dal recente progetto russo del *Trans-Arctic Transport Corridor* (TATC), letteralmente un corridoio di trasporto transartico, che mira a collegare le vie marittime con i grandi fiumi siberiani, garantendo un'efficace rete logistica a ridosso della Rotta del Mare del Nord, attraverso un sistema intermodale via mare, ferrovia e strada.

In prospettiva, il progetto punta a collegare il Corridoio transartico con la Belt and Road Initiative della Cina.

Non a caso, infatti, recentemente i due Paesi hanno siglato un accordo per la formazione dei marittimi cinesi presso le accademie navali russe – già concretizzate nell'esercitazione congiunta Joint Sea 2025 – con l'obiettivo di costituire una nuova flotta specializzata, dedicata alle spedizioni artiche.

Nonostante le difficoltà russe attuali causate dalle gravi sanzioni occidentali e dalla dipendenza tecnologica, la crescente intesa con la Cina sta piano favorendo il loro rafforzamento nella logistica polare e di conseguenza globale, ancor più in vista dell'ulteriore ambizioso obiettivo di rendere navigabile la rotta polare per tutto l'anno entro il 2027.

Tanto più che nel 2024 è nata una commissione sino-russa per garantire la collaborazione lungo la Rotta del Mare del Nord, firmando anche un *memorandum d'intesa* per l'applicazione del Diritto del Mare.

La Cina si trova dunque a coprire un duplice ruolo: da un lato, quello di solido *partner* economico della Russia, nell'ottica di riuscire a portare avanti i progetti energetici iniziati in questi anni; dall'altro, dovrà attentamente valutare gli sviluppi di questa grave crisi geopolitica e commerciale, che potrebbe portare ad un cambiamento di rotta dell'economia mondiale nel

tentativo di cercare nuove fonti di approvvigionamento, e quindi ad una graduale transizione energetica di cui a questo punto la Cina potrebbe diventare leader, con il duplice vantaggio di una nuova ripresa economica e una ritrovata immagine a livello mondiale.

Dunque, decisamente una relazione ambigua quella tra Russia e Cina, basata su una certa interdipendenza in termini geoeconomici e strategici, in cui ognuna è libera di massimizzare i propri interessi purché non ostacoli l'altra potenza.

A tal proposito, è dell'ottobre di quest'anno la notizia che una nave portacontainer cinese, la *Instanbul Bridge*, ha effettuato il primo viaggio commerciale verso l'Europa, attraversando una rotta artica e senza passare per la Russia.

Con un incredibile risparmio di tempi e costi di navigazione, rispetto alle rotte commerciali tradizionali, questa nuova rotta diretta per l'Europa, la rotta *container* "China-Europe Arctic Express", rappresenta senza dubbio un punto di svolta per la Cina, da un punto di vista strategico e geopolitico, all'interno del suo più grande progetto della Belt and Road Initiative, andando a rafforzare i canali di approvvigionamento con l'Europa.

Ciò a dimostrazione di come, nonostante il recente rafforzamento della *partnership* con la Russia, ogni mossa strategica viene portata a termine esclusivamente per i propri interessi.

Altrettanto ambigua, con lo scorrere degli anni, risulta ancora la posizione del Consiglio Artico; nel 2022, se da un lato aveva provveduto immediatamente alla sospensione di tutte le attività, proprio perché alla sua guida c'era la Russia, dall'altro, su uno dei numeri di approfondimento dell'Arctic Circle Journal si leggeva uno strano timore che il lasciare da parte una delle più grandi potenze dell'Artico, potesse essere un'arma a doppio taglio per gli interessi della regione, innescando un meccanismo per cui lo schieramento del Consiglio avrebbe portato automaticamente la Russia a creare una fazione opposta, insieme ad altre potenze non-artiche, prime fra tutte la Cina.

In una direzione non troppo lontana è andata anche la recente Conferenza sulla Sicurezza Artica, tenutasi ad Oslo, in cui, dopo tre anni di sospensione della Russia dal Consiglio Artico, è stata nuovamente discussa la possibilità di escludere Mosca dal *forum* intergovernativo.

Nonostante la Russia sia vista come uno Stato "aggressore", e nonostante le innegabili motivazioni etiche e morali, si è giunti a propendere per l'impossibilità di esclusione, per un Paese che costituisce il 53% delle coste artiche (e quasi metà della popolazione regionale che resterebbe senza rappresentanza), in aggiunta alla considerazione del fatto che il Consiglio non affronta solo questioni geopolitiche, ma anche e soprattutto relative al cam-

biamento climatico e alla ricerca scientifica, che non possono prescindere da nessuno degli otto Paesi artici.

D’altro canto, la stessa Cina, pur essendo un Paese non-artico, non è nuova alle questioni riguardanti la regione, spesso presentandosi con obiettivi che celano ben altri interessi.

La Cina si è infatti avvicinata all’Artico inizialmente al fine della ricerca scientifica, con trattative iniziate addirittura già negli anni Venti e che ad oggi la vedono possidente di varie stazioni di ricerca in Islanda e nelle isole Svalbard (Norvegia), una stazione di ricezione satellitare terrestre in Svezia e avendo stretto due accordi con la Finlandia, da un lato per l’istituzione di un centro di ricerca e osservazione dell’area artica e conseguente condivisione di dati, e dall’altro per la costruzione di una ferrovia in grado di trasportare merci dall’Artico all’Europa.

Chiaramente non sono tardati ad arrivare i primi dubbi da parte delle altre potenze, sulle reali motivazioni che spingono un Paese così lontano verso questo nuovo spazio economico.

Le prime teorie cominciano effettivamente ad essere confermate nel 2018, anno in cui viene pubblicato dal governo cinese il primo White Paper sull’Artico; documento in cui la Cina si autodefinisce “Stato vicino all’Artico”, con grande stupore del resto del mondo, in quanto trattasi di un titolo ben preciso che solitamente viene in qualche modo meritato per determinati servizi resi alla comunità o comunque interventi di un certo peso socio-economico e politico, atto a migliorare la vita dell’area artica.

È chiaro che in questo caso c’è in atto una vera e propria strategia da parte del governo cinese, che in forza di questo titolo sostiene di dover “comprendere, proteggere, sviluppare e partecipare alla governance dell’Artico, in modo da salvaguardare gli interessi comuni di tutti i paesi e la comunità internazionale nell’Artico e promuovere lo sviluppo sostenibile dell’Artico”.

Con queste disarmanti parole, la superpotenza vuole sostanzialmente porsi come salvatrice di un’area che necessita del suo intervento sotto ogni aspetto, presentandosi come risolutrice dei problemi, celando chiaramente forti interessi nel conquistare la fertile regione artica.

Piani che iniziano ad attuarsi attraverso il già citato accordo con la potenza artica russa, il progetto YAMAL GNL, riuscendo così a penetrare nella Rotta del Mare del Nord, via più breve e praticabile per gli spostamenti cinesi, e attraverso ingenti investimenti in Groenlandia, con previsioni che sfiorano i 15 miliardi di euro per i prossimi anni, nella costruzione di tre aeroporti e una base scientifica, oltre all’apertura di miniere di zinco e ferro.

L’obiettivo ultimo della Cina è quello di diventare un solido *stakeholder* delle infrastrutture che si trovano lungo tutta la Rotta del Mare del Nord, per garantirsi il rifornimento di gas naturale liquido.

La Groenlandia non è solo al centro delle recenti mire cinesi, ma storicamente, è oggetto di interesse da parte delle strategie geopolitiche degli Stati Uniti.

L'idea di conquista statunitense affonda le radici nei lontani anni Trenta dell'Ottocento, durante la presidenza Jackson, in cui per la prima volta si considerò l'ipotesi, non concretizzata, di acquistare la Groenlandia.

Una svolta parziale si ebbe con la Seconda guerra mondiale, periodo in cui, approfittando dell'occupazione nazista della Danimarca, l'ambasciatore danese a Washington invitò gli Stati Uniti ad occupare la Groenlandia – dichiarata temporaneamente indipendente, in forza di un indebolimento del governo danese, sotto occupazione – che arrivò a costituire, tra l'altro, un osservatorio privilegiato durante il conflitto, sia per l'installazione di importanti stazioni meteorologiche per la pianificazione di operazioni militari, sia come base per i voli transatlantici.

Alla fine della guerra, nonostante il secondo rifiuto ad essere “acquistata”, questa volta da parte del presidente Truman, la Groenlandia accettò che gli Stati Uniti continuassero a garantire per la propria sicurezza – permettendo anche la costruzione di alcune basi militari sul territorio – rafforzata poi durante la Guerra Fredda, in ottica antisovietica, come condizione per l'ingresso della Danimarca nella NATO.

Nel 2019, durante la prima amministrazione Trump, gli USA tentarono nuovamente di acquistare la Groenlandia dalla Danimarca, in concomitanza di un'ulteriore ispezione geologica effettuata nel Sud della regione a seguito della stipula di un MOU (Memorandum of Understanding) tra il Dipartimento di Stato statunitense e il Ministero delle Risorse Minerarie e del Lavoro della Groenlandia, con l'obiettivo di aumentare gli investimenti USA nella ricerca mineraria.

Allo stesso tempo, la Groenlandia ben si inserisce nei piani della Cina circa il progetto della nuova Via della Seta Polare, la *Polar Silk Road*, attraverso possedimenti di vari giacimenti, miniere e impianti di estrazione nell'isola.

Questa nuova presenza cinese chiaramente desta non poche preoccupazioni nella potenza americana, che ha già redarguito la Groenlandia impedendole di mostrarsi ulteriormente disponibile verso la Cina nella costruzione di aggiuntivi scali aeroportuali, e, in passato, nel farle acquisire un'ex base navale americana in loco.

Al di là dei giacimenti di risorse energetiche e di terre rare, e della posizione strategica della base militare, infatti, gli Stati Uniti, al secondo mandato Trump, continuano a mostrare un forte interesse nei confronti della Groenlandia anche per la sua vicinanza alle rotte commerciali Passaggio a Nord-Ovest e Rotta Transpolare, la sua posizione strategica a nord del cosid-

detto “Varco GIUK”, oltre ad un motivo meramente economico, che vedrebbe, in caso di raggiunta indipendenza – fortemente voluta dalla Groenlandia – un “naturale” avvicinamento americano per l’ottenimento degli aiuti economici (attualmente ancora danesi).

Nei confronti della potenza cinese, Trump, al suo secondo mandato, ha dato continuità alla battaglia commerciali iniziata anni prima, culminata il 2 aprile di quest’anno con il “Liberation day”.

Nel giro di pochi mesi, infatti, Trump ha aumentato i dazi sull’importazione di alcune categorie di beni provenienti dalla Cina, arrivando a sfiorare livelli record del 145%.

Con tutta probabilità, sorvolando motivazioni che hanno a che vedere con questioni strettamente politiche, il vero risentimento di Trump risiederebbe nello squilibrio commerciale tra i due Paesi, che avrebbe portato, nel 2024, a un ammontare di esportazioni verso la Cina di circa \$143,5 miliardi, a fronte di un livello di importazione pari a \$438,9 miliardi.

È iniziata così una vera e propria guerra dei dazi, con la risposta della Cina che non ha tardato ad arrivare, imponendo una tassazione uguale e contraria, in un circolo vizioso che ha portato all’imposizione di livelli di dazi reciproci e folli, con particolari ripercussioni per alcuni settori economici, quali l’agricoltura – e nello specifico le esportazioni statunitensi della soia, di cui comunque la Cina è grande consumatore – l’energia, il settore farmaceutico, ma anche il tessile o il settore chimico.

Dopo un periodo di tensione, si può dire che i due Paesi abbiano trovato un punto di incontro, e stiano attraversando un periodo di tregua.

Sono stati infatti ridotti i dazi da entrambe le parti, la Cina ha ritirato le restrizioni alla fornitura di terre rare e minerali, e sembra che ci sia un rilancio del rapporto commerciale tra USA e Cina, se pur in un clima di grande incertezza, con il rischio che, da un momento all’altro, uno dei due Paesi possa nuovamente scombinare gli equilibri del mercato.

Per gli USA l’Artico rappresenta un corridoio di ingresso settentrionale al Paese, un collo di bottiglia dove si concentrano i sistemi d’attacco intercontinentali da monitorare, oltre ad alcune tra le più strategiche vie di comunicazione e infrastrutture marittime.

A tal proposito, l’intensificarsi delle attività militari della Russia e della Cina nei pressi dell’Alaska, vicino allo Stretto di Bering – uno dei punti nevralgici della potenziale strategia statunitense, nonché collegamento diretto tra l’Artico e l’Oceano Pacifico – sta mettendo sempre più in guardia gli Stati Uniti, già in allerta per l’avanzamento dei sottomarini russi all’interno del Varco GIUK, corridoio di ingresso e difesa del quale la NATO rischia di perdere posizioni.

Gli Stati Uniti cercano sempre più di affermare il loro ruolo all’interno

della questione artica, ancor più a seguito dell'adesione di Svezia e Finlandia alla NATO, che ha segnato quasi una spaccatura delle fazioni artiche: da un lato l'Alleanza Atlantica e dall'altra il nuovo asse sino-russo.

Sicuramente il fronte ucraino ha in qualche modo, e involontariamente, indebolito la presenza russa nell'Artico. Ne hanno approfittato gli Stati Uniti che, rafforzando la propria flotta nel *Bear Gap* – un altro varco di grande rilevanza strategica, nonché una delle aree più sensibili dell'Artico, tra le isole Svalbard e la Norvegia – e la presenza di aerei da pattugliamento marittimo in Norvegia, ha momentaneamente confinato la strategia di avanzamento russo.

La Norvegia infatti, a sua volta, sfruttando la vicinanza geografica con la Russia, rappresenta un efficace punto strategico di controllo e preavviso; proprio a tale scopo, sta inoltre investendo ingenti capitali nell'*intelligence* spaziale, in sottomarini e aerei da pattugliamento, e quanto possa essere utile sia in caso di attacco che di difesa (ancor più a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina).

Una strategia simile è stata portata avanti dalla Svezia, velatamente minacciata dalla Russia, con attacchi informatici e operazioni di sabotaggio – come l'episodio del sabotaggio dei cavi nel Mar Baltico – da cui il Paese cerca di difendersi, avvalendosi della sorveglianza della NATO.

Al contempo, la Svezia cerca di mantenere una propria autonomia, soprattutto nel settore energetico e di materie prime come le terre rare, con la proposta di abolire il divieto di estrazione di uranio e l'ampliamento della miniera di Kiruna per l'ottenimento di terre rare e fosforo.

Parallelamente il Paese ha rafforzato l'alleanza con la Finlandia e altri Paesi della Scandinavia, avviando quest'anno i lavori della *Platform North*, un progetto di cooperazione sulle infrastrutture.

Quello che rimane sotto esame è invece il rapporto con gli Stati Uniti, soprattutto con la discussa amministrazione Trump e la sua presa di distanza dall'Europa, che ha spinto la Svezia tra le braccia dei Paesi nordici.

Di certo, la cooperazione con gli Stati Uniti resta per il Paese una necessità assoluta, a cominciare dalle questioni di sicurezza, ma con la nuova consapevolezza di non avere sempre la garanzia del supporto, per cui è necessario costruire una strategia geopolitica che rafforzi *in primis* la propria autonomia.

Ad oggi, il limite più grande della potenza statunitense è sicuramente la debolezza della flotta rompighiaccio, per lo più utilizzata per missioni scientifiche, e caratterizzata da una tecnologia poco avanzata e competitiva.

Al contrario, già da alcuni anni (la prima volta nel 2018), la Cina sta approfondendo gli studi su una nuova tecnologia acustica sottomarina, e in genere sulle tecniche di emersione dei sottomarini in caso di ghiaccio, per il

rilevamento, in profondità e in particolari condizioni, dei bersagli. In particolare, l'analisi condotta è stata testata nel Mare di Beaufort (che bagna le coste di Alaska e Canada, più vicina quindi al territorio statunitense), poiché ricco di giacimenti di petrolio, gas e terre rare.

Inoltre, nel 2024, la Cina ha varato la prima unità scientifica capace di condurre operazioni in mari profondi e ghiacciati, primato che finora spettava esclusivamente alla Russia.

Dunque, nel tentativo di ridurre il divario rispetto alle altre potenze in gioco, gli Stati Uniti hanno avviato il programma “Polar Security Cutter”, per la costruzione di navi rompighiaccio, che, al contrario delle previsioni, a causa degli elevati costi, ha ritardato la realizzazione almeno al 2030. Nel 2024, gli USA hanno così siglato un accordo con Canada (Paese considerato da Trump quasi annesso al proprio territorio) e Finlandia (storicamente neutrale, e da poco dichiaratamente anti-russo) per poter beneficiare delle loro competenze e capacità produttive più avanzate nel settore.

4. L'Islanda. Terra di ghiaccio e fuoco

1. Cenni storico-culturali

Con una superficie totale di circa 103000 km², tra territorio principale e oltre quaranta isolotti, l'Islanda (dall'inglese Ice Land, terra di ghiaccio) è la seconda isola più grande d'Europa, dopo la Gran Bretagna. Immersa nell'Oceano Atlantico, si trova ad ovest della Norvegia, tra la Groenlandia e le Isole Fær Øer, a sud del Circolo Polare Artico, all'interno del quale rientra grazie alla piccola isola di Grimsey, che si scosta dall'Islanda per una cinquantina di km a nord-est.

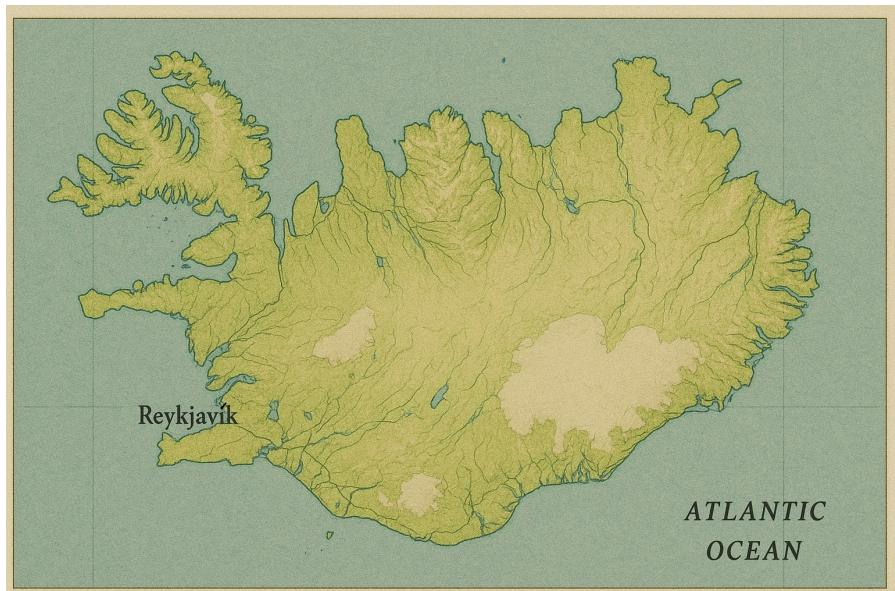


Foto 1 – L'Islanda (Fonte: elaborazione da ChatGPT)

Registrando una delle densità di popolazione più basse del mondo (3,8 ab/km² a fronte di una popolazione di circa 390000 abitanti)¹, l’Islanda è parte del continente europeo, anche se dal punto di vista strettamente geologico è situata tra le placche continentali di Nord America ed Europa.

Terra geologicamente molto giovane, ha iniziato a formarsi circa venti milioni di anni fa da un susseguirsi di eruzioni vulcaniche sulla dorsale medio-atlantica, e ancora oggi continua il suo assestamento con un’attività vulcanica e geotermale particolarmente intensa. Accanto ad una presenza vulcanica decisamente corposa, con più di duecento vulcani nell’isola, è largamente diffuso anche il fenomeno del vulcanesimo secondario, costituito da sorgenti d’acqua calda e geyser, che caratterizzano il lunare paesaggio islandese.

Si tratta di violenti getti intermittenti di acqua bollente e vapore che fuoriescono dalle sorgenti termali dal terreno, quando l’acqua al loro interno, scaldata dai vapori e dai gas vulcanici del magma, arriva a ebollizione; tra questi, il più importante d’Islanda è il Geysir, dal nome della località in cui si trova, con cui si indicano, generalizzando, tutte le manifestazioni di questo tipo.

Ma la caratteristica davvero particolare della natura islandese è la coesistenza di fenomeni vulcanici con un altrettanto diffuso e imponente glacialismo, da cui l’appellativo di “terra di ghiaccio e fuoco”.

I ghiacciai islandesi, tra i più grandi d’Europa, si sono sviluppati sugli enormi espandimenti vulcanici, dando vita a cupole ghiacciate con rilievi tondeggianti, unici nel loro genere.

Per lungo tempo l’Islanda rimase una terra disabitata, e ad oggi ci sono ancora molte incertezze sulle modalità e il periodo storico della sua scoperta. Inizialmente, era stato ipotizzato che la terra, Thule, di cui il geografo e navigatore greco Pitea parlava, potesse essere l’Islanda, ma in realtà non corrispondeva alla descrizione di terra fertile con miele e frutti.

Un’altra ipotesi si basava sul ritrovamento di alcune monete romane coniate nel III secolo d.C., che facevano presupporre una presenza romana sull’isola, impossibili però da attribuire con certezza a una diffusione in Islanda in quello stesso periodo, anche per la mancanza di reperti archeologici in qualche modo collegati alla stessa epoca.

L’archeologo Kristján Eldjárn, dopo diverse valutazioni, suppose che le monete fossero state portate sull’isola da una ipotetica imbarcazione romana poi andata alla deriva; l’ipotesi, invece, per cui le monete potessero essere arrivate in seguito, portate da invasori vichinghi, non collimava con la presenza davvero esigua delle monete stesse.

¹ I dati sono stati acquisiti dalla banca dati ufficiale d’Islanda, la “Statistics Iceland”, 2025, www.statice.is.

Una delle versioni più accreditate sembrerebbe quella secondo la quale l'Islanda fu scoperta da alcuni monaci irlandesi nell'VIII secolo, insediatisi lì prima dell'arrivo dei normanni, considerando l'isola una sorta di eremo.

Secondo quanto riportato nel Landnámabók, manoscritto medievale di un anonimo islandese che descrive la colonizzazione dell'isola dal IX al X secolo, il primo ad approdare erroneamente, un po' come il successivo navigatore svedese Garðar Svavarsson, in Islanda, fu il navigatore scandinavo Naddoddr, perdendosi lungo la rotta dalla Norvegia alle Isole Fær Øer.

In assoluto il primo esploratore che raggiunse volontariamente l'Islanda fu lo scandinavo Flóki Vilgerðarson che, secondo la citata opera letteraria, notando i ghiacci alla deriva nei fiordi, pensò di chiamare l'isola Ísland (Terra dei ghiacci), da cui il nome attuale.

Sempre stando a quanto raccontato nel Landnámabók, per certi aspetti considerato dagli studiosi come fonte storica importante, ma comunque da verificare attentamente in quanto anche colma di incoerenze, il primo vero colono islandese che si stabilì nell'isola in modo permanente fu il norvegese Ingólfur Arnarson, che giunse sulla costa sud-occidentale, ed in particolare in un luogo caratterizzato dai fumi dei vapori geotermici provenienti dal terreno, che lo spinsero a denominarlo Reykjavík (Baia dei fumi).

Nel giro di pochi anni, complici il sovrappopolamento delle coste norvegesi e la tirannia del re norvegese Haraldur Harfagri, diverse tribù norvegesi, con i loro servi scozzesi e irlandesi, si stabilirono in Islanda.

Il 930 segna l'anno della nascita dell'Alþingi, il primo Parlamento, fondato dai capi al governo, che si riuniva ogni anno a Þingvellir, un'area naturale protetta a Sud-Ovest dell'Islanda, occasione in cui i capi tribù emanavano leggi e nominavano delle giurie per risolvere cause legali.

In questo periodo l'isola iniziò ad essere caratterizzata da una crescita demografica esponenziale, e fu proprio in quegli anni che nacquero le famose saghe vichinghe sulle imprese dei coloni.

Nel X secolo iniziò una consistente conversione del popolo dal Paganesimo, religione d'origine dei colonizzatori, al Cristianesimo, finché nell'anno 1000 la religione cristiana fu dichiarata fede ufficiale nazionale.

Con il passare del tempo, però, la centralizzazione del potere del Parlamento iniziò a creare non poche tensioni, mentre cominciava ad affermarsi il potere di alcune famiglie più importanti.

Dal 1200 al 1262, infatti, l'Islanda affrontò un periodo di violente e sanguinose lotte interne denominato Sturlungaöld (l'epoca degli Sturlungar), nome derivante da Sturla Þórðarson e i suoi figli, uno dei due clan che ebbe la meglio sulla conquista dell'isola.

I discendenti di Sturla Þórðarson divennero vassalli di Haakon IV di Norvegia, il che portò, nel 1262, alla fine dell'indipendenza islandese e l'inizio

dell'unione con la monarchia norvegese, attraverso il trattato di Gamli sáttmáli. Non fu di certo un periodo florido per l'Islanda, colpita duramente, nel corso del XIV secolo, anche da epidemie e due violente eruzioni vulcaniche.

Nei decenni successivi, l'Alþingi tentò in ogni modo di mantenere il suo potere giudiziario e legislativo sull'isola, scontrandosi non solo con il potere norvegese, ma anche con le autorità ecclesiastiche che sottraevano terre ai capi delle tribù islandesi, finché l'Islanda fu annessa al regno di Danimarca-Norvegia; si tratta di uno Stato esistito tra il 1536 e il 1814, sciolto a seguito del Congresso di Vienna, che comprendeva non solo Danimarca e Norvegia, ma anche le colonie norvegesi, e quindi Islanda, Isole Fær Øer e Groenlandia.

Dopo il massacro di tutti i vescovi cattolici dell'isola, fu dichiarato il Luteranesimo come religione di Stato.

Seguì un secolo di forti tensioni, in cui l'Islanda si macchiò anche del cosiddetto Spánverjavígin, il massacro degli Spagnoli, facendo strage di alcuni balenieri baschi approdati sulle coste islandesi per una spedizione di caccia, in un periodo tragicamente difficile per l'isola, che dovette affrontare anche delle condizioni climatiche particolarmente avverse, con considerevoli perdite di bestiame.

La situazione non migliorò nel corso del Settecento, in cui l'Islanda fu segnata da una serie di avversità, tra le quali epidemie, carestie ed eruzioni vulcaniche che decimarono popolazione e bestiame.

Nonostante ciò, alla fine del secolo, Reykjavík, in seguito divenuta capitale dell'isola, riuscì a diventare città, da iniziale piccolo villaggio.

Nel 1814, a seguito del Congresso di Vienna, il regno di Danimarca-Norvegia venne sciolto; in quell'occasione la Norvegia fu ceduta alla Svezia, mentre la Danimarca ottenne le Indie occidentali danesi e le ex colonie norvegesi, e dunque Islanda, Groenlandia, Isole Fær Øer e Jan Mayen.

Nonostante tutto, durante l'800 l'Islanda conobbe una ritrovata coscienza nazionale, sulla scia tardiva dei movimenti e delle ideologie europee del Romanticismo e Nazionalismo, riflettendo un'Europa lontana ma da sempre ben collegata per traffici e commerci.

Nel 1874, per la prima volta, la Danimarca riconobbe all'Islanda un governo interno, con una nuova Costituzione nel 1903 e l'istituzione di un Ministro degli Affari Esteri islandese, ufficializzato di fronte all'Alþingi.

Nel 1918 l'Atto di Unione dichiarava l'Islanda come Stato completamente sovrano, con una propria bandiera, ma unito sotto un re comune alla Danimarca, che si impegnava a curarne gli interessi in materia di difesa e affari esteri.

Durante la Seconda Guerra Mondiale, nel 1940, la Germania occupò la Danimarca, interrompendo le strette comunicazioni tra Danimarca e Islanda,

spingendo l'Islanda a prendere la decisione di occuparsi in maniera diretta dei propri affari esteri eleggendo un governatore provvisorio.

La linea politica operativa islandese fu inizialmente quella della assoluta neutralità, agendo addirittura contro le forze straniere che violavano queste leggi.

Non curanti della dichiarata posizione islandese, nel maggio dello stesso anno i militari britannici invasero l'isola, che provò invano a respingere gli invasori, dando vita all'occupazione dell'Islanda da parte delle forze alleate per tutta la durata della Guerra.

Su consiglio dell'allora Primo Ministro islandese Hermann Jónasson, l'Islanda mise in atto una politica di collaborazione con l'invasore.

Nel 1941 la difesa islandese passò agli USA, dopo un accordo forzato con il Parlamento, che costruirono sull'isola anche delle basi aeree, finché nel 1944, con un plebiscito, l'Islanda divenne una Repubblica indipendente.

Gli anni della guerra arricchirono molto l'isola, che accumulò diverse riserve di valuta in banche estere, tanto che il governo, a maggioranza tripartita di conservatori, socialdemocratici e socialisti, pianificò un grosso investimento nel rinnovo della flotta di pescherecci e in generale nei sistemi di lavorazione del pesce, oltre che nella modernizzazione dell'agricoltura.

L'idea del governo era quella di riuscire a mantenere un tenore di vita alto, migliorando le infrastrutture, favorendo le esportazioni, portando ai minimi assoluti la disoccupazione, e consolidare l'immagine di nazione industrializzata.

Si trattava della visione di stato sociale sul modello scandinavo, con valorizzazione dello stile di vita e risoluzione delle disuguaglianze, con la differenza, però, che in Islanda rimaneva una forte presenza oligarchica da parte di quattordici famiglie, denominate Octopus, che rappresentavano l'élite economico-politica dello Stato, con il controllo su tutti i settori dell'economia, come assicurazioni, banche, pesca, ma anche rifornimenti della base NATO e media.

Nel 1946 ci fu un accordo tra Islanda e USA secondo cui gli Stati Uniti cessavano di avere la responsabilità della difesa islandese, pur mantenendo la possibilità eventuale e futura di ristabilire una base militare a Keflavík in caso di attacco; possibilità che effettivamente si verificò in seguito, con il conflitto in Corea nel 1950, occasione in cui gli USA si ristabilirono militarmente in Islanda, lasciando l'isola solo nel 2006.

Nel 1949, tra aspre rivolte e malcontenti, rinunciando nuovamente alla neutralità, l'Islanda entrò a far parte della NATO, con il patto che non sarebbe mai scesa in campo in un eventuale conflitto con un altro Stato.

Dopo la decisione dell'Islanda di estendere la sua area di pesca dai limiti consentiti dalla costa, tentativo ripetuto per tre volte spingendo sempre più

avanti il limite, fino a raggiungere le 200 miglia dalla costa, scoppiarono tre “guerre del merluzzo”, le cosiddette Cod Wars, che verranno affrontate più nel dettaglio nel paragrafo 2.1, tra Islanda e Regno Unito, il quale decise di continuare con la pesca all’interno delle acque contese, non riconoscendo l’autorità islandese sull’area di pesca.

Il conflitto si risolse con la minaccia da parte dell’Islanda di chiudere la base NATO, che ovviamente avrebbe ostacolato l’Alleanza nella difesa dell’Oceano Atlantico dal blocco Sovietico, inducendo il governo britannico ad accettare, senza alcun accordo, di esercitare i suoi diritti di pesca al di fuori delle 200 miglia nautiche della costa islandese.

Gli anni Novanta furono per l’Islanda un periodo di enorme crescita economica, iniziata sotto il governo di coalizione tra il Partito dell’Indipendenza e il Partito Socialdemocratico, con politiche di liberalizzazione del mercato e privatizzazione delle varie imprese.

In forza della ritrovata crescita economica e politica sulla scena internazionale, nel 1994 il Paese, già membro dell’EFTA, associazione europea di libero scambio in favore dell’integrazione economica dei membri, divenne anche parte dello Spazio Economico Europeo, venendo inserita dall’OCSE tra gli Stati più benestanti al mondo.

L’anno successivo il leader del Partito dell’Indipendenza, Davíð Oddsson, strinse una coalizione con il Partito Progressista, continuando a governare sulla scia delle politiche liberiste, introducendo la riduzione di molte tasse sul reddito delle aziende, l’abolizione della tassa sul patrimonio netto, incrementando anche il sistema di quote individuali trasferibili delle aziende ittiche.

Evidentemente, però, l’Islanda non è poi stata in grado di gestire tanta ricchezza e prosperità, iniziando negli anni 2000 un meccanismo di alto indebitamento delle banche che ha finito per superare di molto il PIL islandese, unitamente al crollo delle borse mondiali a seguito della crisi dei mutui *sub-prime* americani, portando al collasso degli istituti finanziari e arrivando, nel 2008, alla bancarotta dell’intero Paese, la *kreppa*², come verrà analizzato in dettaglio nel paragrafo 2.4.

Oggi l’Islanda è una Repubblica costituzionale a sistema multi-partitico, guidata dalla coalizione di ispirazione riformista (formata dall’Alleanza Socialdemocratica, dal Partito Liberal Riformista e dal Partito del Popolo) con il governo del Primo Ministro Kristján Fostadóttir.

² Termine islandese per indicare una “gravissima crisi” di varia natura, politica, sociale, economica, ecc, in questo caso finanziaria.

2. L'economia islandese dal *boom* al *default*

Talvolta l'Islanda viene indicata come un modello di “volontarismo” territoriale³, poiché è riuscita non solo a reagire positivamente alle condizioni ambientali avverse, ma anche a garantire in modo efficiente uno sviluppo florido del Paese, sfruttando le risorse a sua disposizione.

Prosperità che, come analizzato precedentemente, è riuscita ad ottenere in particolar modo a partire dall'affrancamento dalla Danimarca, mettendosi in gioco in prima linea su diversi settori dell'economia, dalla finanza all'industria della pesca, dal settore energetico al turismo.

2.1 L'industria della pesca

L'industria della pesca è uno dei settori economici maggiormente redditizi per l'Islanda, andando ad alimentare non solo l'occupazione interna del Paese, ma anche i livelli di esportazione.

Solo nel 2019, il quantitativo di pescato islandese ammontava 1,5 milioni di tonnellate.

Mentre sullo scenario internazionale il settore della pesca commerciale sta subendo un rallentamento, per l'Islanda continua a verificarsi un trend in crescita, il che alza il valore dell'intero settore a 2 miliardi di dollari; ma probabilmente non sorprende che una piccola isola, immersa ed isolata nell'oceano, faccia da sempre affidamento principalmente sul pescato, sia come approvvigionamento alimentare, sia come merce da esportazione.

Come riportato in un articolo di *Pathways*⁴, «As a nation surrounded by the sea, with fish products making up around forty percent of its national commodity exports, Iceland played into its strengths by putting the blue bioeconomy on the agenda for its Chairmanship (2019-2021)».

Nonostante la posizione estremamente settentrionale, nelle acque islandesi si trova una grande varietà di specie marine.

Ciò è possibile grazie al movimento di alcune correnti oceaniche, che tra l'altro rendono relativamente mite anche il clima dell'isola; la corrente calda Nord-Atlantica, che continua a nord-est la Corrente del Golfo proveniente da sud-ovest, incontra la Corrente Polare che muove da nord, il che causa il rimescolarsi e quindi la risalita in superficie dagli strati più profondi di particolari nutrienti che alimentano i microorganismi delle acque superficiali e di conseguenza poi la catena alimentare.

³ Zarrilli L., 2011, p.268.

⁴ Fascicolo ufficiale dell'Arctic Council, Issue 1, May 2021, p.96.

Le acque che circondano l’Islanda sono notevolmente ricche di stock ittici, tra i quali alcuni dei maggiori dell’Atlantico settentrionale, come lo stock di merluzzo che risulta essere il più importante per l’Islanda.

Ad oggi la ZEE islandese ha una superficie molto vasta, di 758000 km², corrispondente a circa sette volte l’intera superficie dell’isola.

Ma la procedura di individuazione della zona economica esclusiva islandese come rappresentata attualmente non è stata priva di contrasti.

Infatti, tra gli anni Cinquanta e Settanta, l’Islanda si è resa protagonista di una serie di scontri con la Gran Bretagna per l’estensione della ZEE in relazione ai diritti di pesca, le cosiddette “Guerre del Merluzzo”, in inglese *Cod Wars*, il che appare come un’assonanza e un sottile gioco di parole per richiamare la *Cold War* (Guerra Fredda) che si stava svolgendo in quegli anni, e che in un certo senso va a definire le stesse caratteristiche di queste “guerre”, che avvennero senza veri e propri conflitti.

La prima Guerra del Merluzzo si verificò nel 1958, anno in cui l’Islanda, preoccupata per la consistente e assidua presenza dei pescherecci britannici nelle sue acque limitrofe che continuavano a sfruttare le sue copiose risorse ittiche, decise di estendere la ZEE dalle canoniche 4 miglia alle 12 miglia dalla costa. Dal suo canto la Gran Bretagna, non riconoscendo la fattibilità di questa mossa, decise di continuare a pescare nell’area islandese fino alle tradizionali 4 miglia dalla costa, arrivando a scortare i suoi pescherecci con navi da guerra, atteggiamento senz’altro intimidatorio se si considera che all’epoca quella britannica era la seconda marina più potente del mondo, dopo gli USA.

Dopo il verificarsi di alcuni incidenti, in cui la debole difesa islandese, costituita per lo più da motovedette, si trovò a sparare sui pescherecci britannici per allontanarli, e la conseguente risposta britannica con minaccia di affondare le navi islandesi, alla fine la Gran Bretagna decise di fare un passo indietro e accettare la sovranità islandese sulla ZEE di 12 miglia dalla costa, ancor di più a seguito della minaccia islandese di uscire dalla NATO, mossa che avrebbe danneggiato gli schieramenti della Guerra Fredda, con la supervisione di un accordo che prevedeva la risoluzione di eventuali conflitti futuri presso la Corte Internazionale di Giustizia.

La tregua durò non molto, dato che già nel 1972 l’Islanda decise di estendere ulteriormente la sua ZEE fino alle 50 miglia dalla costa, il che ha sollecitato nuovamente la reazione ostile della Gran Bretagna, alla quale questa volta l’Islanda rispose con maggiore preparazione, equipaggiando la sua piccola flotta con delle cesoie per tagliare le reti a strascico dei pescherecci britannici che si fossero introdotti al di là del nuovo limite.

Anche questa volta la resistenza islandese ebbe la meglio, grazie all’intervento della NATO che premeva sulla Gran Bretagna per evitare dei pe-

santi incidenti diplomatici internazionali, il che ha portato a raggiungere un accordo, che sarebbe scaduto dopo due anni, che concedeva a quest'ultima di pescare in alcune aree delimitate della nuova ZEE e solo fino ad un quantitativo massimo annuo.

Esattamente due anni dopo, nel 1975, allo scadere dell'accordo, l'Islanda decise questa volta di estendere la sua ZEE direttamente al limite delle 200 miglia nautiche, limite che in seguito sarebbe stato previsto per tutti i Paesi costieri; iniziava così la terza ed ultima Guerra del Merluzzo.

Anche questa volta si verificarono diversi scontri e incidenti, finché l'Islanda decise di giocare definitivamente il suo asso nella manica; sulla penisola di Reykjanes, a sud-ovest dell'isola, era situata una importantissima base aerea e navale della NATO con equipaggio statunitense.

Questa stazione rivestiva una posizione estremamente strategica, ospitando radar, unità di guerra anti-sottomarino, e costituendo anche un punto di ricerca e soccorso degli USA. Per gli Stati Uniti era quindi indispensabile per monitorare i movimenti sovietici aerei e sottomarini attraverso il cosiddetto GIUK Gap (Groenlandia, Islanda e Regno Unito), ovvero un punto di accesso per i sovietici alle acque atlantiche.

Nel momento in cui l'Islanda minacciò di chiudere questa base militare, con un conseguente notevole danno per l'Alleanza che avrebbe perso un punto di osservazione fondamentale durante la Guerra Fredda, gli USA tornarono a far desistere la Gran Bretagna nel suo intento di ostacolare l'Islanda, inizialmente con un ulteriore accordo di limitazione di zone e quantità di pesca, finché la Gran Bretagna decise per riconoscere pienamente i diritti islandesi entro le 200 miglia.

Nonostante gli storici buoni rapporti tra le due isole, l'Islanda in questi scontri ha dimostrato la sua vitale necessità di attingere e sfruttare al meglio il settore dell'industria della pesca, fonte essenziale per il suo sostentamento e risorsa primaria per l'accrescimento della sua economia, tale da portarla a difendere il settore anche a costo di creare incidenti diplomatici, ma soprattutto rischiare ripercussioni ben più gravi, per una flotta come quella islandese praticamente inesistente rispetto alla potenza contro la quale si scontrava.

La tenacia islandese e la decisione successiva di non aderire all'Unione Europea hanno consentito a Reykjavík di rimanere fuori dai vincoli della politica internazionale della pesca, gestendo i propri *stock* ittici in un'ottica sostenibile e responsabile, il che ha contribuito ad accrescere una delle industrie ittiche più produttive del mondo, i cui maggiori mercati di esportazione sono proprio l'Europa e, da alcuni anni, anche Cina e Giappone.

Dopo le Guerre del Merluzzo, l'Islanda ha adottato diverse politiche di gestione della pesca commerciale, provando strumenti diversi, come licenze

di accesso, restrizioni, controlli o programmi mirati, che però non permettevano una crescita economica soddisfacente per il Paese.

Solo alla fine degli anni Settanta, dopo aver esteso la ZEE alle 200 miglia nautiche dalla costa, fu implementato gradualmente un nuovo sistema denominato “Individual Transferable Quota (ITQ)”, dunque un sistema di quote trasferibili basato sul quantitativo di pescato dei pescherecci in un determinato periodo di tempo.

Questo sistema è stato applicato in più fasi, dal 1984 agli anni a venire, coprendo una parte sempre più consistente della pesca islandese, fino ad essere applicato, attualmente, a tutti i pescherecci commerciali, il che ha supportato da un punto di vista giuridico i diritti di proprietà sulle quote.

Il sistema ITQ si basa su due pilastri, da una parte la quota permanente, il cosiddetto “Total Allowable Catch (TAC)”, ovvero il totale generale ammисibile di cattura, senza limiti di tempo, per il proprietario della quota, e dall'altra la quota massima annuale consentita per la cattura.

Trattandosi di beni trasferibili, ovviamente è nato anche un mercato per la compravendita delle quote individuali, il cui prezzo riflette il valore attuale del profitto atteso dai loro possessori, il che ha alimentato un ulteriore e nuovo aspetto dell'economia islandese, aiutato anche dall'introduzione di nuove tecnologie, attrezzi da pesca più economici ma allo stesso tempo capaci di massimizzare il profitto.

A supporto di una gestione efficiente, ma anche efficace in termini produttivi, dal 2008 l'Islanda ha creato il programma “Iceland Responsible Fisheries”, allo scopo di monitorare e documentare la sicurezza nel settore della pesca, oltre che preservare particolari principi relativi alla sostenibilità, sulle linee guida della FAO, per una pesca ecologica e responsabile, perfettamente in linea con un Paese che basa la sua politica internazionale su due pilastri “ambientali”, la UNCLOS e il principio dello sviluppo sostenibile emanato dalla Conferenza di Rio del 1992.

Nel garantire la conservazione, oltre che la gestione, degli stock ittici, l'Islanda collabora con diverse organizzazioni, tra le quali Northwest Atlantic Fisheries Organization (NAFO), North East Atlantic Fisheries Commission (NEAFC), International Whaling Commission (IWC), International Convention on Conservation of Atlantic Tunas (ICCAT) e North Atlantic Marine Mammal Commission (NAMMCO).

2.2 *Il settore energetico*

Attualmente l'Islanda è uno dei Paesi con la più alta percentuale di utilizzo di energia pulita al mondo; grazie, infatti, alla sua posizione geografica,

a ridosso della dorsale medio-atlantica, e della conseguente natura geologica del territorio che la porta ad essere interessata da una significativa attività vulcanica, l'Islanda può contare su una importante presenza di campi geotermici con temperature elevatissime trasmesse dai fluidi endogeni che superano i 200 °C in profondità.

Inoltre, al di là delle zone prettamente vulcaniche, ci sono innumerevoli risorse geotermiche con temperature medie, intorno ai 100 °C, derivanti sempre dall'attività tettonica e sismica, che vengono utilizzate più direttamente per il riscaldamento di edifici, piscine, serre e così via, garantendo dei costi irrisori per i consumatori e allo stesso tempo degli enormi risultati per la salvaguardia dell'ambiente.

La geotermia è sicuramente la fonte energetica primaria utilizzata dall'isola, ma sono particolarmente sviluppate anche l'idroelettrico e altre forme di energia rinnovabile, a cui spesso è legata la produzione di energia elettrica, anche se in linea generale si tende a preferire la risorsa geotermica perché slegata dalle condizioni atmosferiche (presenza o meno di vento, sole e/o acqua) e dunque capace di garantire maggiore continuità.

Generalmente le risorse geotermiche sono localizzate vicino alle reti di distribuzione, ma anche nel caso in cui questo non dovesse verificarsi, l'Islanda ha comunque implementato un efficiente sistema distributivo, riuscendo a trasportare l'acqua ad elevate temperature attraverso sistemi isolanti con un margine di dispersione di calore di soli 2 °C e vantando una delle reti di teleriscaldamento geotermico più grandi al mondo.

L'indipendenza energetica acquisita dall'Islanda, in realtà, è stata raggiunta attraverso un lento percorso di consapevolezza e transizione energetica che l'ha portato dall'essere uno dei Paesi più poveri al mondo, con scarse conoscenze tecnologiche, a ribaltare totalmente la sua posizione e la sua immagine internazionale, divenendo oggi uno degli esempi mondiali più virtuosi per produzione e utilizzo di energia pulita.

Fino agli anni Settanta, l'Islanda era pienamente dipendente dall'importazione di energia, in particolare di carbone e petrolio, se si esclude qualche sporadico e per lo più fallimentare tentativo di utilizzare le risorse geotermiche del territorio per il riscaldamento delle case.

La crisi petrolifera del 1973 diede un forte scossone alla politica e all'opinione pubblica islandese, che videro i prezzi del greggio aumentare vertiginosamente, per un Paese che necessita di riscaldamento quasi tutto l'anno a causa di temperature relativamente rigide.

Per fronteggiare l'emergenza energetica e l'immediata necessità di abbandonare l'utilizzo di combustibili fossili nel settore, il governo islandese iniziò subito ad investire ingenti capitali nella ricerca geotermica, nella formazione, nel miglioramento delle tecnologie per le fasi di esplorazione,

perforazione dei pozzi e successiva produzione, istituendo un fondo per la mitigazione del rischio dovuto ad eventuali perforazioni geotermiche, oltre che un Master Plan volto alla protezione della natura e all'utilizzo dell'energia, come strumento di ausilio per guidare la nazione durante la transizione verde.

Senza dubbio l'energia geotermica ha degli impatti ambientali praticamente inesistenti rispetto alla produzione da combustibili fossili, ma presenta in ogni caso ancora alcune controindicazioni, se pur risolvibili, come l'impatto visivo delle centrali, formate da enormi tubi e canali di distribuzione, che incidono sulla bellezza del paesaggio, o l'emissione di alcuni gas, come l'anidride carbonica e l'idrogeno solforato, o ancora la sismicità indotta, assolutamente però arginabile attraverso un sistema di reiniezione del fluido.

I bassi costi dell'energia hanno attirato lo sviluppo di una particolare industria ad alta intensità energetica, quella dell'alluminio, che nel tempo ha conosciuto un'enorme crescita, diventando uno dei settori di punta dell'economia islandese.

Fino al 2000 la produzione di alluminio rappresentava solo il 3% del PIL nazionale, per poi fare un notevole passo avanti dopo alcuni anni, quando l'Islanda iniziò a concludere accordi con alcune grandi aziende metallurgiche straniere, in particolare statunitensi, come l'impianto Alcoa, in forza di un risparmio energetico di circa il 30% rispetto ai costi dell'energia prodotta da combustibili fossili.

Ovviamente in un Paese da sempre attento alla tutela ambientale e alla conservazione delle risorse, che poi ne costituiscono la vera ricchezza, accanto agli indiscussi vantaggi economici non mancano polemiche da parte degli ambientalisti, timorosi di un eccessivo sfruttamento delle risorse ed in particolare dei pozzi geotermici – oltre che di un impatto ambientale e paesaggistico molto pesante: basti pensare alla centrale idroelettrica di Kárahnjúkar.

Si tratta di uno dei più controversi progetti che hanno riguardato l'Islanda.

È costituito da un enorme impianto, a Est dell'isola, costituito da una diga in roccia e calcestruzzo di 193 m, lunga circa 730 m e con un volume di 8,5 milioni di metri cubi di roccia, due gallerie per la deviazione del fiume, lunghe rispettivamente 764 m e 845 m e un pozzo verticale per lo scarico di fondo, alto 60 m e largo 5 m, oltre a tre gallerie di servizio, una galleria secondaria d'adduzione e una di drenaggio.

Il progetto è nato allo scopo di produrre energia elettrica per alimentare in particolare la fonderia di alluminio di Alcoa Fjardaál, a Reyðarfjörður; progetto che chiaramente ha incontrato fin da subito le proteste degli ambientalisti, preoccupati per la localizzazione dell'impianto, all'interno di una

delle più grandi aree incontaminate d’Europa, oltre che per lo sfruttamento dei fiumi provenienti dal più grande ghiacciaio europeo, il Vatnajökull, e la distruzione di alcune risorse naturali.

2.3 Il turismo

Negli ultimi anni il turismo è diventato uno dei pilastri dell’economia islandese, tanto che, nel 2015, il governo, attraverso due associazioni, la Icelandic Association of Local Authorities e la Icelandic Travel Industry Association, ha sentito la necessità di stilare la *Road Map for Tourism in Iceland* per il settore turistico, organizzato in sette punti, tra cui: migliorare la coordinazione tra gli enti coinvolti, fornire un’esperienza positiva ai visitatori, elargire dati affidabili, garantire la conservazione della natura, offrire competenza e qualità, aspirare ad una sempre maggiore redditività, ed infine migliorare la distribuzione dei turisti sul territorio.

L’obiettivo della *Road Map* è quello di far accrescere il Paese dal punto di vista turistico, valorizzare l’immagine internazionale del Paese, rafforzare il settore, migliorare le infrastrutture e promuovere un tipo di turismo sostenibile, responsabile e in totale armonia tra persone e territorio; obiettivo che viene perseguito anche grazie all’istituzione di una *Tourism Task Force* mirata a garantire il funzionamento di tutti i rami del settore, in un’ottica collaborativa tra l’amministrazione pubblica, i comuni, il quadro di supporto e tutte le parti coinvolte.

Secondo le stime dell’Ente per il Turismo islandese, tra il 2016 e il 2018 si è verificato un vero e proprio *boom* delle presenze turistiche straniere sull’isola, con un aumento di circa il 24% di turisti in entrata, con un significativo flusso di denaro, considerando una spesa media pro capite per turista di 1500 dollari, tra ristorazione, pacchetti turistici, escursioni, trekking, spostamenti e molto altro.

Nel 2020 c’è stato un brusco calo di presenze, con un *trend* vertiginosamente in discesa, a causa dell’impossibilità di entrare in Islanda dovuta alla pandemia da Covid-19; nonostante ciò, in quell’anno si sono registrate comunque più di 480.000 presenze straniere nel Paese.

Il 2021 ha presentato un incremento del 40% rispetto all’anno precedente, registrando negli anni successivi una tendenza in costante aumento, fino a superare, ad oggi, persino i livelli pre-Covid.

Chiaramente anche in questo caso c’è l’altro lato della medaglia, per cui a fronte di un settore redditizio responsabile anche di un’altissima percentuale dell’occupazione totale, nascono grandi preoccupazioni dal punto di vista ambientale, per la tutela di ecosistemi molto fragili, che vengono messi a

repentaglio da grandi masse di turisti, automobili, emissioni inquinanti, che vanno a sommarsi alle già precarie condizioni causate dal cambiamento climatico.

2.4 La kreppa

A causa delle politiche di liberalizzazione e dei processi di privatizzazione di banche e fondi di investimento durante il governo Oddsson, alla fine degli anni Novanta il settore bancario islandese, e in particolare la finanza “creativa”, si svilupparono notevolmente e senza regole, dato che le banche, un tempo statali, vennero vendute a ricchi privati islandesi molto vicini al governo, provocando in loro un meccanismo di rivendicata libertà nel concedere e riscuotere prestiti di somme considerevoli, tanto da far arrivare il credito islandese del sistema bancario al 100% del PIL nel 2000 e addirittura al 450% nel 2007.

Un accesso al credito così facile indusse buona parte della popolazione a condurre un tenore di vita decisamente superiore alle reali condizioni economiche, con livelli di consumo altissimi, spesso però sostenuti proprio grazie all’indebitamento.

Storicamente, la corona islandese, la Krona, è una valuta fluttuante che segue l’andamento dei mercati esteri, e dunque anche facilmente sovrastimabile.

Per questo motivo la Banca Centrale islandese decise di puntare su correntisti e speculatori stranieri; aumentando i tassi di interesse, il piano della Banca era quello di attirare investitori stranieri per aprire conti bancari in corona islandese.

Ovviamente, la stima errata e sopravvalutata della moneta locale, insieme ad alti livelli di inflazione, crearono una vera e propria bolla speculativa, che fece esplodere, nel 2008, la cosiddetta *kreppa*, anche in risonanza della crisi finanziaria globale, dopo il crollo delle borse mondiali derivanti dalla crisi dei mutui *subprime* americani.

Prima di giungere al punto di non ritorno, durante gli anni precedenti c’erano stati dei segnali allarmanti che sono stati probabilmente sottovalutati dal governo.

Già nel 2006, infatti, le tre banche principali islandesi, Glitnir, Kaupþing e Landsbanki, iniziavano a mostrarsi in difficoltà, con i primi problemi di insolvenza.

All’inizio del 2000 la Krona presentava tassi di interesse molto superiori alla media internazionale, del 5-6%, a fronte del 2-4% europei e statunitensi e dello 0-1% del Giappone, il che ha innescato meccanismi speculativi per

cui risultava particolarmente vantaggioso contrarre prestiti in Paesi con bassi tassi come Giappone e area Euro-USA per poi investirli in Islanda con un alto margine di guadagno.

Di contro, per salvaguardare la situazione finanziaria interna del Paese, la Banca Centrale islandese iniziò ad aumentare ulteriormente i tassi di interesse, arrivati nel 2008 al 15,5%, per scoraggiare la popolazione a ricorrere all'indebitamento, aumento che, altro lato della medaglia, non faceva che attirare ancora di più i capitali esteri.

Parallelamente, si verificò un ulteriore meccanismo per il quale, tra il 2003 e il 2007, gli stessi istituti di credito, insieme a gruppi imprenditoriali, iniziarono a investire all'estero delle somme smodate totalmente senza regole, arrivando a “collezionare” partecipazioni in importanti società straniere come Hamleys, American Airlines, EasyJet, per citarne alcune, e facendo schizzare il debito estero delle tre banche principali dal 200% al 900% del PIL.

A questo drammatico punto, dopo il discorso alla nazione in cui l'allora Primo Ministro Geir Haarde dichiarava il rischio di bancarotta nazionale, il Fondo Monetario Internazionale, per evitare il tracollo del Paese, suggerì di nazionalizzare le tre banche islandesi, con conseguente esplosione del debito pubblico, accettando prestiti di ristrutturazione dallo stesso FMI e dalle banche centrali scandinave e giapponese.

Intanto, in Europa, alcuni Paesi, nello specifico Regno Unito e Paesi bassi, si accingevano a risarcire i propri risparmiatori (correntisti di un particolare prodotto finanziario islandese, Icesave) con richiesta di essere poi risarciti a loro volta dai diretti “colpevoli”, ovvero la banca islandese Landsbanki, che a quel punto era stata nazionalizzata e versava in gravi difficoltà. Icesave era infatti un prodotto finanziario *online* della Landsbanki, in cui erano state investite considerevoli somme di denaro da parte di risparmiatori britannici e olandesi, il che ha portato a un indebitamento islandese, solo per la quota capitale, di circa 3,9 miliardi di euro.

Alla richiesta del governo britannico di ottenere il risarcimento direttamente dall'Islanda, questa si espresse sottolineando l'importanza, in una tale situazione di emergenza, di sanare in primo luogo le finanze dei risparmiatori nazionali; questa risposta fu percepita come un affronto, tanto che il governo del Regno Unito decise di utilizzare le clausole finanziarie inserite nella legge antiterrorismo del 2001⁵ per punire l'Islanda, congelando i beni islandesi presenti nelle banche del Regno Unito e impedendo qualsiasi ulteriore transazione tra i due Paesi.

⁵ “Anti-Terrorism, Crime and Security Act”, Legge anti-terrorismo introdotta nel 2001 a seguito degli attentati dell'11 settembre.

Chiaramente la mossa britannica fu criticata aspramente in quanto si è trattato di una reazione sproporzionata che ha colpito duramente l'intero Paese, invece che un ristretto gruppo di oligarchi e banchieri, concretamente responsabili.

Fu poi firmato dall'Islanda un patto bilaterale con Regno Unito e Olanda per la restituzione dei debiti ai risparmiatori, anche per accelerare l'eventuale entrata del Paese nell'UE, di cui in quei tempi si discuteva, con condizioni che però vennero poi messe in discussione da due referendum popolari che rifiutavano, con vittoria schiacciatrice, le condizioni risarcitorie.

Un'ulteriore risposta in favore dell'Islanda venne poi, nel 2013, dall'EFTA, in forza di una non prevista legislazione europea in materia di risarcimenti nel caso di collasso finanziario di un Paese, dovuto ad un crollo bancario sistemico.

Proprio grazie alla ventilata possibilità di diventare membro UE e alla politica di *austerity* guidata dal FMI, l'Islanda è riuscita ad uscire dalla pesante crisi economica, dichiarata ufficialmente risolta il 31 agosto 2011, ed è tornata ad incentrare la sua economia sugli altri settori di punta, riconquistando una rinnovata immagine internazionale.

3. Introduzione al concetto di *small state*

Secondo una classificazione effettuata dalla Banca Mondiale, esistono 50 Paesi nel mondo inquadrati come *small state*, tra cui anche l'Islanda. Non esistendo una definizione ufficiale, per definire questi stati vengono utilizzati due approcci; la definizione quantitativa, che parte da una dimensione assoluta e che si basa su criteri geografici, demografici o economici, e la definizione qualitativa, che si basa su una dimensione relazionale e diplomatica dello Stato stesso.

Trattandosi di Stati con risorse oggettivamente limitate, a cominciare dall'assenza di un proprio esercito per la difesa, pur essendo pienamente sovrani, solitamente tendono a dare particolare rilevanza alla propria politica estera, ai rapporti internazionali, alla collaborazione e alla diplomazia, al duplice scopo di ottenere protezione ed essere tutelati, e al tempo stesso, raggiungere e affermare i propri interessi.

3.1 Lo small state in letteratura

Secondo la definizione quantitativa di *small state*, viene data una certa rilevanza alla dimensione in senso lato, per cui non solo territoriale, ma anche

demografica o economica, come fattore di valutazione della risposta dello Stato ad una eventuale minaccia alla propria sovranità.

Come sostiene Maass⁶, il criterio quantitativo più utilizzato dagli studiosi fa riferimento alla popolazione, in forza di una più agevole raccolta dei relativi dati e di una più intuitiva demarcazione tra Stato più e meno piccolo.

Inoltre, l'autore sostiene che, anche sulla base degli altri studi condotti in letteratura, l'aspetto della popolazione è il più strettamente correlato ad altri livelli di dimensione, come l'economia, il piano diplomatico e la sicurezza.

Si tratta infatti di realtà con risorse limitate, che spesso si trovano a far fronte a difficoltà evidenti come la diversificazione economica, l'isolamento, la volatilità del reddito o la particolare vulnerabilità ad eventi catastrofici anche naturali.

La definizione di *small state* basata su questo criterio viene solitamente applicata in un contesto di cooperazione allo sviluppo, nell'ottica di individuare le debolezze di questi stati e trovare soluzioni per aiutarli ad arginarle ed affrontarle.

L'approccio qualitativo, invece, analizza su un piano più soggettivo le reazioni di un piccolo Stato a dinamiche esterne, focalizzandosi quindi sulla politica estera e sui rapporti diplomatici, e valutando la capacità di far fronte a particolari *gap* come quello della sicurezza.

Secondo un report del 1997 condotto dal Commonwealth Advisory Group, *A future for small states: overcoming vulnerability*, alcuni dei principali fattori, nonché caratteristiche di appartenenza alla categoria, che influiscono sul ruolo degli small state sul piano internazionale, sono l'insularità, l'apertura economica, la resilienza, la debolezza e la dipendenza.

Una possibile definizione, che troviamo nel rapporto di cui sopra e che è stata costruita unendo i due principali approcci, è la seguente: «A small state is one whose geographical, economic, or demographic conditions contribute to a perceived weakness and vulnerability in the international setting. A small state may be robust internally but is vulnerable externally»⁷, che segna poi la direzione in cui lo small state costruisce la propria diplomazia internazionale.

Sebbene si tratti a tutti gli effetti di Stati dotati di sovranità e indipendenza, rispetto agli Stati più grandi chiaramente presentano alcune difficoltà in più, relative in primo luogo alla ristrettezza di risorse in più campi; difficoltà che solitamente questi Stati riescono a superare ricorrendo a strategie di diplomazia multilaterale e facendo affidamento sulla solidarietà collettiva.

⁶ Maass M., 2009, pp. 74-80.

⁷ Commonwealth Secretariat, 1997.

La coesione, infatti, è da sempre un punto di forza per gli *small state*, nell'ottica di creare obiettivi comuni di politica estera.

Tre le tematiche su cui vale la pena soffermarsi per analizzare le problematiche di uno *small state* e la relativa capacità risolutiva e diplomatica possiamo citare lo sviluppo economico, la sicurezza e il cambiamento climatico.

Innanzitutto, nello studio della vulnerabilità economica, bisogna focalizzarsi su alcune caratteristiche, ad iniziare dall'apertura economica e dal nesso tra la piccolezza e la lontananza, e poi la connessione tra la piccolezza e i bassi livelli di sviluppo.

A fronte di questa problematica, è interessante notare la resilienza degli *small state* nel tentativo di migliorare la propria posizione anche in un obiettivo di diplomazia economica con gli altri Stati.

Esiste infatti, una resilienza intrinseca, che deriva da fattori prettamente geografici, quindi una posizione particolarmente favorevole, o dalla presenza di risorse, da cui un territorio notevolmente ricco, che ovviamente va a compensare quelli che possono essere alcuni svantaggi dello *status* di *small state*; c'è invece una resilienza indotta, gestita attraverso alcune specifiche politiche di intervento, con *focus* su alcuni indicatori, come una stabilità macroeconomica, un'efficace riforma del mercato e di sviluppo sociale, e ovviamente un buon governo.

L'altro piano di cui discutere è quello della sicurezza, poiché un altro aspetto caratteristico di questi Stati è proprio l'assenza di un esercito, in mancanza di risorse da destinargli. Per cui è chiaro che, proprio in relazione alla (mancata) sicurezza, il ruolo diplomatico per gli *small state* riveste un'importanza essenziale, ancor di più rispetto agli Stati più grandi.

Pertanto, essi generalmente prestano notevole attenzione ad aspetti come la cooperazione, la pace internazionale, la prosperità e la protezione dei diritti umani.

Uno scenario internazionale basato su questi principi è sicuramente uno scenario molto più sicuro e meno rischioso per questi stati più deboli.

Per finire, anche rispetto alle questioni ambientali, le dimensioni di uno Stato possono fare la differenza; differenza chiaramente non in termini di portata del disastro naturale, che colpisce in maniera identica sia uno Stato piccolo che uno più grande, ma sicuramente in termini di possibilità di far fronte e reagire ai rischi ambientali.

Per alleggerire la vulnerabilità degli *small state* in caso di *shock* esterni economici e ambientali, la Banca Mondiale ha istituito un forum, The Small State Forums (SSF), per creare occasione di dialogo e confronto e per affrontare le esigenze particolari degli Stati coinvolti che, pur condividendo alcune caratteristiche evidenti e quasi oggettive, presentano comunque tra loro una grande variabilità in termini di popolazione, territorio ed economia.

3.2 Il caso dell'Islanda: la "teoria del rifugio"

Come detto in precedenza, gli *small state* hanno una vulnerabilità intrinseca legata proprio al loro *status*, dovendo spesso rimettere le proprie sorti alla volontà degli Stati più grandi di rispettare la loro indipendenza e neutralità, o di lasciar loro libero accesso a mercati più ampi.

D'altra parte, i piccoli stati, proprio a causa delle loro limitate possibilità, necessitano della protezione di uno Stato più grande; su questo presupposto si basa la teoria del rifugio, The Shelter Theory⁸, dove il rifugio è da intendersi in tre modi, politico, economico e sociale.

Dal punto di vista politico, la protezione è intesa come sostegno diplomatico o direttamente militare, fornita da un altro Stato o da un'organizzazione internazionale/transnazionale; il rifugio economico prende invece le sembianze dell'assistenza economica, che sia diretta, o tramite unione monetaria, prestiti, accessi al mercato, e così via; infine, per rifugio sociale si intende il trasferimento di caratteristiche culturali, norme, stile di vita, ideologie e tradizioni.

Nella quasi totalità dei casi, gli *small state* decidono di rivolgersi a Stati più grandi o organizzazioni internazionali e transnazionali, nonostante, come afferma anche Vital, «where the quest for protection and insurance is successful a price must normally be paid in terms of sacrifice of autonomy in the control of national resources and loss of freedom of political manoeuvre and choice»⁹.

Nel caso specifico, l'Islanda è storicamente legata alla NATO e agli Stati Uniti per la sua protezione, iniziata nel 1949 con l'entrata nell'Alleanza e un accordo bilaterale di difesa nel 1951, ma ancor prima, nel 1941, con la firma di un accordo in materia di difesa, commercio e assistenza economica con gli USA, grazie ai quali l'Islanda riuscì ad ammortizzare molti dei costi relativi al rispetto di norme internazionali, oltre che ottenere la vittoria contro la Gran Bretagna in tutte le Guerre del Merluzzo.

Il rifugio economico degli Stati Uniti durò per l'Islanda dal 1941 al 2006, anno in cui lasciarono il Paese; sicuramente già durante la Seconda Guerra Mondiale, l'occupazione statunitense portò l'Islanda ad arricchirsi grazie alla grande immissione di denaro straniero, tanto che fino agli anni Sessanta essa era fortemente dipendente dall'assistenza economica americana.

L'accordo bilaterale di difesa è in vigore ancora oggi; nel 2016 il Dipartimento della Difesa degli USA e il Ministero degli Affari Esteri islandese hanno firmato un promemoria della loro alleanza, «The DoD and MFA

⁸ Baldur Thorhallsson, 2018, pp. 61-82.

⁹ Vital D., 1967, p.79.

reaffirm their continued commitment to close cooperation on defence and security matters»¹⁰, a sottolineare lo schieramento dell’Islanda in favore delle sanzioni previste da UE e USA nei confronti della Russia nel conflitto del 2014 con l’Ucraina, scenario che si sta ripetendo allo stesso modo anche attualmente, attraverso la ferma partecipazione del governo islandese alle decisioni sulle sanzioni contro la Russia.

Dopo l’abbandono della base militare statunitense nell’isola, nel 2006 l’Islanda iniziò a cercare rifugio in Stati vicini, come Gran Bretagna, Danimarca, Norvegia e Canada, in particolare per stringere accordi sulla sicurezza delle acque, creando un clima di collaborazione e scambio di informazioni sul comune problema della sicurezza e una rete di sorveglianza aerea con alcuni Paesi NATO, come Francia, Germania e Gran Bretagna, e Paesi non-NATO, come Svezia e Finlandia.

Nel 2009, dopo il pesante crollo finanziario, l’Islanda presentò domanda di adesione all’UE, con l’idea di garantirsi una più veloce ripresa economica, un rifugio sicuro, aspirando a maggiori vantaggi economici, oltre che all’accesso ai fondi europei per i settori in crisi.

La domanda, che in un primo momento sembrava unire l’intero Paese, demoralizzato dalla drammatica situazione in cui versava, fu messa da parte durante la vicenda che coinvolse lo strumento finanziario Icesave, che provocò una reazione fortemente nazionalista e un conseguente scetticismo verso l’UE da parte dell’opinione pubblica, e fu archiviata definitivamente nel 2013.

Nonostante la mancata adesione all’UE causata dalla radicata paura di dover sottostare a vincoli per le proprie imprese, a limitazioni al proprio commercio verso l’estero, a una riduzione della sovranità che potesse indebolirne l’identità, l’Islanda aderisce già da molti anni ad alcuni accordi e associazioni europei.

In particolare, prese parte all’EEA (European Economic Agreement), all’EFTA e a Schengen, per proteggere i suoi interessi economici e garantirsi l’accesso al mercato dell’UE, soprattutto quello marittimo e agricolo.

Nello specifico, la mossa di aderire all’EFTA nel 1970 si è rivelata perfettamente coerente con la teoria del rifugio, nell’ottica più ampia non solo dell’ottenimento di grandi vantaggi per il settore dell’industria della pesca, ma anche di una importante copertura economica che le ha permesso di rendere maggiormente efficiente la sua economia.

Non di meno, l’adesione all’EEA e agli accordi di Schengen le ha permesso di ottenere una parziale protezione economica e di sicurezza dagli altri

¹⁰ Joint Declaration between The Department of Defense of The USA and the Ministry for Foreign Affairs of Iceland, 2016, p.1.

Paesi nordici e di beneficiare della libera circolazione, della cooperazione e dell'accesso ai fondi di ricerca europei; clima di protezione economico-politica che le viene conferita anche grazie al più ampio contesto di adesione alle organizzazioni che regolano i mercati e la cooperazione globale, come le Nazioni Unite, il Consiglio d'Europa, l'OECD (Organization for Economic Cooperation and Development), il GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) e il WTO (World Trade Organization). Anche la vicinanza agli altri Paesi nordici, uniti nella Nordic Defense Cooperation (NORDEFCO), ha garantito all'Islanda un rifugio innanzitutto diplomatico e le ha permesso di ottenere ruoli di rilievo all'interno del Gruppo della Banca Mondiale e del FMI, oltre che condizioni di favore nei negoziati per la firma di Schengen, e assistenza amministrativa nell'ambito EFTA.

La cooperazione nordica le ha garantito anche un riparo economico, in termini di condivisione di un mercato comune e spartizione degli oneri.

Ad oggi, i due pilastri della politica di sicurezza islandese rimangono l'adesione alla NATO e l'accordo di difesa bilaterale con gli Stati Uniti; dal suo canto, l'Islanda, non avendo un proprio esercito, contribuisce alle attività dell'Alleanza con mezzi finanziari e personale civile, condividendone i principi generali di base, quali il disarmo, il rispetto della democrazia e dei diritti umani, la difesa e la solidarietà reciproca.

L'Islanda ha la gestione dell'IADS (il sistema di sorveglianza aerea e di difesa, che è parte integrante del sistema di difesa aerea della NATO), sostenendo le missioni NATO di sorveglianza per il controllo dello spazio aereo islandese.

Dal 2016 il governo islandese ha implementato una politica di sicurezza nazionale riguardante gli affari esteri, la difesa e la sicurezza pubblica, con la nomina di un Consiglio per la supervisione dell'attuazione delle politiche.

Il filo conduttore di questa politica è un particolare *focus* sulle questioni ambientali e di sicurezza dell'Islanda nell'Artico e sull'importanza della collaborazione con NATO e USA. L'Islanda costituisce uno degli esempi più virtuosi di *small state*, poiché riesce a creare una propria politica di difesa e sicurezza combinando le proprie capacità nazionali con partnerships esterne, fattori che hanno senza dubbio contribuito al mantenimento della sua indipendenza.

5. L'Islanda nella questione artica

1. La politica estera islandese in materia artica

Conscia della sua posizione geografica particolarmente strategica, nata sulla faglia a dividere America ed Europa, l'Islanda ha da sempre rivestito un importante ruolo nella geopolitica internazionale, costituendo un indispensabile avamposto militare già durante la Seconda Guerra Mondiale prima, e la Guerra Fredda poi, e attualmente un'ambita porta d'ingresso nella regione artica.

Per il suo *status* di *small state*, l'Islanda è uno Stato sovrano ma con evidenti limiti dal punto di vista economico-politico, potendo disporre di risorse limitate ed essendo priva di forze armate. Questa condizione l'ha portata nel tempo a sviluppare un forte senso diplomatico, sia per tutelarsi, sia per far valere i propri interessi nelle questioni internazionali.

Storicamente la politica estera islandese è sempre stata incentrata sui principi della collaborazione e della cooperazione, il che perfettamente coerente con l'attitudine diplomatica della nazione.

Tale orientamento di politica estera è testimoniato, come ampiamente sottolineato in precedenza, dai numerosi accordi e adesioni a organizzazioni internazionali che l'Islanda ha portato a termine negli anni, ossia dal momento in cui ottenne l'indipendenza dalla Danimarca, iniziando a costruire, con non poca fatica, una propria identità nazionale.

Possiamo quindi ricordare gli accordi in materia di difesa con la NATO e gli Stati Uniti, gli accordi di collaborazione con gli altri Paesi nordici e l'ingresso in diverse organizzazioni di tutela e supervisione di carattere economico e politico/diplomatico a livello mondiale.

Fa eccezione l'Unione Europea, nella quale non è più entrata a far parte nonostante la candidatura presentata all'indomani del *default* finanziario del 2008, in nome di uno spiccato senso di indipendenza e quindi di una riluttanza a cedere quote di sovranità, soprattutto in materia di pesca.

Quello che stupisce di una nazione così piccola come l’Islanda è la forte consapevolezza delle proprie potenzialità, che si traduce nella capacità di cogliere interessanti opportunità, assieme alla coscienza delle proprie debolezze, connubio che rappresenta l’arma vincente per una politica estera decisamente attiva e rispettata sul piano internazionale.

Dopo l’abbandono da parte degli Stati Uniti, nel 2006, delle basi militari nell’isola, ci fu un iniziale smarrimento nella nazione, tanto abituata ormai alla presenza straniera da averne assorbito anche alcuni usi e costumi.

La ripresa fu però relativamente veloce, in quanto, complice anche il crescente interesse globale verso l’Artico, a causa della questione ambientale e delle numerose altre tematiche descritte in precedenza, per i vertici politici dell’Islanda arrivò in modo naturale e rapido lo spostamento dell’attenzione dall’eredità geopolitica delle guerre del Novecento all’attualissima questione artica.

Si potrebbe affermare che il nuovo scenario mondiale ha fin da subito rappresentato, per l’Islanda, una sorta di rivincita, ponendola nuovamente in primo piano, nelle vesti di Paese strategico e indispensabile da inserire nei piani operativi delle più grandi potenze.

Negli atti della conferenza “Breaking the ice”, organizzata dal governo islandese come contributo all’Arctic Council’s Arctic Marine Shipping Assessment, si leggeva infatti con lungimiranza, «Iceland could play a role in the opening of a Trans-arctic Shipping Route, because its location in the middle of the Northern Atlantic, ..., and as a leading hub for container traffic»¹.

Com’era prevedibile, in memoria dei vecchi tempi, gli USA tornarono in breve tempo a interessarsi all’Islanda come strumento decisivo nel suo sistema di difesa, in un nuovo scenario geopolitico in cui la militarizzazione è esclusa – almeno sulla carta – in tutte le politiche estere degli Stati coinvolti, nonostante si sia di fronte a un gioco mondiale che ha caratteristiche simili alla Guerra Fredda.

In quest’ottica, l’Islanda costituisce un importante presidio per il monitoraggio dei traffici in entrata e in uscita dal Polo, riuscendo a controllare l’accesso nell’Atlantico di qualsiasi flotta navale o sottomarina, data la collocazione dell’isola in uno dei colli di bottiglia attualmente più sensibili del pianeta: il varco GIUK (Groenlandia, Islanda e Regno Unito).

Per dirla con le parole dell’ex Presidente Grímsson, in un’intervista rilasciata a *LIMES*: «Divido l’Artico in tre parti. La prima è quella occidentale, composta da Alaska e Canada. La seconda è quella orientale, con la Russia e le parti settentrionali di Norvegia, Svezia e Finlandia. La terza è l’Artico centrale, in cui il Nord Atlantico si immette nell’Oceano Artico e in cui

¹ Ministry for Foreign Affairs Iceland, 2007, p.26.

sorgono tre piccole nazioni: Islanda, Groenlandia e Isole Fær Øer. A ovest e a est ci sono attori potenti, al centro solo queste tre comunità. Se si disegna un triangolo dalla Groenlandia alla Norvegia fin giù alla Scozia, si noterà come attraverso di esso passino tutte le nuove linee di comunicazione marittime fra Asia, America ed Europa. È questo il cuore di una grande area del pianeta che oggi assume nuova rilevanza geopolitica. L'Islanda è l'unica delle tre nazioni a essere pienamente indipendente e ciò ha conferito al mio paese un nuovo ruolo strategico, nuove responsabilità e opportunità che hanno rafforzato la nostra rilevanza non solo nei confronti di Stati Uniti e Russia, ma pure verso l'Asia e l'UE. Il fatto che – almeno finora – la cooperazione nell'Artico sia stata costruttiva e priva di conflitti ha permesso al mio piccolo paese di aumentare la propria importanza»².

Infatti, nonostante le ridotte dimensioni e le limitate possibilità, l'Islanda è sicuramente uno dei Paesi artici che si sta maggiormente facendo notare sullo scenario internazionale, con una politica estera attiva come quella delle più grandi potenze, ma con mezzi e obiettivi diversi.

In effetti, il carattere diplomatico di Reykjavík si poteva intuire già dal lontano 1996, anno in cui, insieme ad altri, fu uno dei Paesi fondatori del Consiglio Artico, ad opera dell'ex Presidente Grímsson; all'epoca il Consiglio fu istituito principalmente con obiettivi ambientalisti e di sviluppo sostenibile, in favore della tutela e della conservazione della delicata biodiversità artica, in un contesto che fosse già da allora assolutamente collaborativo tra i Paesi aderenti.

La collaborazione, infatti, secondo la linea politica estera islandese deve essere il principio guida per tutte le questioni che riguardano l'Artico, soprattutto ora che il confronto, ormai di interesse mondiale, sta diventando più acceso, con l'obiettivo che il Polo rimanga un'area a bassa tensione e in alcun modo militarizzata.

L'Islanda si è quasi improvvisamente ritrovata in una Questione mondiale notevolmente più grande di lei, fuori dalla sua portata quanto a mezzi e risorse: da un iniziale tiepido interesse per l'Artico da parte della comunità internazionale, considerato da sempre solo un ecosistema di rilievo ambientale ai confini del mondo, si è infatti passati a rendersi conto del fatto che l'Artico costituisce una vera e propria porta d'ingresso in una regione che potrebbe davvero rivoluzionare i canali di collegamento e di approvvigionamento mondiali.

D'altronde, come la stessa ex Ministra degli Affari Esteri, Sólrún Svanadal, ha dichiarato: «I would say that Icelanders aren't that aware of themselves being Arctic people, not necessarily. That thought has been emerging in

² Petroni F., 2019, p.201.

the national consciousness over the past few years. We only had the first Arctic Council in 2011 before that, we didn't have a policy on the Arctic and the term Arctic wasn't that well known in Iceland. So it's been growing in us!»³.

E dunque in queste nuove dinamiche, che vedono l'apertura di nuove rotte commerciali, l'accesso facilitato alle risorse energetiche, ma anche i conseguenti possibili rischi legati all'inquinamento delle acque – e dunque al settore della pesca, fonte di sostentamento per l'isola – a causa dell'aumento dei traffici marittimi, l'Islanda cerca di porsi come arbitro di interessi comuni, con la sola, affilata, arma che possiede: la diplomazia⁴; voce che può permettersi di imporre, dal suo piccolo, proprio grazie alla sua naturale posizione strategica, che la rende indispensabile all'interno della questione artica, agli occhi di molte delle grandi potenze coinvolte, e che la rende anche un punto focale all'interno delle attività di *Search and Rescue*, altro tema sensibile nella regione, come testimoniato anche da un'intervista rilasciata dall'allora Ministro degli Affari Esteri, Guðlaugur Þór Þórdarson (2017-2021)⁵.

La prima strutturata strategia politica islandese in materia di Artico fu approvata dall'Althingi e pubblicata nel 2011⁶, con un documento formato da 12 obiettivi di politica estera riassumibili nei temi del cambiamento climatico, della questione ambientale, delle risorse naturali, delle rotte di navigazione, dello sviluppo sociale, oltre ai principi base di cooperazione e collaborazione con i Paesi artici, non-artici ed investitori esterni.

Di seguito i 12 punti:

1. Promoting and strengthening the Arctic Council as the most important

³ Tratto dall'intervista a Sólrun Svandal – all'epoca Ministra degli Affari Esteri – condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík (paragrafo 5).

⁴ “(...) because the characteristics of a small state that, I think, are quite strong with, Iceland is being able to play the mediator, in a sense, being threatening. Nobody thinks Iceland will do anything horrible because we don't really have the means to do that”. Tratto dall'intervista a Pia Elisabeth Hansson dell'*Institute of International Affairs and Centre for Small State Studies* – condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík (paragrafo 5).

⁵ In un'intervista condotta da Leonardo Parigi de l'Osservatorio Artico nel novembre 2019, alla domanda “Qual è la posizione dell'Islanda in materia di cooperazione e sicurezza, in uno scenario in cui nulla è scontato?”, l'ex Ministro rispose “La sicurezza ovviamente ha molte dimensioni. Nel contesto dell'Artico, le attività di *Search and Rescue* rappresentano un aspetto importante del tema. L'apertura delle rotte del Mare Artico crea condizioni più impegnative per garantire la capacità di rispondere agli incidenti ambientali e marini. Tenendo presente che esistono infrastrutture limitate dalla costa occidentale della Norvegia alla costa orientale del Canada, l'Islanda è geograficamente ben posizionata per svolgere un ruolo importante nella maggiore cooperazione con i singoli Stati artici sulle capacità SAR”, www.osservatorioartico.it, 09/11/2019.

⁶ “A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy”, approvato dall'Althingi durante la 139^a sessione legislativa del 28/03/2011.

consultative forum on Arctic issues and working towards having international decisions on Arctic issues made there.

2. Securing Iceland's position as a coastal State within the Arctic region as regards influencing its development as well as international decisions on regional issues on the basis of legal, economic, ecological and geographical arguments. This will among other things be based on the fact that since the northern part of the Icelandic Exclusive Economic Zone falls within the Arctic and extends to the Greenland Sea adjoining the Arctic Ocean, Iceland has both territory and rights to sea areas north of the Arctic Circle. The Government shall in parallel develop the arguments which support this objective, in cooperation with relevant institutions.

3. Promoting understanding of the fact that the Arctic region extends both to the North Pole area proper and the part of the North Atlantic Ocean which is closely connected to it. The Arctic should not be limited to a narrow geographical definition but rather be viewed as an extensive area when it comes to ecological, economic, political and security matters.

4. Resolving differences that relate to the Arctic on the basis of the United Nations Convention on the Law of the Sea. The Convention establishes a legal framework for ocean affairs and contains, inter alia, provisions on navigation, fisheries, exploitation of oil, gas and other natural resources on the continental shelf, maritime delimitation, ocean pollution prevention, marine scientific research and dispute settlement applicable to all sea areas, including the Arctic region.

5. Strengthening and increasing cooperation with the Faroe Islands and Greenland with the aim of promoting the interests and political position of the three countries.

6. Supporting the rights of indigenous peoples in the Arctic in close co-operation with indigenous organisations and supporting their direct involvement in decisions on regional issues.

7. Building on agreements and promoting cooperation with other States and stakeholders on issues relating to Icelandic interests in the Arctic region.

8. To use all available means to prevent human-induced climate change and its effects in order to improve the wellbeing of Arctic residents and their communities. Iceland will concentrate its efforts fully on ensuring that increased economic activity in the Arctic region will contribute to sustainable utilisation of resources and observe responsible handling of the fragile ecosystem and the conservation of biota.

Furthermore, to contribute to the preservation of the unique culture and way of life of indigenous peoples which has developed in the Arctic region.

9. Safeguarding broadly defined security interests in the Arctic region through civilian means and working against any kind of militarisation of the

Arctic. Iceland's cooperation with other States should be strengthened on the protection of biota, research, observation capabilities, search and rescue, as well as pollution prevention in the Arctic region, inter alia to protect Icelandic interests in the areas of environmental protection, social wellbeing and sustainable use of natural resources.

10. Developing further trade relations between States in the Arctic region and thereby laying the groundwork for Icelanders to compete for the opportunities created as a result of increased economic activity in the Arctic region.

11. Advancing Icelanders' knowledge of Arctic issues and promoting Iceland abroad as a venue for meetings, conferences and discussions on the Arctic region. Institutions, research centres and educational establishments in Iceland working on Arctic issues should be promoted and strengthen in co-operation with other States and international organisations.

12. Increasing consultations and cooperation at the domestic level on Arctic issues to ensure increased knowledge of the importance of the Arctic region, democratic discussion and solidarity on the implementation of the Government's Arctic policy.

Il governo islandese comprese immediatamente quanto fosse importante creare una linea politica *ad hoc* e ottenere il consenso generale di tutto il comparto politico per creare una strategia d'azione coesa, all'interno del Paese ma anche in un'ottica collaborativa estera, «which aims at positioning Iceland among those countries that have the greatest influence on future development in the region»⁷.

Nelle note esplicative dei 12 punti contenute all'interno del documento parlamentare viene apertamente denunciato il – fino ad allora duplice – tentativo, nel 2008 e nel 2010, da parte di Stati Uniti, Canada, Russia, Norvegia e Danimarca, i cosiddetti “Arctic Five”⁸, di istituire un forum di consultazione per la regione artica senza il coinvolgimento di Islanda, Finlandia, Svezia e popolazioni indigene, andando totalmente contro il principio di collaborazione e solidarietà tra tutti i Paesi costieri e il conseguente venir meno delle basi del Consiglio Artico.

«Importantly, individual Member States must be prevented from joining forces to exclude other Member States from important decisions, which

⁷ “A Parliamentary Resolution on Iceland’s Artic Policy”, 2011, p.4.

⁸ Gli “Arctic Five” - Stati Uniti, Canada, Russia, Norvegia e Danimarca (in rappresentanza della Groenlandia) - sono i cinque stati geograficamente costieri che affacciano sull’Artico; in forza della loro condivisa posizione geografica, questi stati hanno creato una partnership indipendente, per confrontarsi sulle questioni artiche. Si tratta di un raggruppamento parallelo al Consiglio Artico, che nonostante susciti non poche perplessità, non ha assolutamente un potere giuridicamente vincolante. Potrebbe piuttosto essere considerato come un organismo integrativo e complementare, laddove non riescano ad arrivare le azioni del Consiglio.

would undermine the Arctic Council and other Arctic States, including Iceland. (...) The Icelandic Government has publicly, as well as in talks with the five States in question, protested their attempts to assume decision-making power in the region. Despite denying that the forum is a step towards a consultation forum on Arctic issues, clearly some of the States in question are willing to develop cooperation in this direction. Further efforts that may undermine the Arctic Council and Iceland's interests in the region must be prevented»⁹.

Alla luce di questa denuncia, probabilmente atta a stimolare una piena consapevolezza e presa di coscienza pubblica, oltre che a mostrare fin da subito alle altre potenze la volontà islandese di rivestire un ruolo ben definito nella Questione a dispetto di chi voleva emarginarla sul piano decisionale, appare evidente come il primo dei punti della politica estera islandese per l'Artico riguardi proprio la necessità di rafforzare il ruolo del Consiglio Artico – e quindi il coinvolgimento tutti e otto i Paesi artici – come sede di confronto e cooperazione internazionale sulle tematiche artiche.

All'epoca, infatti, le attività del Consiglio erano ancora molto legate solo agli aspetti ambientali, sociali, di sviluppo sostenibile, della navigazione e della ricerca e soccorso.

Proprio a questo proposito, l'Islanda propose in seno al Consiglio un accordo di collaborazione in materia, nell'Artico, che divenne il primo accordo giuridicamente vincolante sottoscritto dagli otto Paesi artici; mossa strategica condotta sempre con il duplice obiettivo, da un lato, di mostrarsi, agli occhi degli altri Paesi artici, attivamente operativa in valide iniziative riguardanti l'intera regione; dall'altro, di portare avanti i propri interessi, dato che, come detto in precedenza, l'Islanda gode di una posizione geografica particolarmente favorevole a costituire un punto di ricerca e soccorso.

Probabilmente l'Islanda ha avuto una iniziale difficoltà di fondo nell'essere rispettata dagli altri Paesi sul piano decisionale e di confronto sulle questioni artiche; a causa della sua posizione geografica, infatti, – che, ironia della sorte, è anche il motivo grazie al quale è riuscita poi a rivestire un ruolo di primo piano – rientra nell'Artico solo per un piccolo isolotto a nord, senza il quale l'Islanda non potrebbe dirsi "Paese Artico".

Situazione talmente controversa che ha portato il Parlamento a specificare nel documento che «Iceland is geographically located by the Arctic Circle and is therefore within the Arctic. (...) Therefore, it is of vital importance that Iceland secures its position as a coastal State among other coastal States in the region (i.e. Canada, Russia, the United States, Norway and Denmark

⁹ "A Parliamentary Resolution on Iceland's Artic Policy", 2011, p.6.

on behalf of Greenland)»¹⁰, citando, guarda caso, tra gli esempi, solo i Paesi che l’avevano deliberatamente esclusa, proprio per sottolineare invece la parità di ruolo.

A supporto del riconoscimento della sua natura di stato costiero, il Parlamento islandese pone l’accento sull’esigenza di estendere la definizione di Artico dai meri confini geografici agli aspetti ambientali, geopolitici, economici, di sicurezza e così via, così da ritenere “Artico” tutto ciò che viene coinvolto nelle diverse tematiche.

Quasi a voler creare un ponte di collegamento con gli Arctic Five, in uno dei punti della prima politica estera islandese in materia artica, viene data rilevanza alla necessità di rafforzare i rapporti di cooperazione tra Islanda, Groenlandia e Isole Fær Øer, su quelle questioni a loro comuni riguardanti la pesca, lo sfruttamento delle risorse, il turismo e il cambiamento climatico, con l’obiettivo di potenziare la loro posizione internazionale su vari aspetti, ma anche di rafforzare il sistema di sicurezza e di difesa.

D’altro canto, però, l’Islanda non perde la consapevolezza della propria natura di *small state*, con tutti i limiti e le difficoltà che ne conseguono, il che la porta, da sempre, ad ergersi a paladina delle minoranze, in particolare delle popolazioni indigene, comprendendone, e in alcuni casi condividendone, le caratteristiche e soprattutto la difficoltà di riuscire a rivestire un ruolo all’interno dei dibattiti internazionali¹¹.

«As a small nation and an advocate of human rights, Iceland should support the rights of Arctic indigenous peoples and promote their involvement in decision-making in all issues affecting their communities, whether they entail political, social, cultural, economic or environmental interests. Experience shows that powerful countries have a tendency to overlook issues involving indigenous peoples and trivialise them»¹².

Altri due sono inoltre gli aspetti su cui l’Islanda ha basato la sua politica estera dal 2011, lo sviluppo sostenibile e la sicurezza dell’Artico.

Da notare che l’obiettivo di sostenibilità viene fissato per garantire il benessere non solo dei residenti dell’Artico in generale, ma, come si tiene esplicitamente a sottolineare, anche per tutelare la ricchezza delle tradizioni e degli stili di vita unici dei popoli indigeni, assolutamente in coerenza con la linea politica islandese.

Nel punto 9 del documento di cui sopra viene invece affrontato il delicato tema della sicurezza artica, in un’ottica generale ma sempre con alcuni

¹⁰ Ibidem.

¹¹ Si veda, a tal proposito, il riassunto delle interviste, riportate nel paragrafo 5, a Pia Elisabeth Hansson e a Sólrún Svandal, condotte da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík.

¹² “A Parliamentary Resolution on Iceland’s Artic Policy”, 2011, p.8.

riferimenti alle proprie necessità e alla propria difesa, focalizzando l'attenzione sul rischio per l'Islanda di inquinamento delle acque, a causa dell'incremento dei traffici marittimi e ribadendo la posizione della NATO sulla sua sicurezza.

«General security must be strengthened in the Arctic region and the militarisation of the area prevented. (...) Common security interests involve surveillance and the capacity for response to danger, not least on account of environmental accidents, accidents at sea and maritime activity in connection with oil extraction and other resource utilisation. The next generation of bilateral agreements of this kind should aim towards extending to common pollution prevention to a greater extent, as increased traffic of cargo vessels may be expected near Iceland in the coming decades. (...) A statement was released in connection with the NATO Conference on Arctic issues in Iceland in January 2009 where the alliance expressed its willingness to monitor and gather information and intelligence, as well as to strengthen its capabilities for rescue and pollution prevention at sea»¹³.

Il documento si conclude con un invito ad incrementare la ricerca nei diversi aspetti che coinvolgono l'Artico, dal cambiamento climatico, alle risorse energetiche, alla politica, al diritto, alla sicurezza, agli aspetti sociali ed economici, sottolineando il grande impegno dell'Islanda già attiva da tempo con l'International Science Committee e i gruppi di lavoro del Consiglio Artico, oltre che a favorire la cooperazione tra i Paesi e le varie organizzazioni governative e non governative per sensibilizzare maggiormente l'opinione pubblica e informare tutto il resto del mondo sui temi cardine della questione artica.

Dopo dieci anni da questo documento, nel 2021 il Parlamento islandese ha reputato necessario aggiornare la propria politica estera in materia artica, con la pubblicazione di un secondo documento, “Parliamentary Resolution on Iceland’s Policy on Matters Concerning the Arctic Region”¹⁴, alla luce dei nuovi svolgimenti che hanno coinvolto l'Artico, sempre con un particolare focus sul ruolo dell'Islanda.

In questi anni, infatti, come spiega la relazione esplicativa all'interno del documento, a causa degli effetti causati dal riscaldamento globale l'Artico è diventato sempre più centrale negli interessi internazionali su diversi aspetti, il che ha portato a modificare e incrementare anche alcuni punti focali della politica estera islandese, accentuati dalla *chairmanship* islandese dell'Arctic Council dal 2019 al 2021 (di cui si parlerà nel dettaglio nel paragrafo 2).

¹³ Idem, p.10.

¹⁴ “Parliamentary Resolution on Iceland’s Policy on Matters Concerning the Arctic Region”, approvato durante la 151^a assemblea legislativa dell’Althingi il 19/05/2021.

Già nelle prime righe della prefazione del documento, l'ex Ministro degli Affari Esteri, Guðlaugur Þór Þórdarson, torna a puntualizzare la natura artica dell’Islanda, quasi a voler rafforzare questa consapevolezza nel suo popolo e sottolineare agli altri Paesi la liceità del suo rivendicare un ruolo all’interno della questione artica; «Iceland is the only Arctic State that can be deemed to lie entirely within the Arctic as it is most commonly delimited. Consequently, Arctic affairs are a top priority in Iceland’s foreign policy”, (...) “It is my hope that our new Policy on Matters Concerning the Arctic Region will strengthen Iceland’s position and participation in Arctic cooperation»¹⁵.

Tra l’altro, questo è un punto che il Ministro ha sempre tenuto a spiegare con fermezza, anche nella già citata intervista rilasciata all’Osservatorio Artico, in cui diceva: «L’Islanda è certamente uno Stato artico. Si possono applicare diverse definizioni all’Artico. Il Circolo Polare Artico passa attraverso le isole di Grimsey, il territorio disabitato islandese più settentrionale, e una quota molto ampia della nostra Zona Economica Esclusiva si trova a nord del Circolo Polare. La definizione ecologica dell’Artico si riferisce alla linea degli alberi, ma da un punto di vista meteorologico normalmente usiamo l’isoterma di 10° C di luglio. Il Consiglio artico, tuttavia, include diversi elementi, tra cui considerazioni politiche, nella definizione della regione. L’Islanda si trova chiaramente nell’Artico quando si applica una di queste definizioni, ed è in effetti l’unico Stato membro del Consiglio Artico che si può ritenere che si trovi interamente nell’Artico».

La nuova politica islandese sulle materie artiche si articola in 19 punti, riportando gli stessi obiettivi della precedente politica estera, anche se in posizioni diverse ad evidenziare il cambiamento delle priorità d’azione, incrementata con nuovi *focus* che hanno a che fare con lo sviluppo sostenibile, il cambiamento climatico, la tutela dei mari e dell’ambiente in generale, l’inquinamento, la riduzione dell’utilizzo di combustibili fossili, un maggiore monitoraggio delle vie di trasporto, l’implementazione di un sistema di ricerca e soccorso, da identificare proprio nell’Islanda; per finire, l’importanza del ruolo islandese sia dal punto di vista della ricerca, sia dal punto di vista diplomatico, dimostrato, tra le varie altre occasioni, attraverso l’Arctic Circle che l’Islanda ospita annualmente (tema che sarà approfondito nel paragrafo 3).

Di seguito i nuovi obiettivi della politica estera in materia artica:

1. To actively participate in international cooperation on matters concerning the Arctic region, based on the values that have guided Icelandic foreign policy, including peace, democracy, human rights and equality.
2. To continue to support the Arctic Council and to promote it as the most

¹⁵ “Parliamentary Resolution on Iceland’s Policy on Matters Concerning the Arctic Region”, 2021, pp.1-2.

important forum for consultation and cooperation on matters concerning the region.

3. To promote a peaceful resolution of disputes that may arise in the Arctic region, as well as respect for international law, including the United Nations Convention on the Law of the Sea and international human rights treaties.

4. To make sustainable development a guiding principle, based on the United Nations Sustainable Development Goals.

5. To focus on countering climate change and responding to its negative effects in the Arctic region.

6. To put environmental protection first, including the protection of the biota and biodiversity of the Arctic region.

7. To safeguard health of the marine environment, including taking preventive action against the threats posed by ocean acidification and all kinds of ocean pollution.

8. To focus on reducing the use of fossil fuels in the Arctic region, including by ceasing the use of heavy fuel oil in shipping, improving access to renewable energy sources and supporting measures that ensure an energy transition.

9. To look to the welfare of the inhabitants of the Arctic region, including their opportunities to earn a living and their access to digital communications, education and health care services, to support the rights of Indigenous Peoples and equality for all, as well as efforts to protect the cultural heritage and languages of the Arctic peoples.

10. To utilise possible economic opportunities in the Arctic region with an eye to sustainability and responsible use of resources.

11. To further trade and cooperation on commerce, education and services in the Arctic region, especially with Iceland's nearest neighbours in Greenland and the Faroe Islands.

12. To work towards stronger monitoring and safer transport by sea and air, including by improved connectivity and a tighter network of satellite systems, e.g. for satellite navigation.

13. To increase search and rescue capabilities, as well as response to accidental pollution incidents, e.g. by establishing a regional search and rescue cluster in Iceland and further strengthening international cooperation.

14. To guard security interests on a civil basis, grounded in the National Security Policy, thoroughly monitor security developments in cooperation with the other Nordic nations and our NATO allies, oppose militarization and purposefully work towards maintaining peace and stability in the area.

15. To look positively upon the growing interest in matters concerning the Arctic region from parties outside the region, provided that they respect

international law and the status of the eight Arctic States and conduct themselves in a peaceful and sustainable manner.

16. To bolster Iceland's standing and image as an Arctic State by developing local knowledge and expertise on matters concerning the Arctic, and to increase support for centres of education, science and discussion.

17. To support international scientific cooperation in the Arctic region and facilitate the dissemination of scientific findings, and to boost national research activities, including by forming an Arctic research programme.

18. To build upon the success of the Arctic Circle and create a future framework for it by establishing a non-profit foundation that will operate an Arctic centre in Iceland.

19. To further strengthen the position of Akureyri as the centre of Arctic matters in Iceland, including by supporting education and research bodies and knowledge centres and by strengthening local consultation and cooperation on matters concerning the Arctic region.

Come accennato in precedenza, è interessante notare la diversa priorità assegnata agli obiettivi nei due documenti.

Uno dei primi aspetti da evidenziare è quello che riguarda la cooperazione internazionale e la necessità di partecipare attivamente alle questioni relative alla regione artica: questo punto dalla settima posizione passa a ricoprire la prima, come ad aprire una nuova politica estera con un obiettivo che nel corso di dieci anni, e con il cambiare dell'intero contesto, è diventato di fondamentale importanza, innanzitutto perché l'Artico resti un'area a bassa tensione, ma anche per portare avanti gli interessi islandesi, il tutto perfettamente in linea con un ruolo diplomatico ormai ben definito.

Un altro aspetto interessante da sottolineare è il fatto che nella nuova versione venga data una notevole rilevanza a tutto ciò che riguarda la sostenibilità, la protezione ambientale e marittima, l'inquinamento e la prevenzione, includendo quattro nuovi punti *ad hoc*, ad iniziare da quello che pone come principio guida il Sustainable Development Goal delle Nazioni Unite, a differenza della precedente che affrontava la tematica ambientale solo in un punto e anche verso la fine del documento, a testimonianza di una problematica in drammatica evoluzione.

In effetti a tale riguardo, dopo aver prospettato i rischi degli effetti del cambiamento climatico sulla regione artica e aver sottolineato nuovamente la necessità di cooperazione tra gli Stati artici «since the climate threat poses a challenge that is not confined by borders»¹⁶, la nuova politica estera islandese annuncia i suoi obiettivi di riduzione di emissioni di gas serra, pianificati all'interno dell'Action Plan on Climate Matters.

¹⁶ Idem, p.14.

L'isola conta, infatti, di diventare un Paese *carbon neutral* entro il 2040, per lasciare spazio ad un'economia interamente sostenuta da energie rinnovabili e che porta il Paese, entro il 2050, a diventare leader nella produzione di energia sostenibile e dunque nel processo di transizione energetica.

Inoltre, l'Islanda sottolinea che le emissioni di gas serra devono essere ridotte in modo significativo anche per arginare il fenomeno dell'acidificazione degli oceani, che sta modificando il pH delle acque con conseguenze sugli organismi viventi, con disastrosi effetti anche dal punto di vista economico, minando il settore della pesca commerciale e quindi una parte vitale degli interessi islandesi.

Si tratta, come sempre, di una medaglia dai due risvolti; «The reduction of pack ice in the Arctic seas has formed expectations for the opening of shipping routes and access to various natural resources. It is difficult to predict how quickly and to what extent such expectations will be realised, but it is clear that this development brings both opportunities and challenges. For Iceland, there may be opportunities connected with cargo shipping in Arctic waters, services related to resource utilisation, and tourism development. (...) At the same time, it is important to look at the risk factors inherent in vastly increased maritime traffic, exploitation of resources and other economic activities in the Arctic region. Environmental protection and sustainability must always be the guiding principles»¹⁷.

Sulla base di queste nuove opportunità, risulta quanto mai lungimirante l'accordo stipulato nel 2018 tra Islanda, Stati Uniti, Danimarca, Giappone, Canada, Cina, Norvegia, Russia e Corea del Sud, sulla prevenzione della pesca non regolamentata nell'Oceano Artico centrale, risultata impraticabile finora a causa della presenza di ghiacci, ma forse fattibile in un futuro assai prossimo.

Ulteriore necessità per l'intera area artica, nonché, parallelamente, grande opportunità per l'Islanda, è l'implementazione di un sistema di Search and Rescue; «Increased maritime traffic in the Arctic Ocean calls for increased preparedness for search and rescue and responses to accidental pollution incidents. (...) Iceland's search and rescue area is 1.9 million square kilometres in size, more than twice the size of the Icelandic exclusive economic zone. Conditions in the search area can be very harsh»¹⁸.

Evidentemente le potenzialità ci sono, ma nel 2016 il gruppo di lavoro su ricerca e soccorso nelle acque artiche aveva dimostrato che le strutture islandesi non erano ancora adeguate, proponendo un ampliamento delle infrastrutture e un aumento della cooperazione e del coordinamento delle operazioni con gli altri Stati.

¹⁷ Idem, p.16.

¹⁸ Idem, p.18.

Il fatto che questo punto, nonostante la precedente “sconfitta” del 2016, sia nuovamente presente tra gli obiettivi di politica estera islandese, accanto all’aperta dichiarazione della passata inadeguatezza delle proprie strutture, ricalca coerentemente la politica dello *small state*, caparbio nel raggiungere i propri interessi, ma sempre rispettoso dei propri (in questo caso, passati) limiti.

Un punto del tutto nuovo nella politica estera, ma sempre legato alla sicurezza ambientale e ai trasporti nell’area artica, riguarda il sistema di monitoraggio e di navigazione satellitare, tecnologie e strumenti che chiaramente sono stati messi a punto nel tempo, con l’aumentare dei rischi ambientali e della consapevolezza degli Stati Artici.

Per quanto invece riguarda la sicurezza in generale, sempre nell’ottica di evitare a tutti i costi una militarizzazione dell’Artico, per la prima volta nella politica estera islandese viene nominata la Cina; «China has also become increasingly active in the region and its actions more purposeful. For example, China’s 2018 Policy on the Arctic region sets out goals to realise a shipping route between China and Europe via the North Pole. Although such activities have mainly been based on commercial and scientific grounds, they can also have a security-political dimension and therefore there is reason to examine them specifically»¹⁹, ribadendo nel documento che gli Stati non-Artici sono assolutamente tenuti a rispettare il Diritto Internazionale e lo *status* degli otto Paesi Artici, e a mantenere un approccio all’area sostenibile e pacifico.

In coerenza con questa linea di pensiero, «The National Security Policy for Iceland stipulates that special attention shall be paid to Iceland’s environmental and security interests in the Arctic in international cooperation and domestic preparedness. According to the National Security Policy, membership in NATO and the Defence Agreement with the USA are the main pillars of the country’s defences. The basic rationale for the Policy is for Iceland, as a nation with no standing military, to ensure its security and defences through active cooperation with other countries and within international organisations»²⁰.

Sul piano della ricerca e della collaborazione internazionale, la città di Akureyri, nel nord dell’Islanda, è particolarmente avanzata, avendo sviluppato un cluster di conoscenze e relazioni con istituzioni e imprese; per citare alcuni esempi, sotto il profilo scientifico vi operano diversi Istituti e gruppi di lavoro, come lo Stefansson Arctic Institute, il CAFF o il PAME.

La rete di cooperazione artica islandese comprende istituzioni, società,

¹⁹ Idem, p.20.

²⁰ Idem, pp.21-22.

organizzazioni, o imprese commerciali, come le Arctic Services, unite si per offrire servizi anche all'esterno, come in Groenlandia, nei settori industriali e tecnologici, o per confrontarsi nel Northern Forum, al fine di rafforzare la cooperazione artica anche sul fronte commerciale.

Infine, all'interno del documento, slittano fino a ricoprire gli ultimi punti gli obiettivi di continuità nella collaborazione con Groenlandia e Isole Fær Øer, ormai nel corso degli anni data per assodata, anche se assolutamente non sottovalutata: viene infatti citato un recente rapporto del 2021 con la stesura di 99 raccomandazioni per aumentare la cooperazione tra questi Paesi e il successivo accordo quadro per definire specifici settori di collaborazione.

Per lo stesso motivo, figura alla fine del documento il punto relativo al rafforzamento dell'immagine islandese come Stato Artico, e in quanto tale competente sulle materie della regione, anche se c'è da dire che, se pur ormai scontato, il Parlamento ha voluto nuovamente ribadirlo.

2. La *chairmanship* islandese del Consiglio Artico

Dal 2019 al 2021 l'Islanda ha ricoperto la *chairmanship* del Consiglio Artico – al suo secondo mandato (il primo negli anni 2002-2004) – dopo il periodo finlandese.

Ed è stata proprio l'ultima presidenza del Consiglio a mettere l'Islanda di fronte a tematiche e responsabilità del tutto nuove, sia nei confronti del proprio Paese che dell'intera area artica che in questi anni ha rappresentato, portandola a comprendere l'assoluta necessità di aggiornare e completare la propria politica estera in materia artica presentata nel 2021, precedentemente analizzata.

Durante il suo primo mandato, quando ancora non si poteva parlare di una vera e propria questione artica, coerentemente con quelli che sono sempre stati i suoi interessi, l'Islanda si focalizzò principalmente su tre obiettivi, primo fra tutti tutelare lo sviluppo umano dell'Artico, che portò anche alla firma dell'Arctic Human Development Report (AHDR), primo tentativo internazionale di monitorare e garantire il benessere delle popolazioni artiche; il secondo obiettivo era quello di promuovere l'uso di tecnologie di informazione e telecomunicazione, ed infine, l'ultimo, favorire la cooperazione in materia di ricerca artica.

Sicuramente la vera differenza sul piano dell'acquisizione di una rilevanza geopolitica internazionale per l'Islanda è stata la *chairmanship* 2019-2021, per la quale il Paese ha presentato un programma d'azione dal nome “Together towards a sustainable Arctic”, che già nel titolo racchiude i prin-

cipi guida della politica islandese, la cooperazione, “*together*”, intesa tra gli Stati e tra i Popoli, e lo sviluppo sostenibile dell’area artica.

Proponendosi di impegnarsi a proseguire le attività e i gruppi di lavoro già iniziati durante la precedente presidenza del Consiglio, insieme con gli altri Paesi membri e i membri partecipanti permanenti, l’Islanda ha evidenziato all’interno del documento quattro nuove priorità da portare avanti, The Arctic Marine Environmental, Climate and Green Energy Solutions, People and Communities of the Arctic, e infine A Stronger Arctic Council.

Per quanto riguarda il primo punto, essendo l’Islanda un’isola e pertanto interamente bagnata dall’Oceano, è del tutto naturale che l’ambiente marino artico sia una priorità da inserire nel programma.

In particolare, durante la sua presidenza, si è occupata delle questioni in materia di inquinamento delle acque da plastiche e microplastiche, intervenendo con piani d’azione per la riduzione dei rifiuti marini, ha promosso dei metodi innovativi per migliorare l’utilizzo delle risorse marine viventi, allo scopo di aiutare la crescita economica sostenibile, ha nuovamente incoraggiato la cooperazione internazionale in materia e, non da ultimo, ha continuato a favorire programmi per una navigazione artica sicura e sostenibile, cercando di incrementare la collaborazione tra gli Stati in materia di ricerca e soccorso, prevenzione e preparazione alle emergenze.

Nello specifico, il piano d’azione si è mosso in tre direzioni, Blue Bioeconomy, con l’obiettivo di migliorare ulteriormente la bioeconomia blu dell’Artico, attraverso l’utilizzo intelligente e sostenibile delle biorisorse, ma sempre bilanciando crescita economica, inclusione sociale e tutela ambientale; New Marine Cooperation Iniziative, perfettamente in coerenza con il principio base della cooperazione, all’interno del quale l’Islanda ha dato vita a una nuova piattaforma, The Senior Arctic Official’s Marine Mechanism (SMM), per il confronto tra alti funzionari artici, scienziati ed esperti sulle questioni marine, sotto l’egida del Consiglio Artico.

«Ship traffic in the Arctic has been increasing modestly for the last 20 years. With that comes implications for Arctic inhabitants, who could become burdened by marine disruption, increased pollution and more. This underscores the need for fostering cooperation between the Arctic States, Indigenous Permanent Participants and stakeholders in the shipping industry»²¹.

Il rischio più grave è rappresentato dai combustibili utilizzati dalle navi, e in particolare dal combustibile HFO, per sua natura maggiormente viscoso e persistente nell’acqua fredda oceanica, causando l’intrappolamento del petrolio sotto i ghiacci.

²¹ Arctic Council, 2021b, pp.102-105.

L’istituzione della SMM come ulteriore occasione di dialogo è stata prevista sicuramente per affiancare il lavoro del Consiglio ma, in qualche modo, anche per rafforzarlo e cercare di dare maggiore seguito alle decisioni prese: «The criticism is directed at the lack of follow up and implementation of these recommendations», come sostenuto in un’intervista dall’ambasciatore Einar Gunnarsson²².

Infine, Safe and Sustainable Shipping: per rispondere a un’esigenza certamente generale per l’intera area artica, ma particolarmente fondamentale per i suoi interessi, durante la sua chairmanship l’Islanda ha rafforzato gli accordi e i provvedimenti in materia di navigazione delle acque artiche, attraverso i gruppi di lavoro sull’Emergency Prevention, Preparedness and Response (EPPR) e sul Protection of the Arctic Marine Environment.

Questi working groups sono riusciti ad implementare uno strumento basato sul web, la Circumpolar Oil Spill Response Viability Analysis (COSRVA), in grado di ricevere dati meteorologici e oceanografici, basati su modelli climatici e oceanici, per fronteggiare in maniera più efficiente le eventuali fuoriuscite di petrolio nelle acque artiche.

Come riportato in un interessante articolo del Consiglio Artico²³, il gruppo di lavoro EPPR, in collaborazione con Arctic Expedition Cruise Operators (AECO), ha portato avanti il progetto NEPTUNE, per studiare come le navi da crociera, tra le prime cause di rischio per l’inquinamento delle acque artiche, potrebbero paradossalmente rivelarsi una risorsa per le operazioni di ricerca e soccorso nell’eventuale fuoriuscita di petrolio nelle acque.

Come infatti affermato da Synnøve Lunde della Norwegian Coastal Administration, «they are where local authorities are not, and that’s their potential strength. An expedition cruise vessel may be the nearest body to respond in case of an oil spill in the Arctic»²⁴; idea sostenuta anche da Frigg Jørgensen, direttore esecutivo dell’AECO, il quale aggiunge che «the cruise

²² All’interno di un’intervista all’ambasciatore Einar Gunnarsson, riportata su <https://www.arctic-council.org/news/a-step-towards-stronger-and-better-coordination-on-marine-topics/>, si legge: “People praise the strong work of the Arctic Council on the project level, which is mainly focused on knowledge and science. Rightly so, I might add, but we shouldn’t forget that there have been policy-oriented efforts made within the Council’s Working Groups related to the Arctic marine environment, that have resulted in concrete recommendations. The criticism is directed at the lack of follow up and implementation of these recommendations. In terms of additional efforts to address this shortcoming, we might explore the possibility of introducing a stronger follow up and implementation process into the workings of the Arctic Council. One could possibly think of some kind of voluntary national reporting; keeping in mind that there are limitations to what the Arctic Council can accomplish with meetings being few and far between.”, 04/11/2020.

²³ Arctic Council, 2021b, pp. 98-99.

²⁴ Ibidem.

operators clearly identified themselves as an asset in expanding oil spill response capacities in the North. In addition to zodiacs, cranes and satellite communications systems, they carry mandatory oil spill equipment on board and as experienced seafarers they are practical problem solvers»²⁵.

È chiaro però che se da un lato l'industria crocieristica è desiderosa di esplorare questo nuovo settore, in cui potrebbe rivestire un ruolo di estrema importanza e responsabilità, dall'altro lato le autorità sono ancora in fase di analisi, ritenendo che, in caso di emergenza, non si possa fare affidamento esclusivamente sulle navi da crociera, in primis per la loro natura stagionale, ma anche per il fatto che possiedono una possibilità di stoccaggio limitato sia per apparecchiature aggiuntive, sia per i rifiuti oleosi, oltre che una formazione dell'equipaggio decisamente limitata e non del tutto idonea.

La seconda priorità della *chairmanship* islandese del Consiglio Artico è stata “Climate and Green Energy Solutions”; in questa direzione, il Consiglio ha continuato a monitorare l'impatto del cambiamento climatico sull'Artico, incoraggiando l'applicazione di soluzioni ad energia verde per ridurre le emissioni.

L'obiettivo è stato perseguito attraverso la pubblicazione di alcuni aggiornamenti e relazioni in materia, da parte dei gruppi di lavoro PAME, CAFF ed EGBCM (Expert Group on Black Carbon and Methane).

La terza priorità sui cui è stata basata la presidenza islandese è stata “People and Communities of the Arctic”, con l'obiettivo di garantire il benessere di tutti i popoli che abitano l'Artico, attraverso la promozione di azioni mirate al rafforzamento della resilienza e dell'adattamento alle nuove sfide artiche, all'analisi delle nuove opportunità economiche nel settore marittimo e turistico, al miglioramento delle telecomunicazioni per migliorare la connettività dell'Artico e alla promozione dell'uguaglianza e dell'impegno giovanile.

A tal proposito, nel magazine biennale pubblicato dall'Arctic Council, è stato riportato un estratto dell'intervista a Joel Clement, Arctic Initiative Senior Fellow presso la Harvard Kennedy School's Belfer Center for Science and International Affairs, il quale sostiene che il futuro dell'Artico ad oggi si basi su cinque punti, tra cui:

«1. Focus on Resilience. Resilience is not just another buzzword, or a synonym for climate adaptation. Rather, it describes the enabling conditions and quality of relationships between interconnected social and ecological systems that allow them to best recover and thrive through crises or shocks. Indigenous knowledge and decades of research show that fostering these conditions makes for more resilient communities. [...]»

²⁵ Ibidem.

2. Teach Leadership. Leadership is one of those enabling conditions and it doesn't come along by accident. [...] We need to be more deliberate about fostering leadership in the Arctic. This means training, mentoring and making space for youth voices. And trust me, there is a huge demand for this – the Arctic is teeming with youth who are eager to learn and lead. [...]

3. Elevate Indigenous Knowledge. Indigenous ways of knowing are and will be essential to navigating rapid change. [...] We need to explore pathways to the co-production of knowledge that honor and elevate Indigenous knowledge, and Indigenous knowledge holders, in Arctic society»²⁶.

Infine, vengono sottolineate la necessità di avere leader illuminati e rivolti al futuro e l'importanza di innovare per stare al passo con i cambiamenti attuali dell'Artico.

L'ultimo obiettivo del programma di presidenza islandese "Together towards a sustainable Arctic" è costituito dal punto "A Stronger Arctic Council"; durante la sua *chairmanship*, l'Islanda ha sempre lavorato per promuovere una cooperazione che fosse strettamente costruttiva tra i Paesi Artici e i Partecipanti Permanenti, ma anche attraverso il frequente coinvolgimento dei membri Osservatori in caso di collaborazione reciprocamente vantaggiosa.

Dal punto di vista economico, inoltre, l'Islanda ha rafforzato la cooperazione tra l'Arctic Council e l'Arctic Economic Council, per promuovere uno sviluppo sostenibile e responsabile nell'Artico.

Dalle parole del Ministro Guðlaugur Þór Þórdarson che ha aperto l'Observer Event On Arctic Governance: «For the past 25 years, the Arctic Council has provided the primary platform for addressing international issues in the region. It has from the beginning proved to be the most important circumpolar forum for the Arctic nations, the Permanent Participants as representatives of the Arctic Indigenous peoples and the growing number of Observers. [...] The aim is to provide the Council with a long-term guidance to its work going beyond the usual two-year chairmanship cycle. This will be the first ever Strategic Plan for the Arctic Council and it has the potential to focus and improve the Council's direction of work»²⁷.

Infatti, nella successiva riunione ministeriale del 20 maggio 2021, a Reykjavík, in occasione del 25° anniversario del Consiglio Artico, e poco prima del passaggio di testimone della presidenza islandese, è stato deliberato il Piano Strategico del Consiglio Artico 2021-2030: «In 2030 we envision the Arctic to remain a region of peace, stability and constructive cooperation, that is a vibrant, prosperous, sustainable and secure home for all its

²⁶ Idem, p.37.

²⁷ Arctic Council, <https://www.arctic-council.org/news/arctic-governance-an-observer-online-event/>.

inhabitants, including Indigenous Peoples, and where their rights and well-being are respected. The Arctic will be a region where it is firmly established that healthy ecosystems and habitats are of critical importance and the uniqueness and fragility of the Arctic environment is respected by all in the region and beyond».

Secondo il Piano il Consiglio Artico continuerà a essere il principale forum intergovernativo per la cooperazione artica, contribuendo, in maniera sempre più efficace, a garantire lo sviluppo sostenibile dell'area, il benessere dei Popoli, la tutela ambientale e la lotta al cambiamento climatico.

Nella visione strategica 2021-2030 vengono riportati nuovamente tutti gli obiettivi già instradati dalla *chairmanship* islandese del Consiglio, con una pianificazione dei piani d'azione via via aggiornata, coerente con il dinamico contesto artico, riponendo la speranza nella continuazione di questo importante lavoro già a partire da quella che sarebbe stata la successiva presidenza russa (speranza, come detto, ad oggi svanita, a causa dell'evolversi degli eventi bellici che hanno portato alla sospensione delle attività del Consiglio Artico).

3. L'Arctic Circle

Perfettamente in linea con il suo ruolo diplomatico e la sua politica estera, nel 2013 l'Islanda si rese protagonista di una lungimirante iniziativa; complice, infatti, la crescente consapevolezza dello svilupparsi di una vera e propria questione artica di risonanza mondiale, l'allora Presidente islandese Ólafur Ragnar Grímsson (1996-2016) fondò, insieme ad altri partner artici, il *forum dell'Arctic Circle*.

Eletto cinque volte alle elezioni nazionali, in precedenza Ministro delle Finanze, membro del Parlamento e dell'assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa, nonché primo professore di scienze politiche presso l'Università d'Islanda, dalla sua fondazione, e ancora attualmente, Grímsson è il presidente dell'Arctic Circle.

Particolarmente attivo dal punto di vista politico e diplomatico, è risultato fin da subito la figura adatta a ricoprire un ruolo di questa portata.

Durante la sua carriera, infatti, ha stretto contatti con membri del Congresso e del Senato degli Stati Uniti e di diversi Paesi europei, ha portato avanti battaglie sul clima proponendo progetti di energia pulita in Europa, America, Medio Oriente, Asia e Africa, utilizzando come esempio di modello virtuoso le tecnologie islandesi in materia; è stato parte dell'Advisory Board of Sustainable Energy for All delle Nazioni Unite e della Banca Mondiale, ed è da sempre coinvolto nei progetti di cooperazione internazionale

sugli oceani e sull'evoluzione dell'uso sostenibile delle risorse marine, ottenendo anche diversi riconoscimenti internazionali per il suo attivo operato di sensibilizzazione sui temi portanti della regione artica.

L'Arctic Circle, che attraverso un gioco di parole richiama il Circolo (Polare) Artico, è il più grande *forum* internazionale e una piattaforma di condivisione sulle questioni che riguardano l'Artico, per sua natura apartitico e senza scopo di lucro, che si svolge ogni anno, in autunno, a Reykjavík (Islanda) nella bellissima sede dell'*Harpa Concert Hall and Conference Centre*, registrando migliaia di presenze tra politici, capi di Stato e di governo, funzionari, scienziati, esperti, ambientalisti, ricercatori, studiosi, accademici, società, organizzazioni, rappresentanti delle popolazioni indigene, investitori, e quanti, sotto i più svariati aspetti, siano interessati alle sorti dell'Artico.

Dal punto di vista strettamente strutturale, anche se puramente rappresentativo, l'organizzazione dell'Arctic Circle è composta innanzitutto da un Consiglio Onorario, di cui fanno parte personalità particolarmente di spicco a livello mondiale, come Alberto II, Principe di Monaco, noto per i suoi impegni filantropici e da sempre attivo nel sostenere cause ambientaliste, con specifico interesse per le regioni polari; la senatrice americana Lisa Murkowski, leader di successo sulle questioni artiche, rappresentante degli USA nel Comitato permanente dei parlamentari della regione artica e co-presidente del Senate Arctic Caucus, è stata assolutamente determinante nella promozione dell'immagine e dello sviluppo artico negli Stati Uniti; il Sultano Ahmed Al Jaber, dal 2020 Primo Ministro dell'Industria e della tecnologia avanzata degli Emirati Arabi Uniti, oltre che amministratore delegato e CEO del gruppo della Abu Dhabi National Oil Company e presidente della società di energia rinnovabile Masdar; infine, l'esploratore polare russo-armeno Artur Chilingarov, di formazione ingegnere-oceanografo, è stato per anni a capo di alcune stazioni di ricerca polare russe, partecipando anche alla spedizione Arktika del 2007, scendendo sul fondo oceanico del Polo Nord.

Il Consiglio Onorario è poi affiancato da un Comitato Consultivo, formato da svariati centri di ricerca, Università, Istituti, sia artici che non-artici, oltre che da una Fondazione, che si occupa di gestire gli aspetti finanziari dell'Arctic Circle, e da una Segreteria, che è responsabile dell'organizzazione delle Assemblee, delle diverse sessioni di discussione, degli aspetti comunicativi con quanti siano interessati al *forum*.

L'Arctic Circle si propone di essere una tavola rotonda, un'occasione di confronto e aggiornamento periodico sui tanti aspetti che compongono la questione artica. Con questo obiettivo, per uno *small state* come l'Islanda, ospitare ed essere alla guida di un evento di tale portata mondiale, va a enfatizzare il suo ruolo diplomatico nel nome della collaborazione e della cooperazione tra Stati.

«Up to now, most Arctic conferences had been rather small and specialized. But the issues they talked about are all interrelated in important ways. There is therefore a need to create a forum where all the different constituencies – whether they were policy, experts or business constituencies – are able to come together»; queste le parole del presidente Grímsson in occasione dell’assemblea inaugurale dell’Arctic Circle nel 2013.

Già in quella prima occasione furono dibattute importanti tematiche che spaziavano dall’importanza della cooperazione internazionale in materia artica, ai cambiamenti climatici, agli aspetti giuridici, geopolitici ed energetici, alle nuove rotte commerciali.

Nel 2014 il forum ha proseguito il dibattito sulle varie tematiche dello sviluppo artico; L’Arctic Circle del 2015 fu invece particolarmente rilevante, in quanto portò alla stipula dello storico Accordo di Parigi, grazie al discorso programmatico tenuto durante la seconda giornata dell’evento dall’allora Presidente francese François Holland, sostenuto dai membri del Consiglio Onorario, in un invito all’azione che riuscì probabilmente ad innescare quel meccanismo di solidarietà, collaborazione e unione che è proprio del senso cooperativo del *forum*.

Nell’assemblea del 2016 fu assegnato il primo premio onorario dell’Arctic Circle a Ban Ki-moon, Segretario Generale delle Nazioni Unite, mentre il 2017 fu particolarmente incentrato sulle questioni riguardanti il cambiamento climatico e l’utilizzo di risorse rinnovabili, con il coinvolgimento di relatori come Gao Feng, rappresentante speciale della Cina per gli affari artici, Patricia Espinosa, Segretario Esecutivo della Convenzione Quadro delle Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici (UNFCCC) e Adnan Z. Amin, Direttore Generale dell’Agenzia internazionale per le energie rinnovabili (IRENA).

Nel 2018 furono aperte anche tematiche nuove come la *Belt and Road Initiative* o l’aspetto dei trasporti nell’Artico, tematiche riprese e affiancate da altre questioni nella sessione del 2019, che ha visto, tra gli eventi protagonisti, il discorso dell’ex Segretario di Stato americano John Kerry, oltre all’organizzazione di una serie di eventi di intrattenimento guidati dalle tradizioni dei popoli indigeni.

L’anno 2020 è stato purtroppo segnato dalla pandemia di Covid-19, che ha impedito la realizzazione di un evento di tale portata; per non rinunciare totalmente alla consueta occasione di confronto, dialogo, aggiornamento e divulgazione di informazioni, è stata creata una piattaforma online, l’Arctic Circle Virtual, attraverso la quale sono stati proposti continuamente numerosi webinar sulle tematiche artiche, con ospiti e relatori internazionali, per cercare, per quanto possibile, di dare continuità all’evento anche in un momento di grande difficoltà globale.

Il 2021 è stato decisamente l'anno di rinascita, con il primo grande evento artico in presenza organizzato dopo la pandemia; l'Arctic Circle ha infatti registrato nuovamente la presenza di oltre mille persone, che hanno potuto assistere a più di cento sessioni, ricevimenti, proiezioni di film e hanno sfruttato al meglio le varie opportunità di *networking*.

In questa occasione è stato anche premiato il dott. Trevor Bell, ricercatore presso la Memorial University di Terranova, per il suo interessante progetto SmartICE, che consente alle comunità Inuit di adattarsi alle condizioni sempre più imprevedibili del ghiaccio, attraverso la combinazione della tecnologia di monitoraggio remoto e della conoscenza tradizionale.

Il 2022 è stato l'anno caratterizzato, a livello mondiale, dall'inizio ufficiale del conflitto Russia-Ucraina a seguito dell'invasione militare; di conseguenza, le tematiche dell'Assemblea sono state ampiamente centrate su questioni geopolitiche, geostrategiche, relative al futuro della *governance* artica, alle relazioni con le potenze non-artiche, oltre all'approfondimento dei temi portanti riguardanti lo sviluppo sostenibile dell'area, i diritti delle popolazioni indigene e la *blue economy*.

A seguire, gli ultimi anni dell'Arctic Circle, dal 2023, hanno riportato al centro del dibattito internazionale le tematiche geopolitiche globali, a cominciare dal ruolo della Russia e della Cina nell'Artico, le nuove relazioni tra Stati Uniti e Groenlandia, e in generale la sicurezza della regione e lo stato dei ghiacci artici, con un particolare *focus*, lo scorso ottobre 2025, sull'emergente ruolo dell'Italia nella regione artica, in vista del *Polar Dialogue* del 2026, primo *forum* dell'Arctic Circle che si svolgerà in Italia, a Roma.

L'Arctic Circle organizza anche dei Mission Councils, che vanno ad approfondire l'impegno su particolari temi di notevole rilevanza per l'Artico, attraverso l'azione di diversi esperti che analizzano le questioni da un punto di vista multidimensionale.

A tal proposito, dalla sua nascita, tre sono stati i Mission Councils portati avanti. Primo fra tutti, il Mission Council on the Global Arctic; con il termine "GlobalArctic", coniato nel 2014 all'interno del GlobalArctic Project, si intende il crescente interesse da parte di diversi attori non-artici, da cui "Global", nei confronti dell'Artico, includendo anche l'accettazione di Paesi dall'Asia come Osservatori da parte del Consiglio Artico.

Il GlobalArctic Mission Council è stato presentato a Shanghai nel 2019, con l'intento di interpretare l'Artico globalizzato, esplorarne il concetto, favorire il dialogo e incoraggiare la ricerca sui diversi sviluppi possibili, nell'idea che «the Mission Council is an open, international platform and network with a flexible – 'work in progress' – format»²⁸.

²⁸ Heininen L., 2021.

Il secondo appuntamento di questa nuova via di studio è stato costituito dal Mission Council on Greenland in the Arctic; la Groenlandia è l'isola più grande del mondo, con evidenti difficoltà infrastrutturali, grandi distanze e bassissima densità di popolazione. Immersa nel contesto artico, da alcuni anni sta attirando molteplici interessi globali, a cominciare dalla sua ricchezza di risorse energetiche. Attraverso questo Mission Council, avviato nel 2021, si vuole puntare i riflettori su questa realtà, approfondirne aspetti generali, opportunità e criticità, favorendo il dialogo internazionale.

In occasione del suo lancio sulla piattaforma dell'Arctic Circle Virtual, nel memorandum di accompagnamento ad opera dei suoi copresidenti, è stata fatta una presentazione della politica estera della Groenlandia, dando rilevanza a temi come la difesa, la NATO, le risorse energetiche, e i rapporti con Cina, Russia e Stati Uniti.

Infine, sempre nel 2021, è stato lanciato il Mission Council on Global Arctic Indigenous Dialogue, assolutamente in linea con gli interessi da sempre portati avanti dalla politica estera islandese.

Dato che l'Artico è costituito da una delle più grandi popolazioni indigene del mondo, tutto ciò che le riguarda deve necessariamente essere una priorità da discutere all'interno dell'Arctic Circle; fin dalla sua creazione, infatti, è stata rilevante la presenza costante dei rappresentanti dei popoli indigeni, così come la discussione all'interno delle varie sessioni delle diverse questioni in materia, evidenziata in modo particolare durante l'evento del 2017 in cui, grazie all'intervento della Conservation International, è stata data importanza alla cooperazione tra Popoli del Nord e del Sud dell'Artico, per sosterne le tradizioni e conservarne la cultura.

Dal 2021, come detto, il tema di queste popolazioni è diventato anche oggetto del gruppo di approfondimento Mission Council on Global Arctic Indigenous Dialogue, a sottolineare la priorità da dare a questo aspetto, con l'obiettivo di accrescerne la consapevolezza e la conoscenza sul piano internazionale.

Da notare il forte senso cooperativo e diplomatico che risalta dal carattere – anche itinerante – dell'Arctic Circle, organizzato sotto forme diverse in giro per il mondo, tra Paesi artici e non-artici.

Infatti, oltre alle sessioni che si svolgono annualmente a Reykjavík, e alle Mission Councils, l'Arctic Circle organizza dei *forum* in tutto il mondo, specializzati su argomenti specifici, con l'appoggio dei Governi, dei Ministeri e delle Organizzazioni dei Paesi ospitanti; ad oggi sono stati organizzati *forum* in Giappone, Emirati Arabi Uniti, Germania, Cina, Corea del Sud, Regno Unito, Stati Uniti, Canada e molti altri Paesi.

Per finire, parallelamente all’organizzazione di forum e sessioni di confronto, attraverso l’Arctic Circle Journal vengono pubblicati brevi rapporti, saggi, memorandum, note, dichiarazioni e materiale vario, per fornire approfondimenti e condividere informazioni, con l’obiettivo di rendere l’Artico sempre più interconnesso col resto del mondo.

Dal 10 al 13 ottobre 2019 si è svolto l’annuale forum dell’Arctic Circle e, nel caso specifico, la prima sessione sotto la *chairmanship* islandese dell’Arctic Council (2019-2021).

Anno particolarmente fortunato, dunque, per l’Islanda, decisa ad affermare il suo ruolo all’interno della questione artica, al pari delle più grandi potenze mondiali.

«The future of the Arctic cannot be determined unless we have a very open, honest, and transparent dialogue on its future»²⁹, queste le parole del presidente Grímsson durante la cerimonia di apertura dell’Assemblea 2019.

In uno scenario globale che mira sempre di più a dare priorità agli interessi economici e geopolitici, infatti, l’obiettivo di un punto d’incontro e di “transparent dialogue”, come l’Arctic Circle, è fondamentale per riuscire a dare voce alle problematiche e valutare tutti gli aspetti in gioco, al fine di trovare soluzioni, stipulare accordi, creare cooperazioni e collaborazioni tra gli attori coinvolti, evitando possibili rischi di una nuova Guerra Fredda o, peggio, la militarizzazione del Polo.

Come detto, è possibile partecipare all’Arctic Circle, previa iscrizione, per chiunque sia interessato alle questioni artiche.

L’evento si svolge nell’ottobre di ogni anno nella bellissima e avveniristica Harpa Concert Hall and Conference Centre, un’enorme struttura a sette piani che copre circa 28000mq, ospitando quattro sale da concerto, bar, ristoranti, sale prova, spazi per ricevimenti, spettacoli e banchetti.

Le quattro sale sono ispirate agli elementi della natura, aria, acqua, terra e fuoco, in armonia con l’aspetto esterno della struttura, interamente in vetro, progettata per riflettere le condizioni di luce uniche che regala l’Islanda, creando dei meravigliosi e suggestivi effetti caleidoscopici.

²⁹ Si veda il seguente link per il discorso integrale: <https://www.youtube.com/watch?v=g2ofU6ZQ7X8>

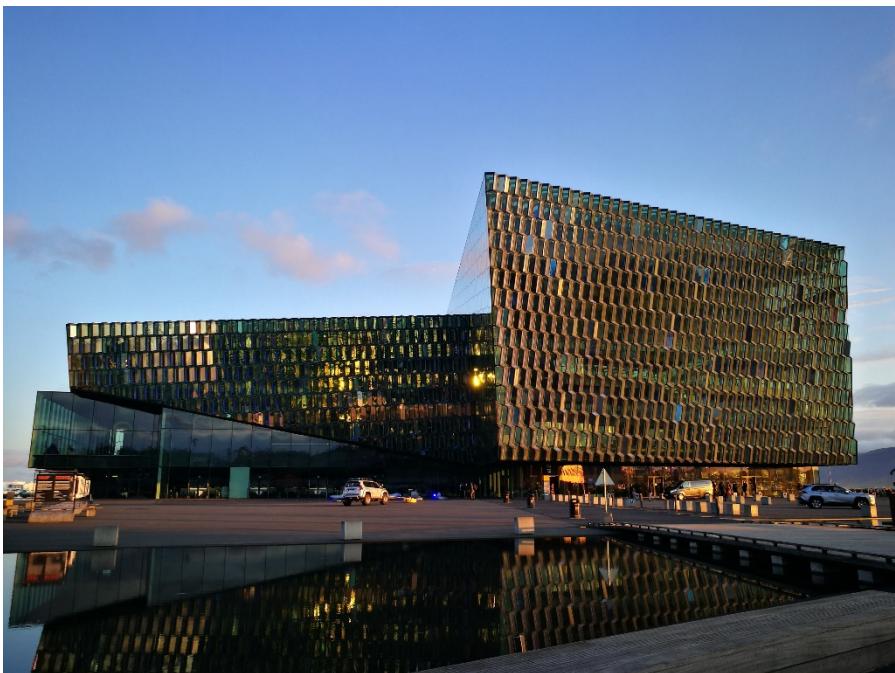


Fig. 1 - Harpa Concert Hall and Conference Centre (Fonte: Silvia Iacuone)

Con un'organizzazione impeccabile, l'Assemblea del 2019 ha registrato la presenza di circa 2000 persone, fissando così un record di presenze. L'Arctic Circle 2019 è stato il più grande evento dell'Artico di sempre, probabilmente alimentato anche dalla curiosità e dalla strategia degli altri Paesi di osservare la linea d'azione islandese al primo anno della sua *chairmanship* dell'Arctic Council – organizzata in oltre 180 sessioni simultanee, alcune plenarie, altre create per ristretti *meeting groups* tra esperti, mentre la maggior parte svolta secondo la natura propria del *forum* di confronto, con tavoli rotondi per favorire il dialogo e il dibattito già tra i partecipanti e poi con i relatori, intervallate da *coffee break* utilizzati come ulteriori utili momenti di scambio, in cui era anche possibile reperire materiale presso appositi banchetti divisi per tematiche.

Con il massimo rispetto delle opinioni altrui, si percepiva un reale e profondo interesse nell'approfondire la comunicazione gli uni con gli altri, oltre che l'importanza data ai giovani, e la facilità con cui era possibile relazionarsi con chiunque, finanche con Ministri, Alti Funzionari e famosi ricercatori internazionali, dando una grande lezione di civiltà e cultura.

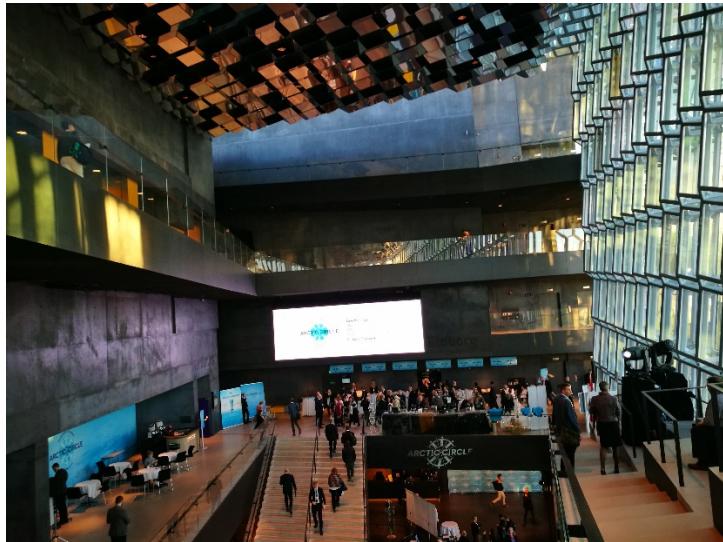
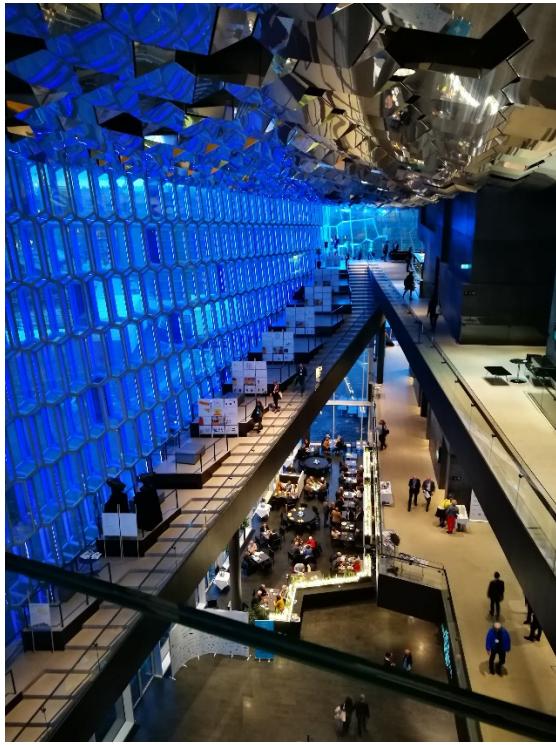
Sulla base dei principi generali di cooperazione, stabilità, sicurezza e sostenibilità, comune denominatore di tutte le sessioni, molte sono state le

tematiche affrontate in queste giornate, con l'intervento di importanti relatori internazionali come Sua Altezza Reale Victoria, Principessa ereditaria di Svezia, Rick Perry, Segretario dell'Energia degli Stati Uniti, o l'ex Segretario di Stato americano John Kerry, che ha ricevuto il Premio dell'Arctic Circle per il suo impegno nella lotta al cambiamento climatico.

Con un'organizzazione impeccabile, l'Assemblea del 2019 ha registrato la presenza di circa 2000 persone, fissando così un record di presenze. L'Arctic Circle 2019 è stato il più grande evento dell'Artico di sempre, probabilmente alimentato anche dalla curiosità e dalla strategia degli altri Paesi di osservare la linea d'azione islandese al primo anno della sua *chairmanship* dell'Arctic Council – organizzata in oltre 180 sessioni simultanee, alcune plenarie, altre create per ristretti *meeting groups* tra esperti, mentre la maggior parte svolta secondo la natura propria del *forum* di confronto, con tavoli rotondi per favorire il dialogo e il dibattito già tra i partecipanti e poi con i relatori, intervallate da *coffee break* utilizzati come ulteriori utili momenti di scambio, in cui era anche possibile reperire materiale presso appositi banchetti divisi per tematiche.

Con il massimo rispetto delle opinioni altrui, si percepiva un reale e profondo interesse nell'approfondire la comunicazione gli uni con gli altri, oltre che l'importanza data ai giovani, e la facilità con cui era possibile relazionarsi con chiunque, finanche con Ministri, Alti Funzionari e famosi ricercatori internazionali, dando una grande lezione di civiltà e cultura.

Sulla base dei principi generali di cooperazione, stabilità, sicurezza e sostenibilità, comune denominatore di tutte le sessioni, molte sono state le tematiche affrontate in queste giornate, con l'intervento di importanti relatori internazionali come Sua Altezza Reale Victoria, Principessa ereditaria di Svezia, Rick Perry, Segretario dell'Energia degli Stati Uniti, o l'ex Segretario di Stato americano John Kerry, che ha ricevuto il Premio dell'Arctic Circle per il suo impegno nella lotta al cambiamento climatico.



Figg. 2 e 3 - Alcuni scorci interni dell'Harpa Concert Hall and Conference Centre, durante l'Arctic Circle 2019 (Fonte: Silvia Iacuone)



Fig. 4 – Esempio di “tavola rotonda” (Fonte: Silvia Iacuone)

I principali temi trattati sono stati la sicurezza della regione artica, la cooperazione tra i Paesi Artici e non-Artici, il cambiamento climatico, e di conseguenza alcuni aspetti ad esso legati come lo sviluppo sostenibile, la *blue economy* o l'*ecotourism* e la tutela della biodiversità, la transizione energetica, l'utilizzo di risorse rinnovabili e la stridente corsa alle risorse energetiche, le nuove rotte commerciali, il trasporto e le infrastrutture nell'Artico, l'importanza di fare ricerca, soprattutto nel settore dell'innovazione tecnologica, il progetto del Finnfjord Port (paragrafo 4), l'introduzione del concetto GlobalArctic e la presentazione del relativo successivo Arctic Circle Mission Council, l'esplicazione, ad opera dell'allora Ministro degli Affari Esteri islandese Guðlaugur Þór Þórðarson, degli obiettivi della entrante *chairmanship* islandese del Consiglio Artico, il principio di uguaglianza³⁰, il progetto della Polar Silk Road, alcuni cenni agli interessi cinesi nella Rotta Transpolare (paragrafo 4) ed infine le condizioni dei popoli indigeni, in prima linea nell'Assemblea 2019 con il Consiglio Circumpolare Inuit che ospitava l'Inuit Night, con suggestivi spettacoli tradizionali.

³⁰ A tal proposito si veda l'intervista a Margrét Steinarsdóttir dello *Human Rights Centre of Iceland*, condotta da chi scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík (paragrafo 5).

Tematiche riassumibili nelle parole di Mia Bennet in occasione di questo evento, che ha commentato: «Attending most of the Arctic Circle's meetings over the past seven years has given me some perspective as to how the conversation about the region's future has evolved over the better part of a decade. Over the years, everyone from former President of Iceland Olafur Ragnar Grímsson to former United Nations General Secretary Ban Ki-Moon and now, this year, former U.S. Secretary of State John Kerry, has said something to the effect that the 'Arctic is at the front lines of climate change.' (...) In one plenary speech this year, Henry Tillman, founder and chairman of China Investment Research, pointed out that Siberia has witnessed temperature increases of an average of 2-7°C. This dramatic rise is enough to possibly allow year-round shipping along the Northern Sea Route by 2027»³¹.

La natura di *forum* dell'Arctic Circle – quindi un'occasione per il dialogo aperto, il confronto, l'esposizione dei piani futuri per l'Artico, e in qualche modo, per giocare a carte scoperte – è, da un lato, pienamente in linea con l'Arctic Council, anch'esso un *forum*, anche se intergovernativo, in cui i Paesi membri creano gruppi di lavoro, piani d'azione e prendono iniziative per promuovere o trovare soluzioni a determinate tematiche; dall'altro, è perfettamente coerente con quella che è sempre stata la politica estera islandese, calzante con il suo *status* di *small state*.

Potrebbe dirsi che, in quest'ottica, l'Islanda è uno dei Paesi che più si trova nel "posto giusto", più affine alle dinamiche diplomatiche e cooperative, in un apparato Artico che probabilmente, più che dare soluzioni, si assicura intanto di fornire gli strumenti.

«Arctic Circle does an excellent job of coming up with solutions. It's just that they often address problems conceived from the outside rather than within»³².

4. La rotta Transpolare (TSR) tra Cina e progetti strategici

A causa del sempre più rapido sciogliersi dei ghiacci artici per effetto dell'inarrestabile riscaldamento globale, oltre alle già note rotte commerciali, la Rotta del Mare del Nord (Passaggio a Nord-Est) e il Passaggio a Nord-Ovest, gli scienziati iniziano a prospettare con maggiore certezza e fattibilità la viabilità di una nuova rotta commerciale, la Rotta Transpolare, destinata a rivoluzionare i traffici globali di un futuro assai prossimo.

³¹ Mia Bennet, Cryopolitics, 15/10/2019, <https://www.cryopolitics.com/2019/10/15/welcome-to-the-geoengineered-arctic/>.

³² Ibidem.

Si tratta della rotta più immediata e diretta per il passaggio transartico, che dallo Stretto di Bering taglia il Polo Nord, passando per l'Islanda.

Ad oggi, a causa della presenza del ghiaccio pluriennale, per sua natura talmente spesso da impedire la navigazione marittima, non è ancora percorribile, ma si prevede che entro il 2050 diventerà a tutti gli effetti una rotta commerciale utilizzabile, che non andrà chiaramente a sostituire i passaggi già esistenti, quanto piuttosto andrà ad integrare le possibilità di collegamento e di scambio da e per la regione artica.

La Rotta Transpolare è decisamente la più corta, dunque la più veloce, delle tre rotte marittime, con una lunghezza di circa 2100 miglia nautiche³³, oltre ad avere l'ulteriore vantaggio di evitare gli stretti meno profondi delle altre rotte commerciali, garantendo il passaggio delle navi di qualsiasi dimensione³⁴.

Per sua natura, a differenza della NSR e del NWP, che sono rotte costiere, la TSR è considerata una rotta oceanica che passa attraverso o vicino al Polo Nord; infatti, proprio a causa dell'incertezza delle condizioni sempre in evoluzione per la sua viabilità, non si è ancora in grado di stabilire un tracciato definito di questa rotta, che esiste in quanto percorribile, potenzialmente, su molteplici vie di navigazione, e comunque sempre in grado di evitare la zona economica esclusiva russa, a differenza della NSR, oltre che la ZEE di qualsiasi altro stato costiero, con notevoli vantaggi per la neutralità dei traffici artici, dato che non sarebbe soggetta alla giurisdizione interna degli stati costieri, ma a quella generale per la navigazione artica: «The TSR represents a variable non-coastal sea-lane across the Arctic Ocean, including a route closer to the NSR but outside of the Russian Exclusive Economic Zone (EEZ)»³⁵.

Dal punto di vista strettamente ambientale continuano a coesistere opportunità e incertezze; infatti, se da un lato, lo scioglimento dei ghiacci sta rendendo più fattibile la navigazione artica, per lo meno nei mesi più caldi, dall'altro sta causando anche il fenomeno della formazione di iceberg e di ghiaccio marino galleggiante, che costituisce un pericoloso ostacolo alla sicurezza marittima.

È anche vero, al contempo, che nonostante durante il periodo invernale ci sia ancora la costante presenza di ghiacci, si tratta sempre più di una sostituzione del ghiaccio pluriennale con uno strato di ghiaccio molto più sottile, quello stagionale, destinato con il tempo a sciogliersi e a permettere l'attraversamento senza l'impiego di navi rompighiaccio.

³³ Ministry of Foreign Affairs Iceland, 2007.

³⁴ Il punto meno profondo della Rotta Transpolare va dai 30 ai 49 metri nello Stretto di Bering. Fonte: LIMES, 2019.

³⁵ Humpert & Raspotnik, 2012, p.284.

Tab.1 – Accessibilità marittima con previsioni fino al 2059

<i>Rotte commerciali</i>	<i>Lunghezza (km)</i>	<i>Accessibilità (%) 2000-2014</i>	<i>Accessibilità (%) 2045-2059</i>	<i>Miglioramento accessibilità (%)</i>
Passaggio a Nord-Ovest	9.324	63%	82%	30%
Rotta del Mare del Nord	5.169	86%	100%	16%
Rotta Trans-polare	3.900	64%	100%	56%

Fonte: elaborazione da Humpert e Raspotnik, 2012, p. 288

Una delle sfide più decisive su cui si basa il futuro della TSR è sul piano del vantaggio economico che sarà o meno in grado di garantire rispetto alle rotte commerciali già esistenti.

Facendo riferimento a tre parametri, responsabilità, fattibilità e affidabilità, il vantaggio si basa sul fatto che una minore distanza di navigazione porta a ridurre i tempi di percorrenza, e di conseguenza i costi.

La TSR, infatti, permette un collegamento con l'area artica più rapido di circa il 40% rispetto alle rotte esistenti passanti per il Canale di Suez, con un risparmio di circa dieci giorni di navigazione; questa notevole riduzione della tratta garantisce alle navi la possibilità di effettuare più viaggi andata/ritorno a parità di tempo, incrementando i profitti.

Tab.2 – Distanze di navigazione

<i>Porto di partenza</i>	<i>Porto di destinazione</i>	<i>Distanza (miglia nautiche)</i>		<i>Risparmio di distanza (%)</i>
		<i>Canale di Suez</i>	<i>TSR</i>	
Tokyo	Rotterdam	11.192	6.600	-41
Shanghai	Rotterdam	10.525	7.200	-32
Hong-Kong	Rotterdam	9.748	8.000	-18
Singapore	Rotterdam	8.288	9.300	12

Fonte: elaborazione da Humpert e Raspotnik, 2012, p. 291

D'altro canto, il risparmio sui costi può avvenire anche da un miglioramento dell'efficienza energetica, ottenuta grazie ad un rallentamento dei tempi di navigazione, con una significativa riduzione di emissioni inquinanti di gas serra.

È chiaro che poi, al di là di previsioni fatte su modelli economici, la redditività delle rotte commerciali artiche dipende dall'andamento del mercato marittimo globale, per sua natura soggetto ad incertezze e fluttuazioni di co-

sti, come quello per il carburante, per l'assicurazione marittima, per il miglioramento delle infrastrutture e delle tecnologie utilizzate.

A questo proposito, dunque, considerando che le operazioni di spedizione sono legate ai fattori di prevedibilità, puntualità ed economia di scalo, è evidente che ci troviamo davanti ad una rotta commerciale ancora non pronta, ancora non in grado di fornire garanzie per i servizi attesi e soggetta a vulnerabilità, ma soprattutto priva delle strutture necessarie per la catena logistica del modello *Hub&Spoke*³⁶, maggiormente utilizzato attualmente per i commerci.

Perché la TSR funzioni, quindi, bisogna effettuare una rielaborazione ad hoc del sistema marittimo globale, un sistema di Hub&Spoke invertito: «Mikaa Mered, professor of Arctic and Antarctic politics at the ILERI School of International Relations in France, and Adeline Descamps, editor-in-chief of the Journal de la Marine Marchande, have referred to this as a ‘reversed hub and spoke system.’ Ports situated at the Arctic Ocean’s Atlantic and Pacific gateways, like Dutch Harbor, Alaska, which already sees thousands of ships a year pass between North America and Asia, could become hubs for the Transpolar Passage. Cargo could be fast-tracked between Europe and Asia and North America via polar-class shuttles sailing across the Arctic Ocean. These ships also wouldn’t have size restrictions, as the Central Arctic Ocean’s bathymetry isn’t as limiting as the Northern Sea Route or Northwest Passage. Once out of the Arctic Ocean, cargo could be transshipped from places like Dutch Harbor to ports along the North Pacific, or, on the other side, from a place like Iceland to ports along the North Atlantic»³⁷.

L'Islanda, dunque, grazie alla sua favorevole posizione geografica che coinvolge la Rotta Transpolare, è destinata a diventare un fondamentale *hub* di trasbordo della regione artica per le navi mercantili, in entrata e in uscita dall'Oceano Artico; proprio a tal proposito è stato sviluppato il progetto del Finnafjord Port, di cui si parlerà più avanti.

La Cina si è mostrata fin da subito il Paese non-artico più lungimirante e attento alle questioni artiche, con particolare interesse proprio per l'Islanda, come strumento per sfruttare le nuove rotte commerciali e diversificare i propri traffici marittimi, in quanto la TSR permetterebbe a Pechino di evitare la

³⁶ «Sistema di gestione e sviluppo delle reti nel quale le connessioni si realizzano, usando per analogia un'espressione riferita alla ruota della bicicletta, dallo spoke («raggio») verso l'hub («perno») e viceversa. Tale modello viene utilizzato, per es., nella gestione delle reti di telecomunicazione e di trasporti. In tale ambito, una compagnia aerea (o un porto, ndr) concentra i voli presso uno scalo che funge da h. o base della compagnia medesima. L'utilizzo di un modello h. and s. porta a concentrare i collegamenti su un aeroporto h., consentendo un incremento dei voli tra due aeroporti s., che, invece di essere connessi in modo diretto, sono collegati attraverso l'aeroporto hub», Treccani.

³⁷ Mia Bennet, 23/04/2019

zona economica esclusiva russa, come invece accade per la NSR, e avere il pieno controllo sul proprio commercio.

A tal proposito, già nel White Paper del 2018 faceva esplicito riferimento a quello che all'epoca la Cina definiva Passaggio Centrale, ancora poco menzionato sul piano internazionale, specificando che il più esteso piano della Polar Silk Road, erroneamente fatto coincidere dall'informazione generale solo con la NSR, comprendesse invece le rotte marittime artiche, usando un plurale molto probabilmente intenzionale e ben mirato.

Con il tempo, la Cina ha stretto molti accordi e rapporti anche di tipo economico con l'Islanda, ad iniziare dal 2008, anno della *kreppa* islandese, occasione in cui iniziò ad investire nell'economia dell'isola, ottenendo che nel 2009 l'Islanda fosse il primo Paese in Europa a stringere accordi di libero scambio con la Cina, indice di gratitudine per gli aiuti economici ricevuti.

Come sostiene Pia Elisabeth Hansson, dell'Institute of International Affairs and Centre for Small State Studies: «I think their presence had a deep impact on that, because we felt really alone in the crisis and things like that and also our usual allies weren't helping. China offered to help, also I think we were looking for an economic gangster and we were able to sell our products: fish, lambs. I think that it was one of the reasons for the agreements»³⁸.

Nel 2012, in concomitanza della visita dell'allora premier cinese in Islanda, vennero firmati due accordi, il Framework Agreement on bilateral Arctic cooperation e il *memorandum* d'intesa in materia di scienza e tecnologia marina e polare, finché nel 2013, dopo vari tentativi, con l'appoggio dell'Islanda, la Cina riuscì ad ottenere lo *status* di Osservatore Permanente del Consiglio Artico, entrando di diritto al tavolo del confronto sulla questione artica e iniziando ad entrare negli enti istituzionali internazionali, oltre che costruire, nel tempo, diverse basi di ricerca e una grande ambasciata in Islanda.

Nello stesso anno, i due Paesi firmarono un protocollo di intesa per il settore energetico, con particolare riferimento al permesso di esplorazione, per la Cina, delle risorse petrolifere al largo della costa nord-orientale islandese, all'eliminazione delle tariffe sulla pesca e al rafforzamento degli accordi in materia di energia geotermica.

«Iceland is key to China's strategy of sending large ice-strengthened container ships through the Arctic and utilizing ports in Iceland to then shift their cargo to smaller vessels for delivery at their destination ports»³⁹.

Esiste, inoltre, un'altra rotta altamente stagionale e ancora sotto osserva-

³⁸ A tal proposito si veda l'intervista a Pia Elisabeth Hansson, condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík (paragrafo 5).

³⁹ Humpert & Raspotnik, 2012, p.298.

zione, ad oggi percorribile solo per pochissimi mesi l'anno, l'Arctic Bridge, che, collegando il porto di acque profonde canadese di Churchill al porto russo di Murmansk, passa in prossimità delle acque islandesi.

Si tratterebbe di un vero e proprio ponte di collegamento tra Nord America ed Eurasia, in grado di ridurre notevolmente i tempi di raggiungimento dei due estremi, nonché importante via commerciale per l'integrazione dei mercati asiatici.

Nuovamente, grazie alla sua naturale posizione altamente strategica, l'Islanda si presenta come potenzialmente protagonista all'interno degli interessi internazionali e fortemente competitiva rispetto alle più grandi potenze economico-politiche, nonché necessaria per l'elaborazione dei loro piani d'azione, come sta accadendo con la Cina.

Il rapporto tra Cina e Islanda è controverso ed è spesso visto con prudenza da parte degli altri Paesi, che temono l'acquisizione di un ruolo di comando da parte di Pechino, quest'ultima storicamente – nella storia dell'Artico – ben disposta a stringere accordi con tutti i Paesi artici, tra cui la Russia, per condividere l'egemonia energetica; rapporto che, d'altro canto, alla luce della rivalsa islandese sul piano globale, si potrebbe ipotizzare susciti anche una tendenza a non sottovalutare più le grandi potenzialità di quest'isola, chiaramente non dal punto di vista militare⁴⁰, ma certamente da quello strategico.

Eppure, l'Islanda non sembra intenzionata a preoccuparsi troppo, sicura del suo ruolo diplomatico e forte del principio di collaborazione internazionale, e continua a portare avanti i suoi interessi e a minimizzare le preoccupazioni per la sua cooperazione con la Cina. «China is an observatory Arctic Council and the other Arctic States cooperate within the frame of Arctic Council mostly. (...) China is certainly very capable of research»⁴¹.

Anzi, l'Icelandic Times del 2019 – reperito in occasione della partecipazione di chi scrive all'Arctic Circle 2019 – è quasi interamente dedicato all'elogio della crescente *relationship* Islanda-Cina.

Sicuramente non è un caso la scelta di far uscire un numero così schierato dal punto di vista geopolitico e strategico e distribuirlo proprio durante un'occasione internazionale di dibattito e divulgazione di informazione, con la partecipazione della stessa Cina, quasi a significare una sorta di sfida e di confronto a testa alta con le altre potenze, opportunità per mostrare, in comitanza anche con la *chairmanship* del Consiglio Artico, il nuovo solido

⁴⁰ «Nobody thinks Iceland will do anything horrible because we don't really have the means to do that», dall'intervista a Pia Elisabeth Hansson, condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík.

⁴¹ A tal proposito si veda l'intervista a Sólrun Svandal, condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík (paragrafo 5).

ruolo dell’Islanda sulla scena mondiale: «The Icelandic leadership on the Arctic is there for all to see», queste le parole di Grímsson in un’intervista riportata sul periodico.

E ancora, «China has been a prominent attendee at the Arctic Circle Assembly. People ask why the world’s biggest and most powerful nations should be talking to tiny Iceland. The answer is straightforward. Size don’t matter. It doesn’t matter whether you come from a nation of 300 million or 300 thousand. It matters what you have to say»⁴².

Parafrasando le parole di Grímsson, dopo il periodo statunitense che ha caratterizzato la maggior parte delle scelte strategiche islandesi del XX secolo, per l’Islanda diventa un’assoluta necessità investire in nuove sfide per definire il suo ruolo nel secolo successivo, «It was imperative to create a vision of Iceland’s role on the global stage in a new millenium»⁴³; e quale migliore opzione di quella di salire sul “carro dei potenti”, ossia quello della crescita economica dell’Asia, come trampolino per la propria crescita, come fu per anni il passato schieramento con gli Stati Uniti.

Tra l’altro, non è un caso, forse, neppure il fatto che l’intensificarsi dei rapporti con la Cina, nel 2013, giungeva in concomitanza dell’indecisione di una parte politica islandese di entrare nell’Unione Europea, con conseguenti importanti limitazioni sul controllo del mercato della pesca.

Forse la chiave della loro cooperazione sta nelle parole dell’ambasciatore cinese Jin Zhijian che, andando totalmente oltre le logiche dimensionali dei due stati, guarda semplicemente alle potenzialità e al percorso, con un singolare parallelismo: «Iceland is neither big or small. Iceland’s story is of huge success like China’s story is of huge success. My mission is to link China and Iceland as closely as possible and find new areas to deepen co-operation»⁴⁴; concetto ulteriormente sviluppato nell’articolo che, mettendo in evidenza la fierezza e la resilienza del popolo islandese, prosegue in questo bizzarro parallelismo: «In fact, probably no other two countries have gone through similar rise as China in the East and Iceland in the West. It is of great interest to ponder why these countries, that have established such close friendship, have made these immense inroads to prosperity despite natural challenges that create hardship. I believe it lies in the character of the nations, their hard work and proud histories»⁴⁵.

Recentemente, nell’ottobre 2025, a consolidare ulteriormente la cooperazione bilaterale, Cina e Islanda hanno annunciato una nuova intesa nel campo

⁴² Hallur Hallson, 2019, p.12.

⁴³ Idem, p.9.

⁴⁴ “The Amazing Story of Iceland, China and Ambassador Zhijian”, Icelandic Times, 2019, p.21.

⁴⁵ Idem, p.22.

della transizione energetica sostenibile, individuando nell'industria geotermica – di cui l'Islanda è uno dei Paesi pionieri – il settore strategico del partenariato.

Dal suo canto la Cina, a seguito delle promesse stilate nell'ambito dell'Accordo di Parigi, sta portando avanti una profonda trasformazione energetica per raggiungere l'obiettivo di eliminare o quantomeno ridurre sensibilmente la dipendenza da combustibili fossili entro il 2060. In quest'ottica, l'intesa con l'Islanda consentirebbe a Pechino di acquisire alcune competenze indispensabili per l'adozione di tecnologie geotermiche, oltre che, in prospettiva, consolidare la cooperazione anche in altri ambiti, sociali e scientifici, legati allo sviluppo sostenibile.

L'accordo tra i due Paesi mira alla creazione di una rete di collaborazione e condivisione di conoscenze e competenze, oltre al costante confronto su temi relativi alla *governance* ambientale, al cambiamento climatico e alla gestione delle risorse naturali.

Chiaramente, la ritrovata preoccupazione della Cina per le questioni ambientali ha un'origine davvero poco etica, in un momento storico in cui la transizione energetica appare per lo più come un importante strumento geopolitico e, nel caso specifico, la rinnovata *partnership* costituisce in realtà una strategia di diversificazione dalle classiche fonti di approvvigionamento.

D'altra parte, viene spontaneo chiedersi se anche da parte dell'Islanda, nello sposare una tesi apertamente filocinese, non ci sia un fine del tutto opportunisto, oltre che una stridente ed evidente contraddizione in questa *partnership* con un Paese totalitario, la Cina, che nega i valori democratici e di rispetto delle minoranze che stanno invece tanto a cuore all'Islanda (evidentemente quando non mettono a rischio i suoi interessi economici).

Tutti i più ambiziosi piani islandesi previsti nella sua politica estera in materia artica sembrerebbero convogliare nel lungimirante e avanguardistico progetto del *Finnafjord Port*, un porto di acque profonde totalmente *green* ed ecosostenibile, con un parco industriale associato, la possibilità di costituire una zona esente da tasse doganali e il collegamento con la terraferma attraverso le reti stradali, potenzialmente destinato a rivoluzionare il ruolo dell'Islanda all'interno della questione artica, di cui ad oggi, non ci sono aggiornamenti sull'andamento dei lavori.

Il progetto potenzialmente si inserisce in una più ampia visione dell'Islanda come *hub* e punto di snodo per intercettare i traffici delle grandi navi oceaniche lungo la rotta Asia-Europa-America, passanti per il Polo Nord attraverso la Rotta del Mare del Nord, ma soprattutto attraverso la Rotta Transpolare.

Sembrava un destino già scritto, quello del *Finnafjord Port*, un'idea nell'aria già da molti anni, ma che necessitava forse della spinta di alcune dina-

miche esterne per essere realizzato, a cominciare dal velocizzarsi dello scioglimento dei ghiacci, dalla ricerca di investitori interessati, o dal crescente affermarsi del ruolo islandese nel contesto internazionale, che hanno apportato nuove potenzialità al progetto.

In un rapporto del lontano 2005, pubblicato dal Ministero degli Affari Esteri islandesi, infatti, già si leggeva: «An Icelandic transhipment port would have the advantage over other locations of being able to serve routes over the North Atlantic between North America and Europe as well as routes to the north. A good air-traffic system, efficient international communication channels and a wide range of services make Iceland an attractive option in comparison to others in the north. For similar reasons, a transhipment port would be desirable at the Pacific end of the Northern Sea Route if the route is opened for shipping on a large-scale»⁴⁶.

L'intensificarsi dei traffici marittimi globali ha portato inevitabilmente all'utilizzo di navi mercantili più grandi e più efficienti lungo le rotte commerciali; questo meccanismo ha portato poi alla necessità di sviluppare dei porti di trasbordo – anche conosciuti come porti di *transhipment* – a loro volta più grandi e adeguati. Nel momento in cui le navi *portaccontainer* approdano in un porto di trasbordo, che fungerà da *hub*, vengono raggruppate per destinazione e il loro carico verrà poi smistato, da navi più piccole, nei porti di destinazione, *spokes*, con un notevole risparmio di costi per la nave madre.

È molto importante riuscire ad individuare una giusta localizzazione per il porto di trasbordo, oltre che valutarne l'adeguatezza delle strutture e dei servizi offerti, perché quel porto possa diventare un fondamentale anello della catena marittima.

Di particolare rilevanza risultano infatti la profondità delle acque, per il transito e ormeggio delle grandi navi oceaniche, lo spazio di manovra all'interno del porto, ma anche a terra per il trasferimento delle merci e lo stocaggio dei *container*, ma soprattutto che il porto si trovi vicino a diverse rotte marittime, e/o alla fine di una rotta intercontinentale e, ancor di più, in un punto in cui le uscite della rotta si diramano e le navi possono intraprendere destinazioni diverse.

Proprio a questo proposito, l'Islanda appare in una posizione particolarmente favorevole, in quanto adatta a fungere da *hub* di trasbordo per il trasporto marittimo transatlantico, e per le rotte commerciali che passano lungo le sue coste, la Rotta del Mare del Nord e la Rotta Transpolare.

Appena due anni dopo, nel 2007, durante una conferenza, l'allora Mini-

⁴⁶ Ministry for Foreign Affairs Iceland, 2005, p.34. Il riferimento è alla Northern Sea Route perché all'epoca si parlava ancora poco della Rotta Transpolare.

stro degli Affari Esteri, Valgerður Sverrisdóttir, nel discorso introduttivo dichiarava la ferma necessità per tutti gli Stati costieri di prendere in considerazione l'esistenza di una possibile nuova rotta commerciale, definita ancora semplicemente trans-artica, di collegamento diretto tra Oceano Atlantico settentrionale e Pacifico, con il duplice vantaggio di ridurre la dipendenza economica dalle rotte già esistenti e accrescere la sicurezza globale.

Probabilmente, non è quindi un caso che proprio nel 2007 ha origine il progetto del Finnafjord Port, anno in cui ebbero inizio i primi studi di fattibilità sia dal punto di vista tecnico che politico, oltre alla ricerca di partner per la pianificazione del progetto, commissionati dal governo islandese, insieme ai comuni dell'area interessata (Langanesbyggð e Vopnafjarðarhreppur), alla società di consulenza e ingegneria islandese EFLA⁴⁷.

Solo nel 2014 è stata coinvolta la società tedesca di consulenza e ingegneria Bremenports, operante nel settore dei porti da molto tempo, per poi costituire nel 2019 una *joint venture*, la Finnafjord Port Development Company (FFDC), cui partecipano tutti gli attori interessati.

Dopo più di dieci anni di studi e ricerche, l'area del Finnafjord è stata identificata come idonea alla realizzazione di questa grande infrastruttura, e rispondente a tutte quelle caratteristiche già previste, anche se all'epoca solo in teoria, durante le riunioni del Ministero degli Affari Esteri.

In particolare, l'area di interesse è stata individuata nella baia di Bakkaflói, nel nord-est dell'Islanda.

La zona gode di una posizione altamente favorevole, in quanto ben protetta dalla penisola di Langanes a nord, con i suoi quaranta chilometri di lunghezza, e dal monte Gunnolfsvikurfjall, con i suoi 700 m di altitudine, che riparano la baia dal vento e dalle onde alte. È questa la prima vera sostanziale differenza con altri fiordi presenti sulle coste islandesi, per cui l'area del Finnafjord è stata poi favorita.

Con i suoi 6 km di banchina e oltre mille ettari di entroterra, tra zona industriale, portuale e terziaria, si tratta di un'area costituita da terreno pianeggiante e in prevalenza ghiaioso; infatti, con lo scioglimento dei ghiacci, a causa dei cambiamenti isostatici, il terreno è salito, donando una certa profondità al fiordo e facendo risalire in superficie gli ex banchi di ghiaia sottomarina – tra l'altro si tratta di un materiale che, per sua natura, è anche particolarmente adatto ad essere utilizzato per costruire e per produrre calcestruzzo.

Inoltre, non c'è presenza di rocce, mentre è presente un sottile strato di

⁴⁷ Molte delle informazioni ottenute in merito al progetto, sono state oggetto dell'intervista, condotta da chi scrive, all'ingegnere Hafsteinn Helgasson – *Director Business Development* della *Efla Consulting Engineers* (paragrafo 5).

vegetazione, grazie al buon effetto drenante del terreno, oltre ad essere una zona priva di insediamenti umani.

Generalmente la Corrente del Golfo trasporta acqua calda verso la costa meridionale e orientale dell'Islanda, mentre a causa del movimento delle aree di bassa pressione provenienti dall'Oceano Atlantico settentrionale, che portano a una scarsità di precipitazioni e di conseguenza di vegetazione, il vento spira da sud e sud-ovest, spostando i ghiacci verso la Groenlandia; ecco perché la costa nord-orientale islandese, complice la penisola di Langanes che non fa spostare il ghiaccio verso sud, è sempre libera da ghiacci, altro aspetto fondamentale per la fortunata area del Finnafjord, che renderebbe possibile il passaggio e l'ormeggio delle navi.

Inoltre, a questo proposito, un altro requisito imprescindibile è la profondità delle acque: infatti, misurata per la prima volta nel 2007 con un radar dell'Icelandic Maritime Administration, la profondità delle acque in prossimità della costa va dai venticinque ai settanta metri, e dunque l'area del Finnafjord fin da subito fu ritenuta particolarmente adatta alle grandi navi oceaniche.

A differenza dei più importanti porti europei, come quello di Rotterdam, il Finnafjord Port, mostrandosi innovativo anche in questo, mira a seguire un modello economico completamente diverso.

Infatti, generalmente il modello più utilizzato per la gestione di un porto è il cosiddetto "Landlord Model", in cui il proprietario del sito dove viene costruito il porto è lo Stato o, meglio, l'Autorità Portuale; per effettuare l'attività portuale, l'AP dà in concessione quel territorio a chi si occupa delle varie attività portuali, dal trasporto merci e persone, alle attività di servizi, ecc. I concessionari, quindi, pagando la concessione all'AP, in cambio possono svolgere le attività portuali e ottenerne i guadagni, sempre sotto la vigilanza dell'Autorità Portuale, che controlla la qualità del servizio.

Diverso è il caso del Finnafjord Port, che segue invece il modello BOT (Build, Operate, Transfer): coloro che attuano le attività portuali non sono soggetti a controllo da parte dell'Autorità Portuale, ma hanno autonomamente costituito la società FPD Company, ottenendo un meccanismo in qualche modo privatizzato, che gestisce la concessione.

Invece di rispondere a una autorità pubblica, l'Autorità Portuale, rispondono a una società privata da loro costituita, la FDP, accollandosi l'intero costo della costruzione delle banchine⁴⁸.

Trovandosi in una posizione particolarmente favorevole per soddisfare gli interessi, prima di tutto islandesi, e più in generale artici e non-artici, gli

⁴⁸ Per approfondire, si veda l'intervista al direttore dei lavori Hafsteinn Helgason, condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík (paragrafo 5).

obiettivi che si pone il Finnafjord Port sono molteplici: si tratta di un progetto che mira a creare una grande area navale, un *hub* di trasbordo, carico e transito per i traffici marittimi, industriali e di servizi su larga scala, in entrata e in uscita dalla regione artica; è un sito ideale, per le sue caratteristiche, per stoccaggio, raffinazione e liquefazione di petrolio e gas, oltre che per la lavorazione dei prodotti minerari provenienti da altri Paesi, in particolare dalla Groenlandia.

Considerando che l'Europa e l'America sono due tra i mercati di petrolio e gas naturale che più attingono dall'Artico, la posizione geograficamente centrale dell'Islanda conferirebbe automaticamente al Finnafjord Port il fondamentale ruolo di piattaforma di distribuzione merci per i due più grandi mercati mondiali.

Inoltre, sempre grazie alla localizzazione e alle condizioni atmosferiche favorevoli, il progetto ha l'ambizioso obiettivo di andare a costituire l'unico punto di ricerca e soccorso artico; si ricorda, a tal proposito, l'importanza data a questo punto già nella politica estera islandese, per cui l'Islanda fu anche tra i primi Paesi a stipulare accordi in materia di sicurezza, imprescindibile dato il crescente traffico marittimo lungo le rotte commerciali attualmente esistenti e sempre più navigabili.

Sembrerebbe, questa, un'ulteriore conquista e vittoria per l'Islanda, nel duplice risultato di avere, da un lato, il sistema di sicurezza che sperava per le sue acque – a fronte del rischio di versamenti di petrolio che avrebbero inquinato l'Oceano e danneggiato rovinosamente l'industria della pesca – e dall'altro, al cospetto delle grandi potenze, vedere realizzarsi uno dei suoi progetti più importanti e strategici, nonché unici, sulla scena mondiale.

È chiaro quindi che, alla luce di quanto detto, un'ulteriore caratteristica del Finnafjord Port sarà quello di costituire un porto *gateway*, ossia un efficace punto di raccolta in entrata e in uscita dei traffici marittimi internazionali in continua evoluzione, nonché un *network* di collegamenti tra il mare e la terraferma; per quanto riguarda, nello specifico, il porto di trasbordo, parlando di *transhipment*, si tratta per lo più di traffici via mare, ma un aspetto assolutamente importante del sistema è la presenza di un ricco e funzionale entroterra economico, proprio come è stato ideato nel piano di questo progetto.

A completare un'opera che già si prospetterebbe del tutto rivoluzionaria, vi è un ultimo aspetto, forse uno dei più importanti, quello dell'approccio sostenibile allo sviluppo del porto, assolutamente in coerenza con quelli che, da sempre, sono gli obiettivi della politica islandese, con i principi della tutela ambientale e dello sviluppo sostenibile che hanno fatto da base per la guida del Paese e, al contempo, del Consiglio Artico, oltre ad essere principi dibattuti in prima linea ogni anno in occasione dell'Arctic Circle.

Il progetto del Finnfjord Port è stato pensato per essere sviluppato secondo i più rigorosi criteri di sostenibilità e per produrre energia elettrica esclusivamente da fonti rinnovabili, sicuramente facilitato in questo dall'abbondante presenza di fonti geotermiche e idroelettriche.

A tutto ciò si aggiunge l'ambizioso obiettivo della produzione di idrogeno, che potrebbe costituire il carburante futuro delle navi che solcheranno l'Artico, con evidenti vantaggi sulla riduzione dell'inquinamento. Inoltre, risulterebbe particolarmente strategico per un discorso di diversificazione della produzione e dei settori economici: a causa del cambiamento climatico, infatti, i banchi di pesce cambiano continuamente zona, in cerca di acque con temperature più adatte, e questo prima o poi danneggerà irrimediabilmente un'economia basata quasi totalmente sull'industria della pesca, come l'Islanda.

Immaginando di dividere in settori il progetto⁴⁹, il primo settore all'estremo occidentale sarà destinato allo sviluppo dell'esclusivo e (per ora) unico punto di ricerca e soccorso della regione Artica; si ricorda, a tal proposito, che la baia di Bakkaflói che ospiterà il porto è una conca che si trova immediatamente accanto agli sbocchi delle due principali rotte commerciali, Rotta del Mare del Nord e Rotta Transpolare, costituendo una porta d'ingresso, e d'uscita, dall'Artico, per cui si tratta di un punto particolarmente adatto a prestare eventuale soccorso, essendo un collo di bottiglia in cui aumenta il rischio di incidenti per il crescente traffico marittimo internazionale.

Proseguendo di poco con lo sguardo sempre rimanendo ad Occidente, nel primo settore verranno realizzate delle nuove strutture, che Helgason definisce “mining hotel”, ovvero degli “hotel minerari”; si tratta di innovative strutture adibite all'immagazzinamento del materiale minerario proveniente principalmente dalla costa occidentale della Groenlandia, e in futuro si prevede la possibilità di stringere accordi anche con la costa orientale della Groenlandia e con il Canada.

Una volta stoccati, il materiale minerario verrà lavorato dalle fabbriche di rame e ferro che verranno realizzate nel settore adiacente; nella parte costiera di questo secondo settore si prevede lo sviluppo di un punto di ormeggio delle grandi navi mercantili, che si riforniscono del materiale necessario e ripartono alla volta della destinazione finale.

Nella parte centrale del progetto è prevista la realizzazione di un *terminal container*, mentre alle sue spalle, nel corrispondente appezzamento nell'entroterra, verranno realizzate tutta una serie di industrie e fabbriche, adibite ai

⁴⁹ Per la visione del rendering del progetto si veda il video al seguente link: <https://www.youtube.com/watch?v=pijqNVhSeSY>, mentre per la spiegazione si legga l'intervista ad Hafsteinn Helgason (paragrafo 5).

diversi servizi ausiliari, che andranno a costituire la prima parte del parco industriale associato al progetto finale.

La parte orientale del *rendering* è quella che corrisponderà alla realizzazione dell'altro obiettivo realmente innovativo di questo progetto, ovvero lo sviluppo di un'opera che si servirà di fonti pulite sia per il suo funzionamento, sfruttando le notevoli risorse del territorio islandese, sia per la loro produzione e commercio.

Si tratterà, infatti, di un'area dedicata alla produzione di idrogeno e ammoniaca (composto chimico dell'azoto con al suo interno tre molecole di idrogeno), che si pone l'ambizioso obiettivo di andare a costituire il carburante futuro per automobili, camion e navi. Infatti, secondo il progetto, si tratterà di carburante totalmente ecosostenibile, poiché derivante dall'idrogeno sprigionato dai processi di elettrolisi dell'acqua, per i quali verrà impiegata anche l'acqua oceanica drenata dal terreno.

I lavori sono iniziati fin da subito per i due estremi del progetto, quindi nella parte orientale per quanto riguarda la produzione ecosostenibile, e nella parte occidentale per quanto invece riguarda la ricerca di aziende interessate al settore della ricerca e soccorso; mentre è previsto più tempo per tutta la parte centrale delle attività.

A questo punto, però, sorge spontaneo chiedersi se il grosso potenziale di questa futura infrastruttura, che andrebbe ad attirare un considerevole numero di grandi navi oceaniche e di traffici marittimi, possa essere invece un'arma a doppio taglio, andando a creare un'enorme congestione nell'area, e dunque quell'inquinamento che andrebbe a rovinare il senso generale di questo progetto.

Infatti, al di là del possibile inquinamento visivo o acustico, che tra gli effetti ambientali di un porto di trasbordo sono oggettivamente i meno invasivi, seppur presenti, i rischi più gravi sono quelli legati all'eventuale versamento di petrolio e sostanze inquinanti nelle acque, oltre al sistema di scarico dell'intera infrastruttura portuale.

Un'altra polemica sul piano ambientale fu mossa al progetto nel 2012, da parte dell'allora Ministro dell'Ambiente islandese, Guðmundur Ingi Guðbrandsson, in considerazione del fatto che, dopo una revisione del piano, era emerso che una zona inclusa all'interno del Nature Conservation Register fosse stata inglobata nel progetto del Finnafjord Port.

Rispetto a questa preoccupazione, era stata poi data priorità all'aspetto economico, oltre a quello sociologico, anche da parte dei comuni limitrofi direttamente interessati, in quanto vivevano in prima persona la diatriba tra territorio incontaminato e sviluppo del progetto.

Dopo una lunga fase di ricerca e studi di fattibilità sull'area e sulla progettazione, i lavori sono stati avviati nel 2021, mentre l'ultimazione del

primo step, prevista per il 2023, molto probabilmente verrà protratta fino al 2026; entro il 2028 si prevede che sarà finito il *terminal* per l'esportazione di ammoniaca da idrogeno, quindi si prevede il totale funzionamento della parte orientale del progetto, come da *rendering*. Entro il 2035 invece è previsto lo sviluppo del settore centrale sul *terminal container*, mentre la fine generale dei lavori è prevista addirittura per il 2040.

Eppure, questo rivoluzionario progetto, destinato a costituire una nuova e strategica porta sul mondo, punto di riferimento per le future rotte di navigazione polare e per i traffici marittimi mondiali, sembra non incontrare la strada completamente spianata e libera da perplessità.

L'allora ex Ministro degli Affari Esteri, Sólrún Svandal⁵⁰, aveva espresso il suo chiaro parere in proposito, mostrando un fermo scetticismo sulla reale necessità di costruire un porto che potrebbe servire solo per pochi mesi l'anno, mostrando però a tal proposito poca lungimiranza, considerati l'evolversi drammatico del riscaldamento globale e gli studi ambientali che rivelano ben altre prospettive di navigazione futura.

In realtà, sembra che le motivazioni addotte dai detrattori del progetto non abbiano molto a che vedere con l'aspetto ambientale, che forse sarebbe stato davvero il punto principale da confutare: è vero che il Finnfjord Port nasce proprio come progetto per rivoluzionare i traffici marittimi in senso ecosostenibile, ma è evidente a chiunque che prima di ottenere questo obiettivo bisogna che si passi da meccanismi ancora potenzialmente rischiosi e inquinanti.

La sensazione che si avverte è piuttosto quella di un Paese forse non ancora pronto e non ancora realmente consapevole del suo ruolo strategico (come sosterrebbe Sólrún Svandal).

O forse, al contrario, la consapevolezza del proprio ruolo strategico e delle responsabilità che questo comporta è tale da ingenerare nei decisori politici una istintiva presa di distanza, se non una esplicita contrarietà, quando si tratta di buttarsi in un progetto enorme, che potrebbe davvero fare la differenza, ma che, come tutte le grandi cose, comporterebbe dei rischi e dei costi notevoli.

In effetti l'Islanda si è spesso trovata nella situazione di poter salire sul carro dei più forti, per così dire, e sfruttare le vantaggiose opportunità che ne derivavano grazie alle proprie indubbiie capacità; ma questa volta è diverso, dovrebbe essere lei stessa a trainare il carro, e quindi compiere per certi versi un salto nel buio.

⁵⁰ Intervista condotta da scrive durante il periodo di *visiting* di dottorato a Reykjavík.

5. Interviste ad attori e osservatori privilegiati

Durante le missioni di ricerca svolte in Islanda, a Reykjavík, sono state condotte alcune interviste ad attori e osservatori privilegiati, per una più ampia conoscenza delle tematiche oggetto di approfondimento.

In particolare, sono state realizzate interviste con: Margrét Steinarsdóttir dello Human Rights Centre of Iceland (20/09/2021); Pia Elisabeth Hansson dell’Institute of International Affairs and Centre for Small State Studies (24/09/2021); Sólrun Svandal, l’allora Ministro degli Affari Esteri islandese (27/09/2021); Hafsteinn Helgason, director business development della Efla (27/09/2021).

5.1 Intervista a Margrét Steinarsdóttir

Nel corso della prima intervista a Margrét Steinarsdóttir – *Human Rights Centre of Iceland* – sono emersi alcuni punti chiave della società islandese, esplorando il tema dell’immigrazione in Islanda, soffermandosi sulle trasformazioni sociali degli ultimi decenni, sui meccanismi di tutela dei diritti umani e sulle politiche di inclusione adottate a livello nazionale.

L’intervistata ha innanzitutto analizzato criticità e progressi nell’integrazione dei migranti, ricostruendo una panoramica sul ruolo dell’Islanda nel contesto artico e internazionale, nonché le implicazioni dei cambiamenti climatici per i popoli indigeni dei Paesi nordici, offrendo una prospettiva approfondita sulle dinamiche culturali, politiche e istituzionali che caratterizzano la società islandese contemporanea. L’Islanda, infatti, è stata storicamente una società omogenea, caratterizzata dalla presenza limitata di stranieri, prevalentemente danesi, in ragione del lungo periodo di dominazione danese conclusosi con l’indipendenza del 1944.

Negli ultimi venticinque anni si è tuttavia verificato un significativo incremento dell’immigrazione, che ha modificato la composizione demografica del Paese.

La maggior parte dei migranti proviene dall’Europa, che rappresenta circa il 70% dei nuovi arrivi; il gruppo più numeroso è costituito dai cittadini polacchi, seguiti da persone originarie di Danimarca, Germania, Lituania, altri Paesi nordici e baltici, nonché da Romania, Bulgaria, Regno Unito, Ucraina e Russia. Al di fuori dell’Europa, le comunità più consistenti provengono da Filippine e Thailandia, cui si aggiungono cittadini statunitensi, persone originarie dell’Africa meridionale e i rifugiati vietnamiti giunti in due ondate alla fine degli anni Settanta.

Pur nella crescente diversificazione, l’Islanda non ospita gruppi indigeni

autoctoni; la popolazione islandese condivide infatti origini comuni risalenti a molte generazioni, mentre eventuali componenti indigene si riferiscono unicamente alle origini dei migranti.

S.I.: Come viene svolto il vostro lavoro?

M.S.: Nel Paese opera il Centro per i Diritti Umani, istituzione che collabora con il Ministero degli Affari sociali e che svolge attività di consulenza legale rivolta a immigrati, richiedenti asilo e rifugiati.

Le consulenze, erogate su appuntamento, riguardano una pluralità di ambiti: problematiche lavorative, difficoltà nel reperimento o nella gestione dell'alloggio, procedure di richiesta o rinnovo dei permessi di soggiorno, acquisizione della cittadinanza, avvio di attività imprenditoriali, questioni fiscali e familiari, inclusi casi di separazione, affidamento dei figli e violenza domestica.

L'organizzazione partecipa inoltre a gruppi di lavoro dedicati a immigrazione e asilo, svolgendo attività di monitoraggio finalizzate a garantire il rispetto dei diritti fondamentali.

S.I.: Perché l'Islanda si occupa della tutela dei popoli indigeni, pur non avendo questa categoria nella sua popolazione?

M.S.: A livello politico, l'Islanda promuove da tempo un'immagine di Paese impegnato nella tutela dei diritti umani, con particolare attenzione all'uguaglianza di genere, alla protezione delle minoranze e ai diritti delle persone LGBTQ+.

Allo stesso modo, la tutela ambientale costituisce un ulteriore ambito prioritario, strettamente legato alle questioni che coinvolgono i popoli indigeni dell'Artico.

Nonostante ciò, l'Islanda non dispone ancora di un'istituzione nazionale sui diritti umani conforme ai principi ONU, nonostante numerosi tentativi politici, spesso interrotti dai cambi di governo.

Di certo, la partecipazione dell'Islanda al Consiglio Artico riflette il suo impegno internazionale, anche se la mancanza di gruppi indigeni autoctoni limita la rappresentanza diretta di tali comunità all'interno del Paese.

Nei processi decisionali interni, gli immigrati godono del diritto di voto nelle elezioni comunali dopo cinque anni di residenza, ma possono partecipare alle elezioni parlamentari solo in seguito all'ottenimento della cittadinanza.

Le amministrazioni locali talvolta coinvolgono persone con un *background* migratorio nei processi consultivi, sebbene il peso effettivo delle loro raccomandazioni risulti spesso limitato.

Si presenta, però, un paradosso: nonostante l'autopercezione di Paese aperto e liberale, l'Islanda presenta contraddizioni interne.

Permangono, infatti, resistenze culturali, atteggiamenti xenofobi e dinamiche di nepotismo che ostacolano l'integrazione sociale e professionale.

Tali dinamiche penalizzano non solo gli immigrati, ma anche gli islandesi dotati di qualifiche elevate che talvolta faticano a inserirsi nel mercato del lavoro a causa delle reti familiari e sociali ristrette tipiche delle piccole comunità.

S.I.: Quali sono le principali ripercussioni della questione artica sui popoli indigeni?

M.S.: Sul piano internazionale, i cambiamenti climatici rappresentano una minaccia significativa per la sopravvivenza culturale e materiale dei popoli indigeni dell'Artico e delle regioni circumpolari.

La loro capacità di adattamento, unita alle politiche nazionali di tutela, risulta decisiva per garantire la continuità delle lingue, delle pratiche tradizionali e delle forme di autonomia locale.

In Paesi come la Finlandia, ad esempio, sono previsti strumenti legislativi specifici che riconoscono diritti linguistici e culturali ai popoli Sami.

S.I.: In conclusione, si potrebbe definire quasi un'alleanza tra minoranze? Da un lato uno *small state* e dall'altro i popoli indigeni?

M.S.: Pur non ospitando comunità indigene, l'Islanda sostiene attivamente la tutela dei popoli dell'Artico e dei diritti umani in senso ampio, ponendosi come potenziale alleato delle minoranze vulnerabili, in quanto essa stessa *small state*.

Tale impegno è influenzato dalla volontà politica dei governi di turno, ma trova fondamento in un orientamento consolidato verso la promozione dell'uguaglianza e della giustizia sociale.

5.2 Intervista a Pia Elisabeth Hansson

L'intervista che segue raccoglie le riflessioni di Pia Elisabeth Hansson, direttrice dell'*Institute of International Affairs e del Centre for Small State Studies di Reykjavík*, sul ruolo dell'Islanda nel contesto artico e nelle relazioni internazionali.

La conversazione affronta temi quali l'identità artica del Paese, le strategie degli *small states*, la cooperazione internazionale, le dinamiche geopolitiche con le grandi potenze e il rapporto con i popoli indigeni dell'Artico.

Attraverso un'analisi critica, l'intervista offre una prospettiva approfondita sui cambiamenti strategici dell'Islanda nel panorama globale contemporaneo.

P.E.H.: L'Islanda, in quanto piccolo Stato artico, ha progressivamente sviluppato una propria identità artica, un processo iniziato circa vent'anni fa. Sebbene la collocazione geografica sia sempre rimasta invariata, la consapevolezza politica e sociale dell'appartenenza all'Artico non era inizialmente

diffusa tra la popolazione, né particolarmente enfatizzata nelle politiche pubbliche.

Un cambiamento significativo si è verificato nel 2006, quando gli Stati Uniti abbandonarono la propria base militare in Islanda.

Tale avvenimento segnò un punto di svolta, costringendo il Paese a ridefinire la propria posizione nel sistema internazionale e a interrogarsi sul proprio ruolo nell'Artico, rafforzando una consapevolezza identitaria già emergente con il consolidamento delle questioni artiche.

Questo rinnovamento identitario è stato ulteriormente amplificato da un crescente interesse delle grandi potenze per la regione, legato a questioni di sicurezza ambientale e soprattutto di geopolitica.

Tale contesto ha conferito all'Islanda maggiore responsabilità e visibilità come piccolo Stato artico.

L'efficacia dell'azione politica islandese è risultata evidente durante la recente presidenza del Consiglio Artico, in un periodo segnato da tensioni internazionali e dalle complessità connesse alla pandemia di Covid-19.

L'Islanda è riuscita a mantenere stabilità e continuità nei lavori del Consiglio, intervenendo anche in un clima politico reso difficoltoso dall'allora amministrazione statunitense, all'interno della quale temi quali il cambiamento climatico erano diventati particolarmente sensibili.

Questa gestione efficace ha evidenziato le capacità dell'Islanda come piccolo Stato mediatore: la natura non minacciosa del Paese rappresenta infatti un vantaggio strategico nella diplomazia multilaterale, poiché l'Islanda non dispone dei mezzi per esercitare pressioni ostili e dunque non è percepita come potenzialmente pericolosa.

La politica estera islandese, tradizionalmente influenzata dalla relazione con gli Stati Uniti, ha a lungo operato sotto il loro ombrello di sicurezza, adottando posizioni allineate alle potenze occidentali.

Tale dipendenza strategica ha impedito per molti anni la formazione di una politica autonoma e strutturata.

Tuttavia, con il mutare dello scenario internazionale, l'Islanda ha acquisito una crescente consapevolezza della necessità di rafforzare il proprio ruolo, in particolare diplomatico, nelle questioni artiche.

Tra gli aspetti più rilevanti della politica estera islandese, figura la gestione delle operazioni di ricerca e salvataggio, rese complesse dall'estensione delle aree marittime di competenza a fronte di capacità operative limitate.

Tale esigenza sottolinea l'importanza delle alleanze con partner locali e delle collaborazioni multilaterali, già rilevanti durante la presenza militare statunitense, la quale garantiva risorse fondamentali come gli elicotteri necessari alle operazioni di salvataggio nelle zone di pesca.

S.I.: Perché l’Islanda ha così tanto a cuore le sorti dei popoli indigeni?

P.E.H.: Pur non ospitando popolazioni indigene, l’Islanda manifesta una profonda comprensione delle sfide affrontate dai popoli indigeni dell’Artico.

Tale sensibilità deriva sia da esperienze storiche legate alla dominazione danese, sia dalle difficoltà strutturali che interessano alcune aree remote del Paese, quali l’accesso ai servizi sanitari, all’istruzione e alle infrastrutture.

Questa affinità percettiva alimenta un orientamento politico favorevole alla difesa dei diritti dei popoli indigeni nel contesto artico.

S.I.: Cosa ne pensa del progetto del Finnfjord Port? Rimarrà solo una proposta o verrà realizzato?

P.E.H.: Per quanto riguarda il progetto del Finnfjord Port, esso appare principalmente come una strategia elaborata dal comune interessato per ottenere finanziamenti.

Studi economici condotti dall’Istituto Economico islandese hanno calcolato costi e benefici potenziali, evidenziando che per le navi asiatiche la rotta verso l’Islanda risulta economicamente sconveniente e priva di reale valore aggiunto.

Nonostante il progetto contribuisca a rendere visibile l’Islanda nelle discussioni sull’apertura delle rotte artiche e sulle infrastrutture necessarie al loro funzionamento, dal punto di vista economico rimangono numerose criticità.

L’iniziativa potrebbe risultare utile per lo sviluppo locale, come strumento per creare posti di lavoro e per potenziare l’area comunale, ma le prospettive della sua realizzazione appaiono lontane nel tempo e altamente incerte.

S.I.: Non potrebbe essere un progetto vantaggioso per l’area artica?

P.E.H.: Più che l’intero progetto, una proposta più allineata alla realtà islandese riguarda la possibilità che il Paese diventi un centro per le operazioni di ricerca e soccorso nell’Artico, in coerenza con le proprie capacità e con le effettive esigenze regionali.

Tuttavia, l’idea di attirare verso l’Islanda una parte considerevole del traffico navale artico non appare realistica, poiché le rotte più logiche per il trasporto verso l’Europa prevedono il transito lungo le coste norvegesi in direzione di Rotterdam o altri porti principali.

Per poter attrarre tali flussi, l’Islanda dovrebbe offrire vantaggi concreti alle compagnie di navigazione, attualmente non presenti. A ciò si aggiunge l’incertezza sui tempi e sugli effetti del cambiamento climatico, che rimane un elemento determinante nelle trasformazioni delle rotte artiche.

S.I.: Cosa può dirmi in merito agli accordi tra Islanda e Cina?

P.E.H.: In merito alle relazioni internazionali, l’accordo commerciale con la Cina, firmato nel 2013 e attivato nel 2014, ebbe un impatto significativo

per l’Islanda, che in quel periodo si sentiva isolata a seguito della crisi economica e non aveva ricevuto supporto dai partner tradizionali.

La Cina offrì sostegno economico, e l’accordo rappresentò un’opportunità per l’Islanda di esportare prodotti come pesce e carne ovina.

L’Islanda avrebbe desiderato stipulare accordi simili anche con altri Paesi artici, come gli Stati Uniti, ma tali negoziazioni risultano notoriamente difficili e procedono lentamente.

L’accordo con la Cina va pertanto interpretato nel più ampio contesto islandese di diversificazione delle relazioni internazionali.

Nonostante le pressioni statunitensi volte a limitare la cooperazione con la Cina nella regione artica, l’Islanda sostenne la richiesta di Pechino di ottenere lo *status* di Stato osservatore nel Consiglio Artico, anche perché la cooperazione economica tra i due Paesi era già avviata al di fuori del quadro artico.

L’episodio suscitò discussioni interne e ricevette ampia attenzione mediatica, riflettendo la complessità di un piccolo Stato improvvisamente proiettato al centro delle dinamiche tra grandi potenze.

Sebbene Cina e Russia rappresentino due attori di grande rilievo nella regione artica, molti altri Stati manifestano un interesse crescente, tra cui Corea del Sud, Singapore, i Paesi Bassi e, più recentemente, gli Stati Uniti stessi.

Di certo, in Islanda il dibattito politico riguarda la possibilità di collaborare o meno con tali attori, confrontandosi con le posizioni interne contrarie e con le preoccupazioni relative al rischio che potenze esterne possano influenzare l’Artico attraverso una maggiore presenza in Islanda.

Tale discussione, pur radicata nella politica interna, riflette dinamiche geopolitiche più ampie.

5.3 Intervista a Sólrún Svandal

La seguente intervista rivolta a Sólrún Svandal, allora *Ministra degli Affari Esteri* islandese, approfondisce ulteriormente, e dal punto di vista delle istituzioni, il ruolo dell’Islanda nella cooperazione artica, le dinamiche geopolitiche contemporanee, il coinvolgimento delle grandi potenze, il rapporto con i popoli indigeni e le implicazioni di progetti infrastrutturali come il Finnfjord Port. L’intervista offre una prospettiva interna sulle strategie di politica estera islandese nel contesto artico, sul principio di cooperazione internazionale e sulle trasformazioni della consapevolezza nazionale in relazione all’identità artica.

S.I.: Come viene percepita nell’Artico la cooperazione tra Islanda e Cina?

S.S.: La cooperazione tra Cina e Islanda si fonda su un accordo quadro firmato nel 2013, relativo alla collaborazione in ambito artico. In seguito alla firma, per alcuni anni si sono svolte conferenze dedicate alle questioni artiche, alternativamente in Islanda e in Cina.

Tale cooperazione non era priva di finalità, poiché la Cina da tempo mostrava interesse nel collaborare con gli Stati nordici, e ciò condusse anche all’organizzazione di conferenze dedicate all’Artico nordico.

Tuttavia, nonostante l’accordo finanziario tra i due Paesi, nel 2021 la dimensione effettivamente “artica” della cooperazione risultava nella pratica ancora limitata.

Per quanto riguarda la percezione internazionale, dagli altri Stati artici non sono emerse obiezioni o critiche significative rispetto a tale accordo.

La Cina, essendo membro osservatore del Consiglio Artico, partecipa alla cooperazione multilaterale all’interno di questo organismo, e la collaborazione avviene principalmente in tale contesto istituzionale.

Per l’Islanda, l’accordo con la Cina rappresenta un vantaggio nella misura in cui il Paese sostiene la cooperazione artica con attori esterni in grado di apportare contributi rilevanti, in particolare nel campo della ricerca scientifica. Tale potenzialità non riguarda solo la Cina, ma anche altri attori globali come Francia e Italia.

Esiste un interesse crescente da parte di numerose potenze globali verso le questioni artiche.

Questo fenomeno riflette il fatto che ciò che accade nell’Artico ha ripercussioni sul resto del mondo e viceversa.

L’inquinamento atmosferico, ad esempio, non rimane confinato alle aree geografiche in cui si origina: le emissioni prodotte in Asia influenzano l’intero pianeta, così come le emissioni generate nell’Artico si propagano globalmente.

Inoltre, la regione artica subisce gli effetti del cambiamento climatico a una velocità tre volte superiore rispetto alla media globale, un elemento che suscita forte preoccupazione e contribuisce all’urgenza di intervenire attraverso politiche mirate.

S.I.: Qual è la percezione del popolo islandese rispetto alla questione artica?

S.S.: Per quanto riguarda la percezione interna, tradizionalmente gli islandesi non si consideravano un popolo artico.

Tale consapevolezza è emersa solo negli ultimi anni. L’Islanda ha partecipato per la prima volta al Consiglio Artico nel 2011 e, prima di quella data, non esisteva una politica artica nazionale. Il termine stesso “Artico” non era comunemente usato nel discorso pubblico islandese.

La percezione diffusa è sempre stata relegata alla natura locale e confinata, percepita come stabile e ancora simile a quella degli anni Sessanta, rendendo difficile collegare direttamente i fenomeni globali, come lo scioglimento dei ghiacci o le tempeste polari, alla realtà islandese.

Attualmente, è soprattutto l'evoluzione dell'ambiente naturale che sta inducendo una maggiore consapevolezza delle trasformazioni in atto.

Le informazioni sulla complessità della regione artica restano comunque limitate.

La regione è ampiamente dominata dall'Oceano, che costituisce la sua porzione più estesa.

Ciò che accomuna l'intera regione è la presenza di circa 4 milioni di abitanti e la constatazione che l'Artico non è una terra disabitata ma una regione in cui vivono comunità umane, rendendo difficile una generalizzazione delle sue condizioni.

D'altronde, pur essendo uno degli otto Paesi artici, l'Islanda presenta caratteristiche molto diverse rispetto ad altre aree dell'Artico, come la Russia o l'Alaska.

S.I.: In cosa consiste la politica estera islandese in materia artica?

S.S.: La politica estera islandese in ambito artico si è recentemente rinnovata, passando da 12 a 19 punti. Essa enfatizza la cooperazione multilaterale e affronta vari temi specifici dell'Artico, tra cui il diritto – o più precisamente, la capacità – delle popolazioni locali di produrre autonomamente una parte consistente dei propri approvvigionamenti alimentari, elemento connesso al principio di sostenibilità economica.

La politica islandese si basa, inoltre, su aspetti di sostenibilità sociale e ambientale, sottolineando la necessità che il Consiglio Artico consideri tali dimensioni in maniera integrata nel suo lavoro.

S.I.: Quanto è rilevante per l'Islanda il principio di cooperazione?

S.S.: Il principio di cooperazione costituisce l'asse portante dell'azione islandese nell'Artico. La cooperazione internazionale è strutturata geograficamente intorno agli otto Stati artici, che continueranno a essere gli stessi a meno di mutamenti nei confini nazionali.

Per l'Islanda la cooperazione pacifica è essenziale, poiché il Paese non possiede forze armate e nessuna nazione trarrebbe beneficio da un conflitto nella regione.

In coerenza con questo approccio, il Consiglio Artico esclude le questioni relative alla sicurezza militare, concentrandosi invece su sviluppo sostenibile e cooperazione costruttiva.

S.I.: Qual è il ruolo dei popoli indigeni nel Consiglio Artico?

S.S.: Il coinvolgimento dei partecipanti permanenti indigeni è parte integrante di tale modello.

I popoli indigeni ricoprono effettivamente un ruolo sostanziale nel Consiglio Artico.

Nonostante non dispongano del diritto di voto, tale mancanza non costituisce un limite significativo, poiché il Consiglio opera secondo il principio del consenso: se anche uno solo degli otto Stati non approva una decisione, essa non viene adottata. Non si è mai registrato un caso in cui i rappresentanti indigeni fossero in forte disaccordo con gli Stati membri, e le decisioni non vengono assunte sulla base del voto di maggioranza.

Il Consiglio Artico, istituito nel 1996 mediante una dichiarazione, non produce norme vincolanti ma formula raccomandazioni, la cui attuazione spetta ai singoli Stati.

S.I.: Qual è il ruolo dell'Islanda nella questione artica?

S.S.: Per quanto riguarda il ruolo dell'Islanda nell'Artico, il Paese considera la cooperazione internazionale come un elemento essenziale, poiché, pur essendo un piccolo Stato, siede allo stesso tavolo degli Stati Uniti e della Russia.

L'Islanda è abituata a una lunga storia di collaborazione tra gli "Arctic Five" e sta approfondendo la cooperazione con le Isole Fær Øer, la Groenlandia e la Danimarca, con cui condivide legami storici.

Esistono anche connessioni culturali e storiche significative con la Norvegia, da cui provenivano i coloni stabilitisi in Islanda intorno all'anno Mille.

Collaborare con Stati di maggiori dimensioni, come Stati Uniti e Russia, è considerato vantaggioso in relazione agli interessi condivisi nell'Artico.

S.I.: Dunque sembrerebbe da un lato uno strumento di difesa dei propri interessi, e dall'altro un modo per ottenere la stima delle potenze maggiori.

S.S.: La collaborazione in realtà non è intesa come un mezzo di difesa, né una risposta diretta alle pressioni delle grandi potenze globali, ma piuttosto come parte integrante della partecipazione islandese a un sistema multilaterale di cooperazione.

Sebbene si discuta spesso della possibilità di una "corsa alle risorse" nell'Artico, tale narrazione non viene percepita come dominante nelle pratiche quotidiane di chi opera nella *governance* artica. Le questioni più urgenti riguardano il rapido scioglimento dei ghiacci, l'erosione costiera in Alaska che rende necessario lo spostamento dei villaggi, lo scioglimento del *permafrost* in Russia che richiede ingenti ristrutturazioni edilizie, e l'aumento della frequenza delle tempeste lungo le coste artiche.

Questi fenomeni rendono più complessa la navigazione e le attività estrattive, poiché il ritiro del ghiaccio porta con sé sia opportunità sia rischi.

L'Islanda ha rilasciato permessi per l'esplorazione petrolifera per anni senza ottenere risultati concreti, evidenziando la complessità della questione.

S.I.: Perché uno degli obiettivi dell'Islanda è la tutela dei popoli indigeni?

S.S.: L’Islanda sostiene le minoranze e i popoli indigeni, nonostante essi non facciano parte della popolazione islandese, in quanto essa stessa si considera una minoranza per dimensioni demografiche.

Tale condizione contribuisce alla sensibilità del Paese verso le sfide affrontate dalle minoranze.

La politica estera islandese enfatizza la tutela dei diritti umani, inclusa l’uguaglianza di genere, evidenziata anche nel recente accordo di coalizione del governo.

Esistono, inoltre, analogie tra l’Islanda e le comunità indigene dell’Artico, entrambe caratterizzate da piccole dimensioni demografiche e dalla presenza di ostacoli infrastrutturali.

La pandemia di Covid-19, infatti, ha rivelato difficoltà nei collegamenti satellitari nelle regioni artiche, poiché la maggior parte dei satelliti orbita vicino all’equatore, con conseguenze per la connettività Internet e per le comunicazioni necessarie alle attività istituzionali e operative.

In generale, le minoranze risultano particolarmente vulnerabili: numerose comunità indigene stanno già scomparendo in Sud America e nell’Artico.

Le minoranze devono costantemente impegnarsi per preservare cultura e lingua; la perdita di una lingua comporta la perdita di una parte significativa della storia e dell’identità di un gruppo.

S.I.: Qual è la sua opinione rispetto alla fattibilità del progetto del Finnfjord Port?

S.S.: Attualmente esiste un interesse per l’esplorazione di un possibile porto in quell’area, ma lo studio di fattibilità non è stato ancora completato.

Non essendovi una conclusione definitiva, è prematuro affermare se il porto verrà costruito.

La questione principale riguarda l’utilità futura della Rotta Transpolare per il trasporto marittimo, poiché un porto islandese avrebbe senso solo nell’ambito della futura navigabilità di questa rotta.

La Rotta del Mare del Nord, pur essendo più breve del percorso attraverso il Canale di Suez, non è navigabile tutto l’anno ed è attualmente rischiosa a causa del clima.

Costruire un porto utilizzabile per soli due o tre mesi all’anno rappresenta una decisione complessa che richiede ulteriori valutazioni, inclusi aspetti gestionali, logistici e di trasporto terrestre e marittimo.

Nell’Artico esistono già porti con funzioni simili, in particolare lungo la costa artica russa, dove vi è un forte interesse economico per lo sviluppo delle infrastrutture portuali.

5.4 Intervista a Hafsteinn Helgasson

Di seguito il contenuto dell'ultima intervista condotta, ad Hafsteinn Helgasson, *Director Business Development* presso *Efla Consulting Engineers*.

L'intervista affronta il progetto del Finnfjord Port in Islanda, analizzando le motivazioni, il modello di business, le implicazioni economiche e ambientali, nonché le prospettive strategiche per il futuro dell'Artico.

H.H.: Nell'ambito della politica estera islandese rientra anche il progetto del Finnfjord Port, presentato durante l'Arctic Circle nel 2019.

Sebbene i lavori non siano ancora iniziati, il progetto non è astratto: si tratta di un'iniziativa completamente nuova per la regione, di natura infrastrutturale e su larga scala, che richiede tempi lunghi di preparazione e ingenti investimenti.

S.I.: In cosa si differenzia rispetto ai porti già esistenti?

H.H.: Il modello di *business* previsto è radicalmente diverso rispetto ai porti europei tradizionali.

La collaborazione con BremenPorts, una delle principali compagnie portuali europee, ha permesso di sviluppare un approccio innovativo.

Storicamente, i porti come Rotterdam e Amburgo si sono evoluti grazie a investimenti pubblici e all'espansione urbana, mentre il Finnfjord Port si colloca in un'area scarsamente popolata, con due comuni di dimensioni ridotte e risorse limitate.

Per questo è stata creata una società di sviluppo portuale che pianifica e finanzia il progetto, coinvolgendo autorità locali e proprietari terrieri.

L'obiettivo è attrarre investitori per attività come la produzione di idrogeno e ammoniaca, garantendo sostenibilità ambientale e assenza di emissioni di CO₂.

Il modello prevede concessioni temporanee (35-40 anni) con obbligo di smantellamento delle strutture al termine del contratto, evitando accumuli permanenti. Le aziende interessate dovranno rispettare criteri di solidità e reputazione, non solo economici.

Il sistema, pur complesso, è considerato chiaro e socialmente vantaggioso, poiché genera occupazione e indotto locale. L'Islanda offre inoltre un vantaggio competitivo grazie all'energia geotermica rinnovabile al 100%.

Inoltre, le comunità locali non si oppongono al progetto, poiché l'area individuata è priva di insediamenti e vegetazione, con terreni improduttivi e mare con acque molto profonde, ideale per infrastrutture portuali.

Il progetto include servizi di ricerca e soccorso in vista del transito delle grandi navi oceaniche e "hotel minerari" per il materiale minerario proveniente dalla Groenlandia e dalla costa orientale del Canada; è prevista anche la realizzazione di un *terminal container* dove approderanno le navi *porta-*

container che si riforniranno del materiale da esportare specialmente in Cina (circa il 55% degli scambi minerari).

Ma la vera innovazione del progetto sarà la produzione di idrogeno e ammoniaca – che verrà ricavato attraverso processi di elettrolisi dell’acqua – che andrebbero a costituire il carburante pulito per le automobili, i camion e le navi in futuro.

S.I.: Com’è nata l’idea del progetto?

H.H.: L’idea del progetto nacque nel 2007, quando il governo islandese incaricò la società di portare avanti degli studi per supportare le attività petrolifere, da iniziare nel 2030, a est dell’Islanda; successivamente, le analisi evidenziarono il potenziale del fiordo, portando all’ingresso di partner con maggiore esperienza, come BremenPorts, nel 2014.

Il porto è concepito come *hub* strategico per traffici minerari e di *container*, oltre che per carburanti verdi, come appunto l’idrogeno. A differenza di grandi porti come Rotterdam o Bremenhaven, circondati da centri abitati, la scelta dell’area è motivata da condizioni geografiche favorevoli: onde basse, assenza di roccia dura, scarsa vegetazione e possibilità di utilizzare materiali locali per il cemento.

Quello dell’ estrazione di idrogeno è un progetto non inquinante, ecologico e che, a differenza dell’industria dell’alluminio, non occupa nemmeno un grandissimo spazio e non ha bisogno di troppi dipendenti.

Inoltre, non è richiesta approvazione dal Consiglio Artico, poiché si tratta di un’iniziativa economica e non politica. L’infrastruttura, innovativa per l’Islanda, creerà nuove opportunità occupazionali in una regione oggi basata su pesca e allevamento, mitigando i rischi legati alla riduzione delle risorse ittiche. Il progetto è considerato strategico per il futuro dell’Islanda e per lo sviluppo sostenibile dell’Artico.

L’avvio operativo era stato stimato intorno al 2026, ma ad oggi, come detto, non ci sono ulteriori aggiornamenti riguardo l’andamento dei lavori.

Conclusioni

La questione artica è una tematica attuale e in continua evoluzione, inserita in un più ampio contesto globale che vede coinvolti Paesi artici e non-artici, imprescindibile da conoscere e valutare se si vuole avere una visione completa e aggiornata delle dinamiche geopolitiche e geoeconomiche mondiali.

Da regione marginale ed ecosistema ambientale coperto dai ghiacci, interessante solo ai fini della ricerca scientifica, l'Artico è giunto infatti ad essere uno dei fulcri degli interessi globali, in grado di attirare le mire delle principali potenze e stimolare una serie di interessanti dibattiti interdisciplinari su diversi aspetti – geopolitico, geostrategico, di sicurezza, commerciale, economico-sociale – il tutto complicato dalla mancanza di un regime giuridico *ad hoc*, a cominciare dal problema della sovranità delle acque, con il dibattuto dilemma tra il diritto di transito e il diritto di esclusività, alla base di rivendicazioni da parte dei Paesi Artici sulle proprie zone economiche esclusive, il che provoca non poche tensioni.

Un ulteriore aspetto della questione artica è rappresentato dalle condizioni di vita delle popolazioni indigene, che assistono impotenti alla crisi delle loro già precarie economie generata da quel pericoloso circolo vizioso che è stato definito il “Paradosso Artico”: nonostante i numerosi tentativi, politiche e piani d’azione per prevenire e arginare gli effetti del cambiamento climatico, in realtà si sta paradossalmente rischiando un conflitto proprio per estrarre quelle risorse energetiche che sono alla base del riscaldamento globale e del cambiamento climatico.

In questa nuova situazione, il Consiglio Artico, nato nel 1996 con l’obiettivo della ricerca scientifica in materia ambientale, ha dovuto reinventarsi, iniziando ad affrontare tutte queste nuove tematiche; agli iniziali Paesi Membri (gli otto Paesi artici), si sono aggiunti altri Paesi cosiddetti Osservatori Permanentini, tra cui la Cina, ed Enti Internazionali e Transnazionali (come le

Nazioni Unite, la Nato, l'UE) come presenze neutrali che cercano di vegliare sull'equilibrio e sulla sicurezza tra gli Stati.

A differenza delle aspettative, però, il ruolo del Consiglio è purtroppo ancora molto relegato a quello di *forum* intergovernativo, utile piuttosto in fase preparatoria e di dibattito delle questioni artiche e pertanto, nonostante alcuni importanti provvedimenti, risulta privo di facoltà decisionale e legislativa, il che continua ad alimentare la carenza di giurisdizione nella regione.

Debolezza che si manifesta in maniera ancora più evidente in un contesto storico come quello attuale di grande tensione geopolitica, in cui, a causa delle conseguenze del riscaldamento globale, sta diventando sempre più fattibile l'estrazione delle ingenti quantità di risorse energetiche intrappolate nei ghiacci artici, oltre che il raggiungimento della regione artica attraverso tre rotte commerciali che in un futuro assai prossimo sono destinate a diventare permanenti.

Questa nuova frontiera energetica costituisce ad oggi un potente strumento geopolitico e strategico di diversificazione nell'approvvigionamento delle risorse, particolarmente importante alla luce dei conflitti in corso, primo fra tutti la guerra russo-ucraina, che spesso causano l'interruzione dei canali di fornitura.

L'accesso a risorse energetiche e minerarie prima inaccessibili, la possibilità di solcare tratte più brevi e dunque più competitive, la spinta verso investimenti infrastrutturali e tecnologici ad alta intensità, sono tutte opportunità che creano inevitabilmente una competizione crescente tra attori statali e privati, rendendo l'Artico un'area sensibile dove si intrecciano interessi in forte tensione.

Si sta rapidamente assistendo alla trasformazione di un nuovo ordine mondiale, con la polarizzazione tra blocchi, la ridefinizione delle alleanze, l'emergere di nuove potenze tecnologiche, che diventano espressione massima delle grandi fratture del mondo contemporaneo: l'emergenza climatica, l'energia, la sicurezza, la corsa alla ricerca scientifica e le scelte strategiche.

Attualmente risulta imprescindibile seguire con attenzione gli effetti che l'invasione russa dell'Ucraina sta causando nella regione artica; si tratta di una realtà drammatica e in continua evoluzione, che però ha significato, fin da subito, l'immediato schieramento diplomatico degli altri sette Paesi artici contro l'invasione e la sospensione delle attività russe dal Consiglio Artico – questione che ha provocato, a cascata, l'adesione di Svezia e Finlandia, storicamente neutrali, alla NATO.

L'allontanamento geopolitico forzato della Russia ha portato a un conseguente avvicinamento alla Cina, che da tempo manifesta le sue mire verso l'Artico e le sue risorse – attraverso il progetto della Via della Seta Polare –

in forza di accordi strategici spesso travestiti da interessi puramente scientifici e di carattere ambientale in vista della transizione energetica sostenibile.

Parallelamente, la scoperta di ingenti quantità di terre rare, e di nuovi bacini energetici in Groenlandia, hanno ulteriormente esacerbato la rivalità tra Stati Uniti e Cina per il controllo economico e strategico della regione.

Preso atto che il cambiamento climatico ormai si può solo provare a gestire, le grandi potenze mondiali hanno iniziato dunque a calcolarne i vantaggi, aprendosi sempre più a opportunità economiche anche alternative, come il turismo o lo sviluppo di tecnologie sostenibili, sempre nel tentativo di salvaguardare la sicurezza e la stabilità dell'Artico facendo in modo che l'*intelligence* tenga sotto controllo la relazione tra questione ambientale, risorse naturali e dinamiche geopolitiche.

Alla luce di tale contesto, si è voluto approfondire un particolare caso studio, ossia il ruolo che uno *small state* come l'Islanda può ritagliarsi all'interno della questione artica.

Bisogna innanzitutto sottolineare la posizione strategica dell'Islanda, che le ha conferito un ruolo già nella Seconda Guerra Mondiale e poi durante la Guerra Fredda come avamposto militare, essendo collocata tra l'America e il blocco continentale euroasiatico.

Grazie alla sua posizione geografica è inoltre una porta d'ingresso nella zona artica, particolarmente adatta anche a costituire un importante punto di ricerca e soccorso per l'intera regione, aspetto questo più volte ribadito dai politici islandesi e riportato tra gli obiettivi della politica estera islandese in materia artica del 2011 e successivamente nel 2021, nel cui ambito si colloca anche la proposta di progetto del Finnfjord Port come *hub* di collegamento e trasbordo, oltre che supporto logistico per l'implementazione del sistema di *Search and Rescue*.

Proprio per il suo *status* di *small state* – ovvero di uno stato pienamente sovrano ma limitato nei suoi margini di azione essendo, fra le altre cose, privo di un esercito – l'Islanda fin dal secondo dopoguerra ha stipulato accordi con altre potenze e istituzioni come la NATO, di cui è Paese membro, per garantire la difesa del proprio territorio e salvaguardare la propria indipendenza, aspetto questo che riveste la massima importanza dopo secoli di dominio danese.

Nonostante le sue ridotte possibilità, si tratta comunque di un Paese fortemente orientato alla tutela dei propri interessi, che riesce a perseguire grazie a una linea politica improntata alla cooperazione internazionale, e questo soprattutto per ciò che riguarda il settore della pesca, a salvaguardia del quale ha stipulato diversi accordi di prevenzione in materia ambientale allo scopo di limitare il rischio legato al trasporto di idrocarburi nelle sue acque.

A sottolineare ulteriormente il suo ruolo diplomatico, l'Islanda si fa por-

tatrice di interessi sociali in difesa delle popolazioni indigene, nonostante sia l'unico Paese artico a non avere questa componente nella propria popolazione, in forza di una affinità che l'isola sente di avere con questi popoli più deboli che faticano a conquistarsi un ruolo decisionale a livello internazionale, come è emerso anche dalle interviste condotte sul campo.

Coerentemente con il principio della sostenibilità, l'Islanda ha presentato il progetto del Finnafjord Port, un porto di acque profonde localizzato nel Nord-Est dell'isola che appare particolarmente adatto alle grandi navi oceaniche, con l'ambizioso obiettivo di diventare uno dei porti più importanti della regione, rivoluzionando i traffici in entrata e in uscita dall'Artico e costituendo un importante *hub* di carico, trasbordo e transito, oltre che un *gateway* di raccolta e smistamento merci, il tutto in un'ottica totalmente green ed ecosostenibile. Si tratta di un progetto di notevole rilevanza, in quanto racchiude tutti i più ambiziosi punti della politica estera islandese.

Dalle interviste condotte da chi scrive, è tuttavia emerso, accanto all'entusiasmo e alla sicurezza del direttore dei lavori, anche un certo scetticismo nei confronti del progetto, in particolare da parte dell'allora Ministro degli Affari Esteri, forse a causa del timore di fare un salto nel buio nella realizzazione di un progetto così ambizioso che, se da un lato potrebbe davvero portare a una affermazione dell'Islanda nello scenario mondiale, dall'altro lato potrebbe, in caso di insuccesso, deludere le aspettative internazionali, con il rischio di marginalizzare il Paese e relegarlo a un ruolo subalterno rispetto a quello degli altri attori regionali.

Alla luce di questa analisi, l'Islanda è risultata essere una realtà decisamente interessante da approfondire, già solo per la sua natura di *small state*, il che la porta ad essere fortemente dinamica e impegnata su più fronti nella questione artica, protagonista di occasioni di confronto e propugnatrice di accordi in materia, protesa da sempre verso un ruolo diplomatico che le consente di incoraggiare la cooperazione internazionale tra Stati artici e non-artici e di tutelare minoranze e ambiente; ruolo diplomatico che utilizza col duplice obiettivo di rendersi utile sul piano internazionale e allo stesso tempo di perseguire i propri interessi.

L'Islanda è sempre riuscita a espletare tale ruolo, oltre che per le favorevoli condizioni socio-culturali, anche grazie alla vicinanza con Paesi e istituzioni molto forti, come gli Stati Uniti prima, la NATO per la difesa, e adesso la Cina.

A tal proposito, sembra utile sottolineare come vi sia un certo opportunismo da parte della classe politica islandese nel creare una controversa *partnership* con un regime che viola quei diritti umani che, al contrario, rappresentano un valore irrinunciabile per la società islandese.

Non può certo dirsi che la politica islandese pecchi di ingenuità: essa

appare assolutamente consapevole di quali siano i suoi interessi e dei modi migliori per raggiungerli, essendo spinta da un desiderio di rivalsa e di protagonismo sulla scena mondiale ed essendo supportata dalla piena consapevolezza di possedere una posizione strategica dal punto di vista geografico, che la rende molto interessante agli occhi delle principali potenze mondiali.

In conclusione, la questione artica è diventata ormai una “necessità geopolitica”, ancora in divenire, punto focale degli interessi internazionali e al centro di una corsa geopolitica e strategica di portata mondiale, in cui il declino climatico continuerà a giocare un ruolo cruciale, in una minacciosa partita a scacchi in cui ogni potenza in gioco aspetta di fare la mossa vincente.

Riferimenti bibliografici

- Althingi (2011), *A Parliamentary Resolution on Iceland's Arctic Policy*, 139^a sessione legislativa.
- Althingi (2021), *A Parliamentary Resolution on Iceland's Policy on Matters Concerning the Arctic Region*, 151^a sessione legislativa.
- AMAP (2021), *Cambiamento climatico in Arico, aggiornamento 2021: Principali tendenze e impatti*, Arctic Council.
- Arctic Circle Secretariat (26/05/2021), “The Global-Arctic Indigenous Dialogue: Launch of a new Arctic Circle Mission Council”, *Arctic Circle Journal*.
- Arctic Council (24/11/2004), *Arctic Marine Strategic Plan*, PAME International Secretariat, Akureyri, Iceland.
- Arctic Council (24/11/2004), *The Reykjavík Declaration*, Reykjavík, Iceland.
- Arctic Council (2013), *Observer Manual for Subsidiary Bodies*, Kiruna, Sweden.
- Arctic Council (15/05/2013), *Vision for the Arctic*, Kiruna, Sweden.
- Arctic Council (2016), *The Arctic Council: A Forum for Peace and Cooperation*.
- Arctic Council (2019), “As Arctic marine tourism increases, how can we ensure it's sustainable?”, *Pathways*, 1 (5), pp. 100-101.
- Arctic Council (2020), *Covid-19 in the Arctic: Briefing Document for Senior Arctic Officials*, Senior Arctic Officials' executive meeting, Iceland 24-25 June 2020.
- Arctic Council (2021a), *The Icelandic Chairmanship of the Arctic Council - Together towards a sustainable Arctic*.
- Arctic Council (2021b), “From risk to rescue – A collaborative project with the Association of Arctic Expedition Cruise Operators explored the potential role of cruise vessels as first responders in oil spill events”, *Pathways*, 1 (5), pp.98-99.
- Arctic Council (2021b), “Navigating the future of Arctic shipping – What an increase in Arctic shipping means for the region”, *Pathways*, 1 (5), pp. 102-105.
- Arctic Council (20/05/2021c), *Arctic Council Strategic Plan 2021 to 2023*, Reykjavík.
- Arctic Council (20/05/2021c), *Reykjavík Declaration*, Iceland.
- Arctic Council Ministerial (20/05/2021), *Arctic Council Strategic Plan, Ministerial Documents – Reykjavík Declaration*, SAO Report to Ministers, Reykjavík.

- Arctic Council Secretariat (2019), *A Quick Guide to the Arctic Council*.
- Árnadóttir K. L., Wiese I. J. (2021), “Green Energy Shift in the Arctic – Act short-term, gain long-term”, *Pathways*, 1 (5), pp. 78-81.
- Arnason R. (2008), “Iceland’s ITQ system creates new wealth”, *The Electronic Journal of Sustainable Development*, 1(2), pp. 35-41.
- Bailes A., Heininen L. (2013), *Strategy papers on the Arctic or High North: A comparative study and analysis*, Centre for Small State Studies - Institute of International Affairs, University of Iceland, Reykjavík.
- Bailes A. et al. (2014), “Iceland: small but central, in Perceptions and Strategies of Arcticness in sub-Arctic Europe”, *Latvian Institute of International Affairs*, pp.75-97.
- Benediktsson K., Karlsdóttir A. (2011), “Iceland: crisis and regional development – Thanks for all the fish?”, *European Urban and Regional Studies*, 18 (2), pp. 228-235.
- Bertelsen R. G. (2013), *Structural, Environmental, and Political Conditions for Security Policy in the High North Atlantic: The Faroe Islands, Greenland, and Iceland*, in Zellen B. S., edited by, *The Fast-Changing Arctic - Rethinking Arctic Security for a Warmer World*, University of Calgary Press, Calgary, pp.159-185.
- Bloom E. T. (2021), “Reflections on the past and future of the Arctic Council”, *Pathways*, 1 (5), pp.14-16.
- Blunden J. and Boyer T., Eds., (2024), “State of the Climate in 2023”, *Bulletin of the American Meteorological Society*, 105 (8).
- Borgia F. (2012), *Il regime giuridico dell’Artico - Una nuova frontiera per il diritto internazionale?*, Editoriale Scientifica Napoli, Napoli.
- Børresen J. (2008), “Il Grande Gioco artico”, in *Partita al polo, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 3, pp. 9-20.
- Børresen J. (2008), “Le autostrade dell’Artico”, in *Partita al polo, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 3, pp. 49-56.
- Boyes R. (2009), *Meltdown Iceland - How the Global Financial crisis bankrupted an entire country*, Bloomsbury, Londra.
- Brigham L. W. (2011), *The Challenges and Security Issues of Arctic Marine Transport*, in Kraska J., edited by, *Arctic Security in an age of climate change*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 20-32.
- Brosnan I. G. et al. (2013), *Cooperation or Conflict in a Changing Arctic? Opportunities for Maritime Cooperation in Arctic National Strategies*, in Zellen B. S., edited by, *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a warmer world*, University of Calgary Press, Calgary, pp. 83-101.
- Buchanan E. (15/03/2022), “The Ukraine War: Arctic Council Steps into Uncharted Territory”, *Arctic Circle Journal*.
- Caffio F. (2016), “Glossario di Diritto del Mare - Diritto e Geopolitica degli Spazi Marittimi”, *Rivista Marittima*, IV, pp. 11-205.
- Calvello R.A. (2025), “La Svezia si riarma per non morire russa”, in *La febbre dell’Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 10, pp. 243-254.
- Caruso A., Sellari P. (2016), *Geostrategia in Artico tra risorse energetiche, rotte e*

- cambiamenti climatici*, in Paratore E., *Geografia politica e dei territori*, vol.II, Edigeo, Roma, pp.77-91.
- Casagrande G. (2018), *The Polarquest2018 Arctic expedition – A geographical report*, Società Geografica Italiana, Roma.
- Castangia I. (1988), *Sovranità, contiguità territoriale e isole in una controversia internazionale del XVIII secolo*, Jovene, Napoli.
- Central Bank of Iceland (2018), *Annual Report 2017*, Ísafoldarprentsmaðja, Reykjavík.
- Central Bank of Iceland (2019), *Annual Report 2018*, Ísafoldarprentsmaðja, Reykjavík.
- Central Bank of Iceland (2020), *Annual Report 2019*, Ísafoldarprentsmaðja, Reykjavík.
- CeSI (2017), *Competizione tra Stati e corsa alle risorse: la geopolitica dell'Artico*, Osservatorio di politica internazionale.
- Cole S., et al. (2014), “Games in the Arctic: applying game theory insights to the Arctic challenges”, *Polar Research*, 33:1, pp. 1-13.
- Commissione delle Comunità Europee (2008), *Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo e al Consiglio – L'Unione Europea e la regione artica*, Bruxelles, 20.11.2008 COM(2008) 763 definitivo.
- Commissione Europea (1998), *Dimensione Settentrionale*, IP/98/1018, Bruxelles.
- Commonwealth Secretariat (1997), *A Future for Small State: Overcoming Vulnerability*.
- Conforti B. (2013), *Diritto Internazionale*, Editoriale Scientifica, Napoli.
- Conley H. A. (2018), “China's Artic Dream”, *Center for Strategic and International Studies Europe Program*.
- Cuscito G. (2025), “La Cina mette la Russia in ghiaccio”, in *La febbre dell'Artico*, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica, 10, pp. 71-78.
- De Bonis M. (2025), “Per Mosca l'Artico è Russo”, in *La febbre dell'Artico*, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica, 10, pp. 63-70.
- De Sanctis A. (2019), “Il Polo non è ancora l'ombelico del mondo”, in *La febbre dell'Artico*, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica, 1, pp.71-80.
- Di Domenico M. (2019), “La regione artica: il futuro tra diritto e cooperazione”, *Ius In Itinere – Rivista semestrale di diritto*, 1, pp. 242-261.
- Di Liddo M., Manenti F. (2017), *Competizione tra Stati e corsa alle risorse: la geopolitica dell'Artico*, CeSI (Centro Studi Internazionali).
- Degeorges D. (2018), “Guerra fredda al Polo Nord”, *Internazionale*, n.1284, 26, pp. 46-60.
- Deja C. T. R. (2016), *NATO's future role in the Artic*, Air Command and Staff College, Air University.
- Dematteis G. et al. (2010), *Geografia dell'economia mondiale*, UTET, Torino.
- Dialti L. et al. (2015), *Dinamiche della copertura glaciale artica e rotte di navigazione – Studio sulla regione artica*, Istituto Idrografico della Marina, Genova.
- Directorate General For External Policies Of The Union (2010), *The Geopolitics of Artic Natural Resources*, Policy department, European Parliament.

- Distretto Generale A/Conf.151/26 (1992), *Rapporto Della Conferenza Delle Nazioni Unite Sull'ambiente E Lo Sviluppo*, vol.1.
- Dodds K., Ingimundarson V. (2012), “Territorial nationalism and Arctic geopolitics: Iceland as an Arctic coastal state”, *The Polar Journal*, vol.2, issue 1, pp. 21-37.
- Duffy R.R. et al. (2025), “L’Artico è la frontiera scoperta dell’America”, in *La febbre dell’Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 10, pp.181-189.
- Ebinger C., Zambetakis E. (2009), “The geopolitics of Arctic melt”, *International Affairs*, n.85, vol.6, pp. 1215-1232.
- ECONOR-The Economy of the North (2006), *Statistics Norway*, Oslo.
- ECONOR-The Economy of the North (2020), *Statistics Norway*, Oslo.
- EEA – Agenzia Europea per l’Ambiente (2020), *State and Outlook of the Environment Report – SOER 2020*.
- EFLA Consulting Engineering (2017), *The Finnafjord Harbour Project*.
- European External Action Service (2017), *EU Arctic Policy*.
- Evengård B. et al. (2015), *The New Arctic*, Springer, Berlino.
- Field L. et al. (2021), “Restoring Arctic ice – A new way to stabilize the climate”, *Arctic Circle Journal*, 9.
- Finocchietti E., Zarrilli L. (2006), “Landscape Culture and Territorial Development: The Case of Iceland”, *Romanian Review of Political Geography*, 2, pp. 47-55.
- Finocchietti E., Zarrilli L. (2007a), *Paesaggio naturale e politiche di sviluppo territoriale in Islanda*, in Persi P., a cura di, *Recondita armonia. Il Paesaggio tra progetto e governo del territorio*. Atti del III Convegno Internazionale Beni Culturali (Urbino, 5-6-7 ottobre 2006), Istituto Interfacoltà di Geografia, Università degli Studi di Urbino, Urbino, pp. 116-124.
- Finocchietti E., Zarrilli L. (2007b), *Cultura e paesaggio in Islanda: fattori identitari e traiettorie di sviluppo*, in Zarrilli L., a cura di, *Lifescapes. Culture Paesaggi Identità*, FrancoAngeli, Milano, pp. 39-52.
- Fonderico F. (16/10/2007), “L’evoluzione della Legislazione ambientale”, *Giuristi Ambientali*, testo disponibile al sito: <http://www.giuristiambientali.it> (15/10/2025).
- Forbes B. C., Stammer F. (2009), “Arctic climate change discourse: the contrasting politics of research agendas in the West and Russia”, *Polar Research*, 28:1, pp. 28-42.
- Ford J. D., Furgal C. (2009), “Foreword to the special issue: climate change impacts, adaptation and vulnerability in the Arctic”, *Polar Research*, 28:1, pp. 1-9.
- Frederiksen M. Q. (18/05/2021), “How the Arctic Economic Council is Creating Connections in the Arctic”, *Arctic Circle Journal*.
- Glomsrød S., Aslaksen I., edited by (2006), *The Economy of the North*, *Statistics Norway*, December, Oslo.
- Grieger G. (2018), *China’s Arctic Policy – How China aligns rights and interests*, EPRS – European Parliamentary Research Service.
- Haftendorn H. (2013), *The Case for Arctic Governance: The Arctic puzzle*, Institute of International affairs – Centre for Arctic policy studies, University of Iceland, Reykjavík.

- Hallsson H. (2019a), "The Iceland-China model saving the world?", *Icelandic Times - Tourism, Culture and Business*, 42, pp.8-13.
- Hallsson H. (2019b), "The amazing story of Iceland, China and Ambassador Zhi-jian", *Icelandic Times -Tourism, Culture and Business*, 42, pp.20-23.
- Hallsson H. (2019c), "Evolving diplomatic relationship since 1971", *Icelandic Times -Tourism, Culture and Business*, 42, pp.24-25.
- Hallsson H. (2019d), "The Icelandic geothermal model is changing China", *Icelandic Times -Tourism, Culture and Business*, 42, pp.26-28.
- Hastings J. et al. (2015), *Chinese Chess In The Wild West: How Icelanders View The Growing Iceland-China Relationship*, Institute of International Affairs – Centre for Arctic Policy Studies, University of Iceland, Reykjavík.
- Heier T. (2025), "Lasciate la Russia a noi nordici", in La febbre dell'Artico, *LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 10, pp. 233-241.
- Heininen L. (2004), *Circumpolar International Relations and Geopolitics*, Artic Human Development Report, University of Lapland, Finland.
- Heininen L. (2012), *State of the Arctic Strategies and Policies – A Summary*, Arctic Yearbook, pp.12-14.
- Heininen L. (2013a), "Politicization" of the Environment: Environmental Politics and Security in the Circumpolar North, in Zellen B. S., edited by, *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a warmer world*, University of Calgary Press, Calgary, pp.35-55.
- Heininen L. (2013b), *Redefined Northern Security-a challenge to Artic geopolitics?*, NRF, University of Lapland, Finland.
- Heininen L. et al., edited by (2015), *Arctic Yearbook 2015. Arctic Governance and Governing*, Northern Research Forum, Akureyri.
- Heininen L. (2019), *Special Features of Arctic Geopolitics – A Potential Asset for World Politics*, in Finger M., Heininen L., edited by, *The GlobalArctic Handbook*, Springer, Berlino, pp.215-234.
- Heininen L. (04/02/2021), "The GlobalArctic Mission Council", *Arctic Circle Journal*.
- Helgason H. (2012), *The Finnafjord Harbour Project*, EFLA.
- Helgason H. (20/11/2018), *Northern Dimension Future Forum on Transport – PPP Project Finnafjord Iceland*, EFLA, Brussels.
- Helgason H. (2020), *Infrastructure Development Plan for Arctic Container shipping – PPP Project Finnafjord Iceland*, EFLA.
- Hersoug B. et al. (2022), *Gestione della pesca basata sui diritti*, Parlamento Europeo - Direzione generale Politiche interne dell'Unione.
- Hoel A. H. (2008), "Tepori nordici", in *Partita al polo*, *LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 3, pp.57-62.
- Holland A. (2014), *America's Role in the Arctic-Opportunity and Security in the High North*, ASP (American Security Project).
- Hong N. (2013), *Energy and the Arctic Dispute: Pathway to Conflict or Cooperation?*, in Zellen B. S., edited by, *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a warmer world*, University of Calgary Press, Calgary, pp.103-113.

- Huebert R. (2009), *Cooperation or Conflict in the Arctic, Changes in the Arctic Environment and the UNCLOS*, 33° COLP Conference.
- Humpert M., Rasputnik A. (2012), *The Future of Arctic Shipping Along the Trans-polar Sea Route*, Arctic Yearbook, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 281-307.
- Huntington H. P. et al. (2019), *Climate change in context: putting people first in the Arctic, Regional Environmental Change*, Springer, Berlino.
- IMO - International Maritime Organization (2016), *Polar Code. International Code for ships operating in Polar waters*.
- Information Office of the State Council of the People's Republic of China (2018), *China's Arctic Policy*.
- Ingimundarson V. (2011), *Territorial discourses and identity politics: Iceland's role in the Arctic*, in Kraska J., edited by, *Arctic Security in an Age of Climate Change*, Cambridge University Press, Cambridge, pp.174-189.
- Ingimundarson V. (2015), “Framing the national interest: The political uses of the Arctic in Iceland’s foreign and domestic policies”, *The Polar Journal*, 5 (1), pp. 82-100.
- IPCC (2013), *Summary for Policymakers, in Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Stocker T.F. et al., edited by, Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom, and New York, NY, USA.
- IPCC (2019), *The Ocean and Cryosphere in a Changing Climate – A Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*, Working Group II Technical Support Unit.
- Jensen L. C., Skedsmo P. W. (2010), “Approaching the North: Norwegian and Russia foreign policy discourses on the European Arctic”, *Polar Research*, 29 (3), pp. 439-450.
- Jones E. P. (2001), “Circulation in the Arctic Ocean”, *Polar Research*, 20 (2), pp. 139-146.
- Jonsson A. (2009), *Why Iceland? How one of the world’s smallest countries became the meltdown’s biggest casualty*, McGraw Hill, New York.
- Kankaanpää P., Young O.R. (2012), “The effectiveness of the Arctic Council”, *Polar Research*, 31 (1), pp. 1-14.
- Käpylä J., Mikkola H. (2013), *The growing Arctic interests of Russia, China, The United States and the European Union*, The Global Arctic 133, FIIA Briefing Paper 133, The Finnish Institute of International Affairs.
- Käpylä J., Mikkola H. (2015), *On Arctic Exceptionalism*, The Finnish Institute of International Affairs, Working Paper 85.
- Konyshov V., Sergunin A. (2019), *The Changing Role of Military Power in the Arctic*, in Finger M., Heininen L., edited by, *The Global Arctic Handbook*, Springer, Berlino, pp.171-195.
- Kopra S. (2019), *Climate Change and China’s Rise to Great Power Status: Implications for the Global Arctic*, in Finger M., Heininen L., edited by, *The Global Arctic Handbook*, Springer, Berlino, pp.125-139.

- Koskinen L. (2017), *Arctic security: stable cooperation prevents conflict in the Arctic*, Tallin University of Technology, School of Business and Governance, Department of Law, Tallinn.
- Kuersten A. (2016), *The Arctic Five versus the Arctic Council*, Briefing Note, Arctic Yearbook.
- Kullerud L. et al. (2021), “UArctic and the Arctic Council at 25”, *Pathways*, 1 (5), p.17.
- Lacy T. G. (1998), *Ring of Seasons - Iceland, its Culture and History*, The University of Iceland Press, Reykjavík.
- Larsen J. M., Fondahl G., edited by (2014), *Arctic Human Development Report – Regional Processes and Global Linkages*, Nordic Council of Ministers, Copenhagen.
- Letizia D. (2019), *La corsa all'Artico - La comprensione della nostra attualità economica, diplomatica ed ecologica in rapporto all'Artico*, Youcanprint, Lecce.
- Li X., Peng B. (2019), *The Rise of China in the Emergence of a New Arctic Order*, in Finger M., Heininen L., edited by, *The GlobalArctic Handbook*, Springer, Berlin, pp.197-213.
- Ly Kieu Le Nguyen (2015), *Selling Energy to China: Chinese Energy Politics in the Arctic*, Department of Culture Studies and Oriental Languages, University of Oslo, Oslo.
- Maass M. (2009), “The elusive definition of the small state”, *International Politics*, 46 (1), pp. 65-83.
- Medby I. A. (2018), “Articulating state identity: “Peopling” the Arctic state”, *Political Geography*, 62, pp. 116-125.
- Mian M. (2018), *Artico – La battaglia per il Grande Nord*, Neri Pozza Editore, Verona.
- Mikkola H. (2009), *The Politics of the Ice Melt: Geopolitical and geo-economic implications of the Arctic transformation*, HENVI Seminar, The Finnish Institute of International Affairs.
- Ministero dell’ambiente e della Tutela del Territorio (2001), *Repertorio degli Accordi, Convenzioni e Trattati Internazionali per la Protezione dell’Ambiente*, a cura del Servizio per lo Sviluppo Sostenibile.
- Ministry for Foreign Affairs Iceland (2005), *North meets North – Navigation and the future of the Arctic*.
- Ministry for Foreign Affairs Iceland (2007), *Breaking the Ice: Arctic Development and Maritime Transportation Prospects of the Transarctic Route – Impact and Opportunities*, Akureyri.
- Ministry for Foreign Affairs Iceland (2018), *Icelandic Foreign Affairs*.
- Molenaar E.J., Elferink A.G.O. (2014), *The future of the Arctic region-Cooperation or confrontation?*, AIV - Advisory council on International Affairs, The Hague.
- Moraca S. (26/02/2021), “La geopolitica delle terre rare nella Groenlandia ‘cinese’”, *Corriere della sera Dal Mondo*.
- Morgan S. (2019), “C’è vita nell’Artico”, in *La febbre dell’Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 1, pp.97-107.
- Moscatelli O. (2025), “I russi si fanno piacere i cinesi ma sognano il triangolo con

- l’America trumpiana”, in *Tutti contro tutti, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 10, pp. 55-61.
- Mychaljyszyn N. (2008), *The Arctic: Geopolitical issues*, Canadian Library of Parliament.
- NATO Parliamentary Assembly (2017), *Nato and security in the Artic*, Report, Political committee.
- Nilsson A. E. et al. (2019), “Towards improved participatory scenario methodologies in the Arctic”, *Polar Geography*, 44 (2), pp. 75-89.
- Nopens P. (2010), “The impact of Global Warming on the Geopolitics of the Arctic. A Historical Opportunity for Russia?”, *Security Policy Brief*, n.8, EGMONT Royal Institute for International Relations, 3.
- North Pacific Fishery Management Council (2009), *Fishery Management Plan for Fish Resources of the Arctic Management Area*, Anchorage, Alaska.
- Østerud O., Hønneland G. (2014), “Geopolitics and International Governance in the Arctic”, *Arctic Review on Law and Politics*, 5:2 pp. 156-176.
- Østhagen A. (2017), “Geopolitics and security in the Artic: what role for the EU?”, *European View*, 16, pp. 239-249.
- Østhagen A. (2019), “Di chi è l’Artico? Atlante Geopolitico del Grande Nord”, in *La febbre dell’Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 1, pp.61-70.
- Østhagen A. et al. (2020), “Geopolitics and Neglected Arctic Spaces – Three Northern Perspectives on Balancing External Interests”, *Northern Connection*, Center for Strategic and International Studies.
- Palosaari T. (2012), “The Amazing Race. On resources, conflict, and cooperation in the Arctic”, *Nordia Geographical Publications*, 40:4, pp. 13-30.
- Palosaari T. (2019), *The Arctic Paradox (and How to Solve It): Oil, Gas and Climate Ethics in the Arctic*, in Finger M., Heininen L., edited by, *The GlobalArctic Handbook*, Springer, Berlino, pp.141-151.
- Pálsson G., Durrenberger P. (1989), *The anthropology of Iceland*, University of Iowa Press, Iowa City.
- Pálsson G., Durrenberger P. (1996), *Images of contemporary Iceland. Everyday Lives and Global Contexts*, University of Iowa Press, Iowa City.
- Petroni F. (2019a), “Centralità e fragilità strategica dell’Artico”, in *La febbre dell’Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 1, pp.29-40.
- Petroni F. (2019b), “Di ghiaccio e fuoco - Geopolitica d’Islanda”, in *La febbre dell’Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 1, pp.195-203.
- Pietrobon E., (28/02/2018), “La corsa all’Artico nello scacchiere geopolitico internazionale”, *ASRIE Analytica- Risk Assessment and Geopolitical Intelligence*.
- Popescu I., Poulsen K. (2012), *La pesca in Islanda: Sintesi*, Parlamento Europeo- Direzione generale delle politiche interne dell’Unione, Unità tematica B: Politiche strutturali e di coesione.
- Pórðarson G. (2021), “Towards a sustainable Arctic”, *Pathways*, 1 (5), pp. 4-5.
- Raspotnik A. (2018), *The European Union and the Geopolitics of the Arctic*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham.
- Santoro D. (2019), “Gli indigeni nell’Artico: chi sono e che cosa (non) vogliono”,

- Appendice, in Morgan S., C'è vita nell'Artico, in *La febbre dell'Artico, LIMES - Rivista Italiana di Geopolitica*, 1, pp.107-110.
- Srm (2018a), *Maritime Sustainable Development in the High North: Green Finance, Alternative Fuels and the Northern-Sea Route*, in *Italian Maritime Economy. Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia*, Rapporto Annuale. Giannini Editore, Napoli, pp. 103-119.
- Srm (2018b), *La Via della Seta: lo stato dell'arte, gli investimenti in infrastrutture e le opportunità di un grande progetto di sviluppo*, in *Italian Maritime Economy. Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia*, Rapporto Annuale. Giannini Editore, Napoli, pp. 181-205.
- Srm (2018c), *The Belt & Road Initiative and the Role that Mediterranean Region should Play*, in *Italian Maritime Economy. Cina, corridoi energetici, porti e nuove rotte: geomappe di un Mediterraneo che cambia*, Rapporto Annuale. Giannini Editore, Napoli, pp. 207-221.
- Stefansson Arctic Institute (2004), *Arctic Human Development Report*, 1.
- Strobel M. (2010), *Geopolitique des régions polaires*, Université Paris, Paris.
- Suvanto V. P. (2016), *Geopolitics of the Arctic: Challenges and Prospects*, Memoria del Master en Estudios Internacionales, Universitat de Barcelona.
- Thorhallsson B. (2018a), "A small state in world politics: Iceland's search for shelter", *Icelandic Review of Politics and Administration*, 14:1 (Special issue on power and democracy in Iceland), pp. 61-82.
- Thorhallsson B. (2018b), "Nordicness as a shelter: the case of Iceland", *Global Affairs*, 4 (4-5), pp. 377-390.
- Tillman H. et al. (2018), "The Polar Silk Road. China's New Frontier of International Cooperation", *China Quarterly of International Strategic Studies*, 4:3, pp. 345-362.
- United Nations Permanent Forum on Indigenous Issues (2009), "Indigenous Peoples in the Arctic Region, Indigenous People – Indigenous Voices", *Factsheet*.
- USGS – science for a changing world (2008), *Introduction to the 2008 Circum-Arctic Resource Appraisal (CARA)*, Professional Paper.
- Vasiliev A. (26/01/2021), "Russia: The New Arctic Strategy", *Arctic Circle Journal*.
- Vasiliev A. (29/01/2021), "The Northern Sea Route: from strategies to realities", *Arctic Circle Journal*.
- Vasiliev A. (29/03/2021), "Priorities of the Russian Chairmanship of the Arctic Council 2021-2023", *Arctic Circle Journal*.
- Vasiliev A. (08/07/2021), "The Russian Arctic/LNG Production Strategy: Implications of the Global Decarbonization Drive", *Arctic Circle Journal*.
- Vasiliev A. (20/09/2021), "A Story of an Image: The Arctic Council at 25 – Reflections", *Arctic Circle Journal*.
- Vettore S. (2013), "Alla (ri)conquista dell'Artico", *Osservatorio di Politica Internazionale*.
- Vital D. (1967), *The Inequality of States: A Study of the Small Power in International Relations*, Clarendon Press, Oxford.
- Vitale A., a cura di (2010), "Il confronto internazionale nell'Artico", *Osservatorio di Politica Internazionale – ISPI*, n.24, pp.1-17.

- Yangjun W. et al. (2018), "Investigating the effect of Arctic sea routes on the global maritime container transport system via a generalized Nash equilibrium model", *Polar Research*, 37 (1), pp.1-10.
- Zarrilli L. (2011a), "Iceland and the Crisis: Territory, Europe, Identity", *Romanian Review of Political Geography*, n.1, pp. 5-15.
- Zarrilli L. (2011b), *L'Islanda al tempo della kreppa. Crisi economica, prospettiva europea e identità nazionale*, in Banini T., a cura di, *Mosaici identitari. Dagli italiani a Vancouver alla kreppa islandese*, Editrice Nuova Cultura, Roma, pp. 267-285.
- Zysk K. (2013), *Russia's Arctic Strategy: Ambitions and Restraints*, in Zellen B. S., edited by, *The Fast-Changing Arctic – Rethinking Arctic Security for a warmer world*, University of Calgary Press, Calgary, pp.281-296.

Riferimenti normativi

- Accordo volto a impedire la pesca non regolamentata nelle acque d'altura del Mar Glaciale Artico centrale (15/03/2019), www.eur-lex.europa.eu
- Agreement between The Department of Defense of The USA and the Ministry for Foreign Affairs of Iceland (2017), Reykjavík, www.state.gov
- Agreement on Cooperation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in The Arctic (2011), www.oarchive.arctic-council.org
- Agreement on Cooperation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic (2013), www.oarchive.arctic-council.org
- Agreement on Enhancing International Arctic Scientific Cooperation (2017), www.oarchive.arctic-council.org
- Arctic Environmental Protection Strategy, Rovaniemi, Finland (1991), www.library.arcticportal.org
- Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (1994), www.eur-lex.europa.eu
- Convenzione di Ginevra sull'inquinamento atmosferico transfrontaliero a grande distanza (1979), www.eur-lex.europa.eu
- Convenzione ILO 107 – Indigenous and Tribal Populations Convention. (1957), www.ilo.org
- Convenzione ILO 169 – Indigenous and Tribal Peoples Convention. (1989), www.ilo.org
- Declaration Concerning the Prevention of Unregulated High Seas Fishing in The Central Arctic Ocean (2015), Oslo, www.wto.org
- Declaration on the Establishment of The Arctic Council (19/09/1996), Ottawa, www.oarchive.arctic-council.org
- Dichiarazione delle Nazioni Unite sull'ambiente umano, Stoccolma (1972), www.mite.gov.it
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) (1973/1978), www.imo.org
- International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC) (1995), www.imo.org
- Joint Statement on Arctic Council Cooperation Following Russia's Invasion of Ukraine (03/03/2022), U.S. Department of State, www.state.gov

Protocollo Di Kyoto Della Convenzione Sui Cambiamenti Climatici (1997), Kyoto,
www.mite.gov.it

Rapporto Brundtland (1987), www.isprambiente.gov.it

The Ilulissat Declaration – Arctic Ocean Conference (28/05/2008), Ilulissat, Greenland, www.arcticportal.org

United Nations Framework Convention on Climate Change (1992), www.unfccc.int

Sitografia

- www.ac.nato.int, NATO Allied Air Command, “Iceland's role in NATO integrated air and missile defence system”.
- www.agenziacoesione.gov.it, Agenzia per la Coesione Territoriale, “Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile”.
- www.agenziacoesione.gov.it, Agenzia per la Coesione Territoriale, I Sustainable Development Goals dell'Agenda 2030.
- www.aleut-international.org, Aleut International Association.
- www.amap.no, AMAP – Arctic Monitoring & Assessment Programme – Working Group of the Arctic Council, “AMAP and the Arctic Council”.
- www.arcis.com. Società Geografica Italiana Onlus, “Alla scoperta delle regioni artiche attraverso i documenti custoditi negli Archivi della Società Geografica Italiana”.
- www.arctic-council.org, Arctic Council.
- www.arcticathabaskancouncil.com, Arctic Athabaskan Council.
- www.arcticcentre.org, Arctic Centre-University of Lapland, “The Arctic Council can continue without Russia”, Timo Koivurova, 10/03/2022.
- www.arcticcircle.org, Arctic Circle.
- www.arcticeconomiccouncil.com, Arctic Economic Council.
- www.arcticiceland.is, Icelandic Arctic Cooperation Network, “Arctic Indigenous Peoples”.
- www.arcticiceland.is, Icelandic Arctic Cooperation Network, “Arctic Definitions”.
- www.arcticpeoples.com, Arctic Council Secretariat, Arctic Athabaskan Council.
- www.arcticpeoples.com, Arctic Council Secretariat, Gwich'in International Council.
- www.arcticpeoples.com, Arctic Council Secretariat, Inuit Circumpolar Council.
- www.arcticpeoples.com, Arctic Council Secretariat, Russian Association of Indigenous Peoples Of the North (RAIPON).
- www.arcticpeoples.com, Arctic Council Secretariat, Saami Council.
- www.arcticportal.org, Arctic Portal, Mappa dell'Artico.
- www.arctictoday.com, Arctic Today, “Iceland's proposed new container port creates controversy”, Vala Hafstað, 23/04/2019.
- www.arcticyearbook.com, Arctic Yearbook, “The Arctic Five Versus the Arctic Council”, Kuersten A., 2016.

- www.are.admin.ch, Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, “1992: Conferenza delle Nazioni Unite su ambiente e sviluppo, Vertice della Terra di Rio de Janeiro”.
- www.arketipomagazine.it, “Harpa Concert Hall and Conference Centre in Reykjavík-Iceland, Henning Larsen Architects”, Roberto Cavalli, 23/10/2014.
- www.artico.itd.cnr.it, La distribuzione delle popolazioni indigene nell’Artico.
- www.artico.itd.cnr.it, Consiglio Nazionale delle Ricerche, “Elenco cronologico delle più importanti esplorazioni artiche”.
- www.artico.itd.cnr.it, Consiglio Nazionale delle Ricerche, “Consiglio Artico”.
- www.artico.itd.cnr.it, Consiglio Nazionale delle Ricerche, “I popoli dell’Artico”.
- www.aspeniaonline.it, Aspenia online-International Analysis and commentary, “Cina e ambiente: dopo i tassi di crescita, la qualità”, Paolo Vincenzo Genovese, 27/03/2021.
- www.assocamerestero.it, Associazione delle Camere di Commercio Italiane all’Estero, “Scenario ambientale brasiliano nel 2021: opportunità e sfide nelle pratiche sostenibili”, 03/05/2022.
- www.blitzquotidiano.it, “Consiglio Artico: al «G8 del Polo Nord» ammesse anche Cina e Italia”, Sansonetti A., 15/03/2013.
- www.blueconomy.com, “Russia e Cina, nuova alleanza sull’Artico: Mosca formerà i marittimi cinesi per la navigazione polare”, 12/11/2025.
- www.brainfactor.it, Testata registrata al tribunale di Milano n. 538 del 18/9/2008, “Le strategie internazionali di difesa in Artico”, Pietro Lucania – 25/02/2020, ISSN 2035-7109.
- www.bremenports.de, Bremenports GmbH & Co. KG, “Finnafjord Port Project”.
- www.britannica.com, Britannica, “Global Warming”.
- www.britishseafishing.co.uk, British Sea Fishing, “The Cod Wars”.
- www.caff.is, CAFF – Conservation of Arctic Flora and Fauna, “Program for the Conservation of Arctic Flora and Fauna Framework Document (1991)”.
- www.centrostudi-italiacanada.it, Centro Studi Italia Canada, “Sovranità nell’Artico: rivendicazioni territoriali tra gli Stati artici”, Laura Borzi, 03/05/2021.
- www.cepa.org, The Center for European Policy Analysis, “Building a Trans-Polar Bridge”, James Foggo e Rachael A. Gosnell, 21/05/2021.
- www.cesi-italia.org, Ce. S.I.- Centro Studi Internazionali, “La dimensione geopolitica della corsa alle terre rare”, Sara Gianesello, 02/12/2020.
- www.cesi-italia.org, Ce. S.I.- Centro Studi Internazionali, “La Polar Silk Road: un riflesso dell’ambizione di Pechino nella conquista della leadership globale”, Federica Santoro, 16/01/2020.
- www.consilium.europa.eu, Consiglio Europeo-Consiglio dell’Unione Europea, “Cambiamenti climatici: il contributo dell’UE”.
- www.consilium.europa.eu, Consiglio Europeo-Consiglio dell’Unione Europea, “Green Deal europeo”.
- www.consilium.europa.eu, Consiglio Europeo-Consiglio dell’Unione Europea, “Accordo di Parigi sui cambiamenti climatici”, ultima modifica 15/11/2021.
- www.consilium.europa.eu, Consiglio Europeo-Consiglio dell’Unione Europea, “Vertice sui cambiamenti climatici COP26”, ultima modifica 17/11/2021.

- www.consilium.europa.eu, Consiglio Europeo-Consiglio dell’Unione Europea, “Ar-
tico centrale: l’UE concluderà un accordo contro la pesca non regolamentata”,
comunicato stampa, 04/03/2019.
- www.cosvig.it, CoSviG-Consorzio per lo Sviluppo delle aree Geotermiche, “Il ca-
lore della Terra dell’Islanda”, 13/12/2012.
- www.cryopolitics.com, Cryopolitics, “Welcome to the geoengineered Arctic”, Mia
Bennet, 15/10/2019.
- www.cryopolitics.com, Cryopolitics, “The Arctic shipping route no one’s talking
about”, Mia Bennet, 23/04/2019.
- www.cryopolitics.com, Cryopolitics, Evoluzione della Transpolar Sea Route
www.data.worldbank.org, The World Bank, “International Tourism, number of ar-
rivals-Iceland”.
- www.difesa.it, Ministero della Difesa, “Un’originale politica di sicurezza: il caso
dell’Islanda”, Gianluca Sardellone – Roma, 10/07/2012.
- www.diplomacy.edu, Diplo, “What is a small state?”.
- www.dirittoconsenso.it, DirittoConsenso, “La tutela internazionale dell’ambiente”,
Deborah Veraldi, 12/11/2020.
- www.dredgingtoday.com, “Finnafjord Port Plans take shape” di Dredging Today –
11/04/2019.
- www.ec.europa.eu, European Commission, “Search and Rescue (SAR) operation”
www.eea.europa.eu, Agenzia europea dell’ambiente, “Qual è la differenza tra adat-
tamento e mitigazione?”.
- www.eea.europa.eu, Agenzia europea dell’Ambiente, “Lo stato dell’ambiente in Eu-
ropa nel 2020: urge un cambio di rotta per affrontare le sfide poste dai cambia-
menti climatici, invertire il processo di degrado e assicurare il benessere alle ge-
nerazioni future”, 23/11/2020.
- www.en.raipon.info, Russian Association of Indigenous Peoples Of the North
(RAIPON).
- www.eppr.org, EPPR – Arctic Council Working Group, “Agreement on Cooper-
ation on Marine Oil Pollution Preparedness and Response in the Arctic
(MOSPA)”.
- www.eppr.org, EPPR – Arctic Council Working Group, “Agreement on Cooper-
ation on Aeronautical and Maritime Search and Rescue in the Arctic (SAR)”.
- www.essay.isponline.it, ISPI-Italian Institute for International Political Studies,
“Artico-Il Grande Gioco del secolo”, Marzio G. Mian.
- www.eur-lex.europa.eu, European Union, “Protocollo di Kyoto sui cambiamenti cli-
matici”.
- www.europarl.europa.eu, Parlamento Europeo, China’s Belt and Road Initiative
www.ferdamalastofa.is, Ferðamálastofa- Icelandic Tourism Board, “Numbers of
foreign visitors”.
- www.foreignpolicy.com, FP insider, “After Ukraine, Can the Arctic Peace Hold?- A
Western boycott of the Arctic Council could backfire”, Ingrid Burke Friedman,
04/04/2022.
- www.geopolitica.info, Geopolitica-Centro Studi dal 2004, “La geopolitica delle
rotte marittime”, Federico Bosco, 14/03/2020.

- www.globalgeografia.com, “I Grandi Esploratori: Amundsen”.
- www.government.is, Government of Iceland-Ministry of Food, Agriculture and Fisheries, “Fisheries in Iceland”.
- www.government.is, Government of Iceland-Business and Industry, “Tourism in Iceland”.
- www.government.is, Government of Iceland-Diplomatic Missions, “Iceland and NATO”.
- www.grandinavigatori.it, Itinerario di viaggio della Fram.
- www.greal.eu, UER Greal-Geographic Research and Application Laboratory, “Spedizione artica PolarQuest2018: relazione sintetica”, Greal, 27/09/2018.
- www.gwichincouncil.com, Gwich'in Council International.
- www.harpa.is, Harpa Concert Hall and Conference Centre.
- www.highnorthnews.com, High North News, “Iceland Invests in Arctic Shipping With Development of Finnafjord Deep-Water Port” di Malte Humpert – 16/04/2019.
- www.highnorthnews.com, High North News, “Establishes Deep-Water Port – Iceland Wants to Become Polar Navigation Hub” – 30/04/2019.
- www.highnorthnews.com, High North News, “Number of Tourists to Iceland Likely To Double in 2022”, Trine Jonassen, 16/12/2021.
- www.highnorthnews.com, High North News, “China Launches 18-Day Arctic Express Containership Route To Europe With Stops in UK, Germany, Poland”, 18/08/2025.
- www.huffingtonpost.it, “Geopolitica dell’Artico, tra risorse e interessi espansionistici”, Colella R., 27/02/2017.
- www.humanrights.is, Mannréttindaskrifstofa Islands-Icelandic Human Rights Centre, “Indigenous Peoples”.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “Genesi ed evoluzione della strategia cinese in Artico”, Marco Volpe- 09/01/2020.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “Un nuovo porto in Islanda per rivoluzionare il traffico marittimo artico”, Marco Volpe, 10/08/2020.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “L’ascesa islandese nella geopolitica artica”, Marco Volpe, 17/11/2020.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “Terre rare in Groenlandia: mai il progetto di Kvanefjeld così vicino all’avvio”, Marco Volpe, 09/01/2021.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “La Rotta Transpolare: una nuova Suez?”, Francesca Foliti, 28/01/2021.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “Priorità in Artico: Search and Rescue”, Marco Volpe, 20/03/2021.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “Il cambiamento climatico in Russia”, Giovanni Ragusa, 25/05/2021.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “Entra in vigore il divieto di pesca non regolamentata nell’Oceano Artico Centrale. Che significa?”, Marco Volpe, 20/07/2021.
- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “La guerra della Russia di Putin e i suoi effetti strategici nell’Artico”, Simone Floris, 21/04/2022.

- www.iari.site, IARI-Istituto Analisi Relazioni Internazionali, “La via dell’Artico tra Stati Uniti, Russia e Cina”, Laura Campione, 28/10/2025.
- www.ilfattoquotidiano.it, Il fatto quotidiano, “Riscaldamento globale, rapporto IPPC: “Se non freniamo aumento temperature, ancora più tempeste, alluvioni, siccità”, Luisiana Gaita, 08/10/2018.
- www.ilfattoquotidiano.it, Il fatto quotidiano, “Una nave container cinese ha compiuto il primo viaggio commerciale diretto verso l’Europa attraverso l’Artico”, Giovanni Panzeri, 26/10/2025.
- www.ilmanifesto.it, Il Manifesto, “I 100 modi in cui Trump sta distruggendo l’ambiente”, Stella Levantesi, 13/06/2020.
- wwwilmessaggero.it, Il Messaggero, Rotta artica e Rotta di Suez a confronto.
- www.ilpost.it, “È finita la più grande missione artica di sempre-Dopo un anno di ricerche e raccolte di dati, la Polarstern è tornata a casa trovando un mondo diverso” – 12/10/2020.
- www.imo.org, IMO – International Maritime Organization, “International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)”.
- www.imo.org, IMO – International Maritime Organization, “International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC)”.
- www.ingvambiente.com, INGV Ambiente-Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia, “MOSAiC, qual è lo scopo della spedizione scientifica in Artide isolata dal SARS-CoV-2”, Ingrid Hunstad - 28/04/2020.
- www.insideover.com, “Tra Cina e Islanda un’intesa strategica per la transizione energetica”, Claudia Maria Iannello, 03/11/2025.
- www.inuitcircumpolar.com, Inuit Circumpolar Council.
- www.islanda.it, “Un po’ di storia d’Islanda”, 03/01/2013.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “La politica ambientale in Cina”, Filippo Fasulo, 13/07/2016.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Materie prime- Terre rare sempre più strategiche”, Gabriele G. Marchionna, Alberto Prina Cerai, 06/11/2020.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Il dilemma dell’India”, 17/11/2021.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Invasione russa dell’Ucraina: le reazioni del mondo in 5 mappe”, Francesco Salesio Schiavi et al, 03/03/2022.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Bombe sui piani di Kiev”, Alessandro Gili e Alberto Rizzi, 04/03/2022.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Nuove rotte globali da conquistare”, Angela Stefania Bergantino, 08/04/2022.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, Votazione dei Paesi nell’UNGA.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Quanto fanno male i dazi alla Cina?”, Guido Alberto Casanova, 18/04/2025.
- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “Dazi USA-Cina, guerra rimandata?”, Alessia De Luca, 13/05/2025.

- www.ispionline.it, ISPI-Istituto per gli Studi di Politica Internazionale, “COP30: chi guida (e chi frena) la transizione”, Matteo Villa, Giovanni Maria Della Gatta, 12/11/2025.
- www.isprambiente.gov.it, ISPRA-Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, “Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) – Report”.
- www.isprambiente.gov.it, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, “Protocollo di Kyoto”.
- www.lastampa.it, La Stampa, “Piano da 20 miliardi sui porti. Così la Cina punta all’Artico”, 17/07/2017.
- www.limesonline.com, Limes online, Le nuove rotte artiche.
- www.limesonline.com, Limes online, GIUK Gap.
- www.marineinsight.com, Marine Insight, “What is Arctic Bridge Sea Route?”, Sharda, 22/01/2019.
- www.maritime-executive.com, The Maritime Executive - Intellectual Capital for Leaders, “Bremenports Sign Agreement for New Icelandic Seaport”, 11/04/2019
- www.mentepolitica.it, Mente politica-La politica in testa, “La politica ambientale di Obama” di Alessandra Bitumi, 10/06/2014.
- www.mite.gov.it, Governo Italiano-Ministero della Transizione Ecologica, “Il contesto Internazionale”, 13/09/2021.
- www.mite.gov.it, Governo Italiano - Ministero della Transizione Ecologica, “La storia degli accordi internazionali sul clima”.
- www.mite.gov.it, Governo Italiano - Ministero della Transizione Ecologica, “COP21 – l’Accordo di Parigi”.
- www.nationsonline.org, Isola di Grimsey.
- www.nato.int, NATO-North Atlantic Treaty Organization, “Iceland and NATO”
- www.ncdc.noaa.gov, National Centers for Environmental Information-National Oceanic and Atmospheric Administration, “Billion-Dollar Weather and Climate Change Disasters: Overview”, 2021.
- www.nordics.info, Nordics info, Il Consiglio Artico.
- www.nordregio.org, Nordregio, “Resources in the Arctic 2019”, Eeva Turunen.
- www.nordregio.org, Nordregio, Distribuzione delle risorse energetiche nell’Artico.
- www.nrdc.org, Natural Resources Defense Council 2022, “Global Warming”, MacMillan A., Turrentine J., 07/04/2021.
- www.nytimes.com, The New York Times, “New Technologies Redraw the World’s Energy Picture”, Clifford Krauss, 25/10/2011.
- www.nytimes.com, The New York Times, “American Companies Still Make Aluminum. In Iceland”, Binyamin Appelbaum, 01/07/2017.
- www.ocean4future.org, Ocean for Future, Zonazione delle acque internazionali.
- www.open.luiss.it, Luiss Open, “L’America verde di Biden. Una rinnovata politica ambientale implica nuove sfide per l’Unione europea”, 12/02/2021.
- www.ossevatorioartico.it, “Il permafrost costerà caro alla Russia”, Leonardo Parigi, 31/01/2019.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Spedizione MOSAiC, la più grande missione artica di ricerca della storia”, Leonardo Parigi – 25/09/2019.

- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Arctic Circle, appello alla stabilità regionale”, Leonardo Parigi, 15/10/2019.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “L’Islanda nell’Artico: politica, economia e strategia della terra di ghiaccio”, Leonardo Parigi, 09/11/2019.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La storia del Passaggio a Nord Ovest”, Leonardo Parigi – 22/02/2020.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Polo Nord, territorio e contese nell’Artico”, Marco Leone – 22/04/2020.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Washington, prossima fermata: Nuuk”, Federico Petroni, 05/05/2020.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Economia Islanda: tra pesca, turismo e logistica del futuro”, Marco Leone, 21/05/2020.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Polo Nord abitanti: le popolazioni indigene dell’Artico”, Leonardo Parigi – 02/06/2020.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Terre rare: cosa sono, dove si trovano, a cosa servono”, Marco Leone, 03/09/2020.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La Russia e la difesa dell’Artico”, Leonardo Parigi – 22/01/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Il mercato ittico islandese”, Andrea Delvescovo, 25/01/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Le incognite della Polar Silk Road”, Marco Leone – 27/01/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “L’Artico nel XIV Piano Quinquennale”, Marco Volpe – 02/04/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La Russia rivendica i fondali marini del Mar Glaciale Artico”, Leonardo Parigi – 07/04/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La Groenlandia cambia idea?”, Giulia Sacchi – 08/04/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Un nuovo studio per il trasporto marittimo artico”, Leonardo Parigi – 22/04/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La tragica spedizione di Henry Hudson”, Filiberto Ciaglia – 26/04/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La via per l’indipendenza di Nuuk”, Giulia Sacchi – 12/05/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Prove di convivenza nell’Artico”, Francesca Chierchia – 14/05/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Nuove frontiere spaziali per i lanci artici”, Giancarlo La Rocca – 17/05/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Al via High North21 nel Mar Glaciale Artico”, Redazione – 28/05/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Scienza e politica dominano la scena dell’Arctic Circle Assembly”, Leonardo Parigi, 16/10/2021.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La globalità del conflitto ucraino costringe la Cina a riposizionarsi nell’Artico”, Marco Volpe, 03/03/2022.
- www.osservatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Il ruolo del cambiamento climatico

- nello sviluppo della Rotta Marittima Settentrionale”, Gianmaria Dall’Asta, 04/03/2022.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Guerra in Ucraina, tutti contro la Russia nell’Artico”, Leonardo Parigi, 31/03/2022.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Putin: La guerra non fermi lo sviluppo dell’Artico”, Leonardo Parigi, 13/04/2022.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Come la guerra può cambiare la Rotta Marittima Settentrionale”, Gianmaria Dall’Asta, 16/04/2022.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, Spedizioni artiche di Henry Hudson.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, Itinerario spedizione Polarstern.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La NATO e l’Artico: priorità, ma senza strategia”, Enrico Peschiera, 03/07/2024.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “Il gas russo artico viaggia (ancora) attraverso l’Europa”, 30/10/2025.
- www.ossevatorioartico.it, Osservatorio Artico, “La Russia punta sulla pesca per rafforzare la sua economia artica”, Tommaso Bontempi, 18/02/2025.
- www.paleoantropo.net, Paleontologia e Antropologia, La piattaforma continentale.
- www.pame.is, PAME-Protection of the Arctic Marine Environment.
- www.pame.is, PAME-Protection of the Arctic Marine Environment, “Arctic Marine Shipping Assessment (AMSA)”.
- www.pame.is, PAME-Protection of the Arctic Marine Environment, “Arctic Marine Strategic Plan (AMSP)”.
- www.polarconnection.org, The Polar Connection – Home of Polar Research and Policy Initiative, “One Arctic or two? Polar geopolitics in the wake of the Ukraine conflict”, Polar Research and Policy Initiative, 11/05/2022.
- www.porttechnology.org, Port Technology, “New Iceland Port Receives Green Light”, Jack Donnelly, 15/04/2019.
- www.prnewswire.com, Cision PR Newswire, “Global Leaders Gather For Inaugural Arctic Circle Assembly October 12-14, 2013, in Reykjavik, Iceland”, 07/10/2013
- www.raipon.info, Russian Association of Indigenous Peoples of the North (RAIPON).
- www.rainews.it, Rai News, “Ecco perché l’Artico è la nuova frontiera dell’intelligence internazionale”, Pierluigi Mele, 18/11/2025.
- www.ramma.is, Icelandic Master Plan.
- www.reportdifesa.it, Report Difesa-Geopolitica e Sicurezza, “Artico: tra rivendicazioni territoriali e interessi geopolitici”, Danilo Talento- 11/01/2021.
- www.repubblica.it, la Repubblica, “Trump annulla le leggi di Obama a protezione del clima” di Federico Rampini, 28/03/2017.
- www.reuters.com, Reuters, “Arctic Council in upheaval over Russia as climate change transforms region”, Gloria Dickie e Timothy Gardner, 03/03/2022.
- www.rsi.ch, Radiotelevisione Svizzera, “Groenlandia, voto verde-Alle urne prevale il partito Inuit, contrario al mega sfruttamento di petrolio, uranio e terre rare”, Modem – 08/04/2021.
- www.saamicouncil.net, Saami Council.

- www.sapere.it, De Agostini, “Artide”.
- www.sapere.it, De Agostini, “Islanda”.
- www.scenarieconomici.it, REE- Rare Earth Elements.
- www.scenarieconomici.it, “Sotto il ghiaccio, 13 miliardi di barili. La Groenlandia prepara le trivelle per il 2026”, Fabio Lugano, 03/11/2025.
- www.searchandrescue.msf.org, Search and Rescue.
- www.shiptechnology.com, Ship Techology, “Finnafjord: a new port for the melting Arctic”, Chris Lo – 04/07/2019.
- www.st.ilsole24ore.com, Il sole 24ore, “Libero scambio tra Islanda e Cina. E Pechino fa shopping in Europa”, Gianluca di Donfrancesco, 16/04/2013.
- www.startingfinance.com, Starting Finance, “La crisi finanziaria islandese del 2008”, Federico Tedescucci, 19/11/2017.
- www.statice.is, Statistics Iceland.
- www.storiciang.it, National Geographic, “L'uomo contro il ghiaccio: la conquista del Polo Nord”, Javier Cacho – 15/05/2020.
- www.storico.org, “L'epopea delle esplorazioni artiche” di Simone Valtorta – 01/2014.
- www.thearcticinstitute.org, The Arctic Institute-Centre for Circumpolar Security Studies, “Defining the Chinese Threat in the Arctic”, Yun Sun, 07/04/2020.
- www.thebarentsobserver.com, “Northern Fleet with missiles warnings north and south of Bear Island”, Thomas Nilsen, 07/08/2023.
- www.themoscowtimes.com, The Moscow Times, “Climate change defines some of the strengths and weaknesses of Putinism”, Mark Galeotti, 03/11/2021.
- www.trendsformative.com, Trends Formative – Le sfide ambientali, “Sulla crescita dell'India incombe la questione della sostenibilità ambientale”, 19/03/2019.
- www.ukcop26.org, UN Climate Change Conference UK 2021, “Gli obiettivi della COP26”.
- www.unfccc.int, United Nations Climate Change, “What is the United Nations Framework Convention on Climate Change?”.
- www.unfccc.int, United Nations Climate Change, “Copenhagen Climate Change Conference – December 2009”.
- www.us11.campaign-archive.com, Arctic Council News, “An extra-ordinary Chairmanship”.
- www.usgs.gov, USGS, Science for a changing world-National Minerals Information Centre, “Rare Earths Statistics and Information”.
- www.viaggipolari.it, Polar Voyages-Associazione Viaggi Polari, “Popoli”.
- www.vliz.be, VLIZ, Maritime Bunderies Geodatabase 2008, in www.arcticportal.org.
- www.worldbank.org, The World Bank, “The World Bank in Small State”.
- www.worlddata.info, “Tourism in Iceland”.
- www.youtube.com, Hafsteinn Helgason, The Finnafjord Harbour Project - a New Logistic Hub in the Arctic.
- www.youtube.com, Ólafur Ragnar Grímsson welcome speech at the Arctic Circle 2019 Opening Session.

Questo LIBRO



ti è piaciuto?

Comunicaci il tuo giudizio su:

www.francoangeli.it/opinione



VUOI RICEVERE GLI AGGIORNAMENTI
SULLE NOSTRE NOVITÀ
NELLE AREE CHE TI INTERESSANO?



ISCRIVITI ALLE NOSTRE NEWSLETTER

SEGUICI SU:



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Vi aspettiamo su:

www.francoangeli.it

per scaricare (gratuitamente) i cataloghi delle nostre pubblicazioni

DIVISI PER ARGOMENTI E CENTINAIA DI VOCI: PER FACILITARE
LE VOSTRE RICERCHE.



Management, finanza,
marketing, operations, HR
Psicologia e psicoterapia:
teorie e tecniche
Didattica, scienze
della formazione
Economia,
economia aziendale
Sociologia
Antropologia
Comunicazione e media
Medicina, sanità



Architettura, design,
arte, territorio
Informatica, ingegneria
Scienze
Filosofia, letteratura,
linguistica, storia
Politica, diritto
Psicologia, benessere,
autoaiuto
Efficacia personale
Politiche
e servizi sociali

FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

L'Artico non è più un confine remoto del mondo. È il nuovo centro della competizione globale.

Tra ghiacci che arretrano, potenze che avanzano e un equilibrio internazionale sempre più instabile, prende forma la "questione artica": una sfida geopolitica, economica e ambientale destinata a ridefinire il futuro del pianeta.

Divenuta terreno di confronto tra grandi potenze – tra cui Stati Uniti, Russia e Cina – la regione artica è oggi teatro di interessi divergenti: rotte commerciali navigabili grazie al cambiamento climatico, ingenti riserve energetiche e minerarie sempre più accessibili, tensioni legate alla mancanza di un regime giuridico specifico, fino alla vulnerabilità delle popolazioni indigene travolte dal cosiddetto "paradosso artico".

Questo volume analizza il nuovo assetto della governance artica, i limiti strutturali del Consiglio Artico e l'impatto della guerra russo-ucraina sui fragili equilibri regionali. In un mondo sempre più polarizzato, l'Artico si rivelà così uno specchio delle fratture globali: energia, sicurezza, tecnologia, cambiamento climatico.

In questo scenario complesso si inserisce un attore inatteso, l'Islanda: porta d'ingresso verso l'Artico, protagonista nella cooperazione internazionale, snodo strategico e potenziale protagonista delle nuove rotte del futuro.

Frutto di un'analisi multidisciplinare, di un'attività di ricerca sul campo e di interviste a testimoni privilegiati, questo libro offre una panoramica aggiornata su una regione cruciale, dove il declino climatico e la competizione energetica alimentano un confronto sempre più serrato.

L'Artico è diventato una necessità geopolitica. Comprenderlo significa comprendere il mondo che verrà.

Silvia Iacuone, dottore di ricerca in Geografia economico-politica, ha rivestito per due annualità il ruolo di assegnista di ricerca, e poi di borsista di ricerca, presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara, collaborando con le cattedre di Geografia economica, Geografia urbana e regionale, Geografia del turismo e Political Geography. È autrice di diverse pubblicazioni su tematiche legate alla questione artica, allo sviluppo territoriale e al turismo.