

IL CLIMA INFLUENZA ANCHE LE ROTTE MARITTIME

Il ruolo dei porti mediterranei

PREMESSA

Questo scritto è dedicato, in particolare, agli amici di Genova, di Trieste e dei grandi scali commerciali del Mediterraneo. Ha due finalità: mettere in luce quanto sta accadendo oggettivamente in alcune parti di questo pianeta e porre l'attenzione su come ciò rimetta in gioco tutti gli attuali equilibri strategici. Ma ha anche lo scopo di sensibilizzare sulle pesanti conseguenze economiche che certi cambiamenti porteranno nel bacino mediterraneo e ai nostri grandi porti, con l'auspicio che, fin da subito, si comincino ad adottare contromisure in vista di tali eventi.

Si affronterà, quindi, un argomento di cui molti - e per vari motivi - hanno scritto (compreso un breve studio dedicato dagli analisti della Cassa Depositi e Prestiti), ma che non è mai assunto alla primaria attenzione del dibattito pubblico, in particolare negli aspetti geopolitici.

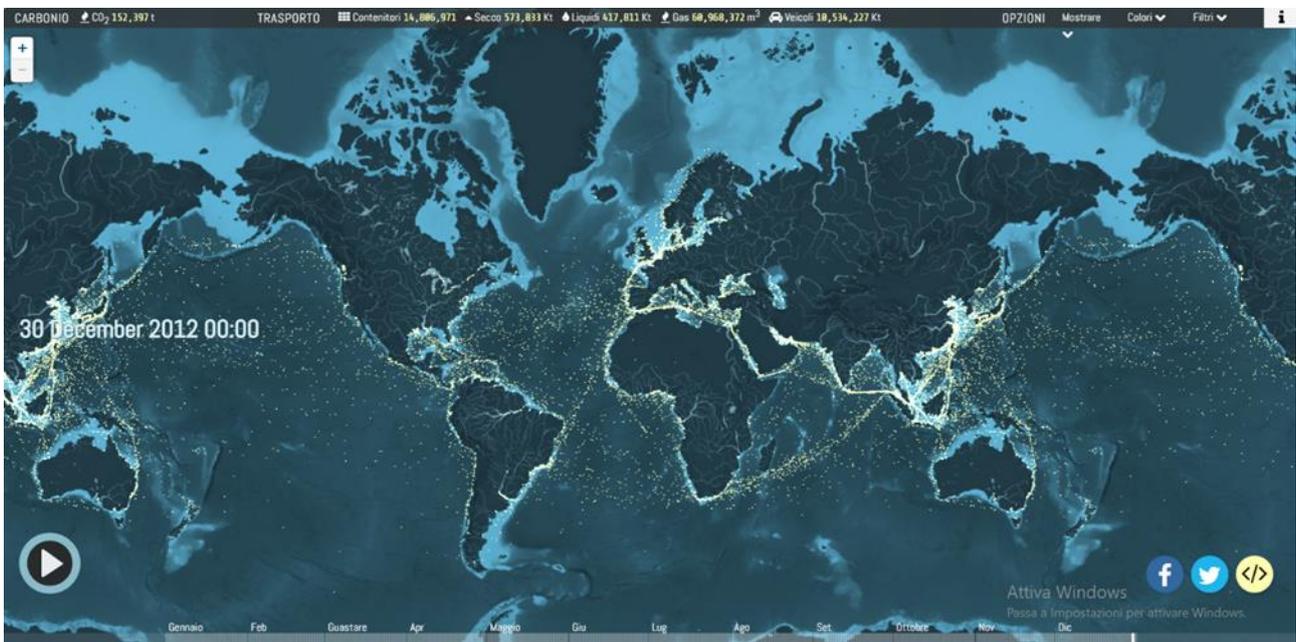


Figura 1: Mappa del traffico marittimo commerciale

INTRODUZIONE

Nel corso della storia umana, le fortune di imperi e civiltà sono state strettamente legate ai ritmi del commercio marittimo ed al suo controllo e dominio. Da sempre chi controlla i mari o anche semplicemente alcuni passaggi di essi, detiene un enorme potere. Questa regola vale ancor più nell'odierna connettività globale, dove per globalizzazione è corretto intendere proprio questo: dominio dei mari. Chi controlla i mari, controlla il commercio mondiale, che sui mari si svolge al 90%. Certo, se domandassimo il significato del termine "globalizzazione" a chi si occupa solo di economia ed ha una visione della storia di tipo strettamente economicista (caratteristica prettamente euro-occidentale), ci direbbe che esso individua un fenomeno moderno di vasta circolazione delle merci e della finanza. Nessuno può negare ciò, la risposta sarebbe corretta. Ma se poi si va ad analizzare nel profondo in che cosa consista la globalizzazione, vedremmo che l'aspetto economico è altresì l'effetto di un fenomeno a monte: il controllo militare dei mari, degli oceani e degli stretti. Le merci circolano perché c'è chi garantisce, col proprio controllo armato, la libera movimentazione di esse. Non è l'economia di uno Stato a renderlo potenza (che dovremmo dire altrimenti

della Germania o, per converso, degli Stati Uniti?), non è il dollaro a rendere forti gli Stati Uniti, ma l'esatto contrario.

E vedremo anche che la globalizzazione come appena intesa, non è neanche un fenomeno nuovo, ma ce ne sono state nella storia perlomeno altre due effettive ed una tentata.

La prima è quella che riguarda la globalizzazione, intesa come dominio dei mari del mondo allora conosciuto, che potremmo far risalire ad un evento storico preciso prodromico, il 10 marzo 241 a.C. "battaglia delle Egadi" (i Romani sconfiggono per mare i Cartaginesi, comprendono i loro deficit marinari, correggono i propri errori, divengono potenza marittima e, solo dopo, rendono il Mediterraneo "Mare Nostrum"), e potremmo far terminare al 468 d.C. "battaglia di Capo Bon", in cui la flotta degli Imperi Romani uniti vengono sconfitti da quella vandala, perdendo il controllo del Mediterraneo.

In seguito, ci fu il tentativo non riuscito della Repubblica Serenissima di Venezia, che già controllava buona parte del Mediterraneo e all'inizio del '500 propose¹ di scavare, completamente a sue spese, un canale navigabile tra il fiume Nilo e il Mar Rosso per raggiungere con le navi l'Oriente, includendo "nel pacchetto" due fortezze per il controllo militare del passaggio ai suoi estremi. Con la penetrazione veneziana nell'Oceano indiano e l'apertura di una nuova via marittima della seta e delle spezie, si sarebbe realizzata una globalizzazione per la prima volta in senso geografico. Ma il Sultano d'Egitto, su pressione degli stati europei del nord, che intendevano conservare i loro interessi sulle rotte atlantiche, rifiutò di dare il consenso alla Serenissima.

Si arriva così alla seconda globalizzazione, globale in senso geografico e monetario a tutti gli effetti, portata a compimento dall'Impero britannico dal Settecento al Novecento, forse anche grazie a quel canale fra Mediterraneo e Mar Rosso, inaugurato nel 1869, di veneziana intuizione e di iniziale disinteresse britannico.

LA III GLOBALIZZAZIONE E I PUNTI CHIAVE

Siamo oggi, pertanto, almeno alla terza globalizzazione, intesa come dominio delle rotte marittime commerciali. E sul controllo di queste ultime si fonda "l'impero globale degli Stati Uniti d'America", come da lungo tempo la rivista di geopolitica "Limes" definisce l'egemonia globalista americana, erede di quel globalismo britannico disfatto nell'ultima guerra mondiale.

Ma perché sono così importanti ancora le rotte marittime ed il loro controllo strategico? Perché, nonostante tutti i mezzi e le vie di trasporto ormai esistenti, tutt'oggi l'80-90% del commercio globale si svolge proprio via mare, grazie a circa 100.000 grandi navi da carico: 11 miliardi di tonnellate di merce attraversano il mare da un continente all'altro. I trasporti marittimi valgono il 12% del PIL mondiale.

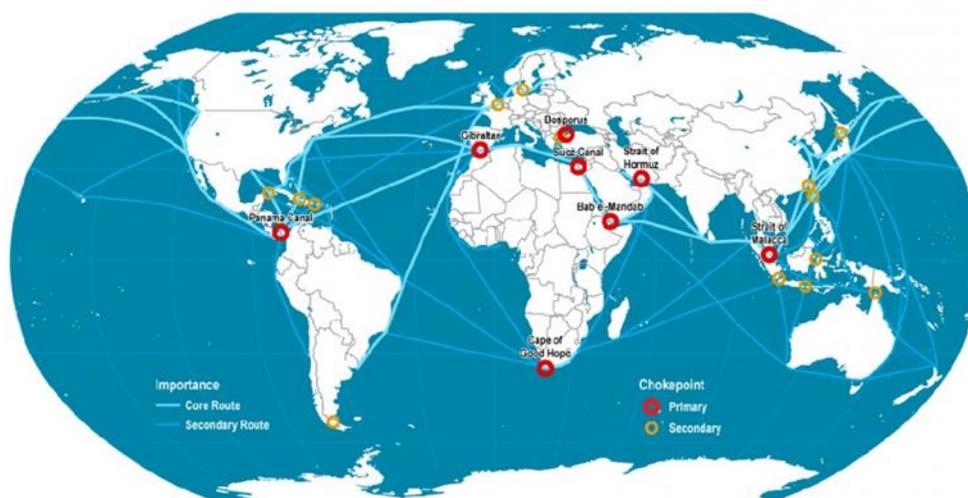
Le rotte per spostarsi da un mare a un altro, però, non sono né infinite né libere: passano per alcuni tratti e punti obbligati chiamati, in inglese, choke point, cioè "punti di soffocamento" e che in italiano potremmo chiamare "colli di bottiglia". Controllare militarmente questi punti, significa controllare il mondo. In tutto sono circa 24, ma, in particolare, i punti più caldi sono 8: il Canale di Suez, il Canale di Panama, lo Stretto di Malacca, lo Stretto di Hormuz (fra Golfo Persico e Golfo di Oman), lo Stretto di Gibilterra, l'accoppiata Bosforo e Dardanelli, lo Stretto di Bab-el-Mandeb (tra Mar Rosso e Golfo di Aden) e il Capo di Buona Speranza.

¹ "Far una chava dal Mar Rosso che mettesse a drectura in questo mar de qua, come altre volte etiam fo rasonado de far: la qual chava se potria assegurar al una et l'altra bocha cum do forteze per modo che altri non potrian entrar ne ussir, salvo quelli volesseno el Signor Soldan...". Dalla minuta di un documento del Consiglio dei Dieci del 24 maggio 1504, con cui si affidava all'ambasciatore Francesco Tedaldi (in realtà a Bernardino Giova che sostituirà il Tedaldi ammalatosi), l'incarico di incontrare il sultano d'Egitto.

DA DOVE PASSA

IL COMMERCIO MONDIALE

ISPI



FONTE: DR. JEAN-PAUL RODRIGUE, DEPT. OF GLOBAL STUDIES & GEOGRAPHY, HOFSTRA UNIVERSITY

Figura 2: Valori espressi in TEU, acronimo di twenty (feet) equivalent unit, la misura standard di lunghezza nel trasporto dei container ISO, equivalente a 20 piedi (circa 6 metri), che indica il container da 20x8x8 piedi e, anche, la capacità di trasporto di una nave portacontainer.

Come si vede dalla mappa seguente, non vi è punto suddetto che non interessi la Marina militare degli Stati Uniti. In maniera diretta o indiretta, sorvegliando gli stretti Essi permettono la libera navigazione e il libero commercio e, quindi, consentono il processo che chiamiamo "globalizzazione", cioè l'integrazione economica tra le aree del mondo, funzionale alla sopravvivenza del loro status egemonico.



Figura 3: suddivisione delle zone di competenza dei comandi marittimi americani; non c'è luogo del globo che non rientri sotto il loro controllo

In alcuni di questi punti oggi ci sono stati di tensione: gli Houthi hanno danneggiato il traffico navale commerciale di passaggio a Bab-el-Mandeb (la cui traduzione dalla lingua araba, pur altamente lirica, è già presagio di sciagura: "Porta delle lacrime" o "Porta del lamento funebre") nel Mar Rosso – pari al 10% del commercio globale – mandando in crisi ben due choke point (il Kiel Institute ha calcolato un crollo dei transiti del 60%). Questo sta producendo una crescita dei prezzi di molti dei beni che acquistiamo tutti i giorni e danneggia i porti italiani, che rischiano sempre più di rimanere fuori dalle rotte commerciali più importanti.



Figura 4: la dispendiosa rotta imposta dal pericolo di Bab El Mandeb, che taglia fuori i porti mediterranei

IL CAMBIAMENTO CLIMATICO CAMBIA LA STRATEGIA DELLE ROTTE MARINE.

IL MAR GLACIALE ARTICO

Storicamente, le attività umane nell'Oceano Artico erano incentrate su pesci, foche, balene e orsi. L'aggettivo artico deriva dal greco antico ἄρκτικός, con riferimento alla costellazione dell'Orsa Maggiore, e ha il significato generale di "settentrionale". Un mare sostanzialmente bloccato dai ghiacci per buona parte dell'anno e tradizionalmente percorribile per tre mesi all'anno. Il ghiaccio galleggia sulla superficie dell'acqua con uno spessore medio di 3 metri (con punte occasionali di 10 metri). La coltre raddoppia le proprie dimensioni in inverno. La navigazione spesso è possibile solo d'estate, quando il ghiaccio lascia libera una parte dell'acqua. Sono spesso necessarie speciali navi rompighiaccio, capaci di aprirsi la via in uno strato di ghiaccio galleggiante, finché questo è abbastanza sottile. Nel recente passato, questo mare veniva solcato specialmente per trasferire navi russe militari dalla flotta artica a quella del Pacifico, sotto pochi sguardi indiscreti.

Ora, però, gli eventi climatici stanno innescando un qualcosa visto da molti come tutt'altro che negativo, o meglio, quella che per alcuni potrebbe essere una catastrofe ambientale è vista, per chi si occupa di commercio internazionale, come un'occasione da sfruttare, anche se è difficile pensare che la Rotta Artica possa sostituire completamente quella del Mediterraneo.

In questa sede, non sono d'interesse le cause che stanno portando ai dati di seguito indicati, né le politiche che in alcune parti del globo si stanno adottando in tema: interessano invece gli elementi fattuali ed oggettivi e come essi potranno influire sugli aspetti commerciali e strategici globali.

Tra il 1979 e il 2006 l'estensione dei ghiacci artici si è complessivamente ridotta del 25%; mediamente, ogni anno, 100.000 km² di ghiaccio si fondono e non si riformano durante l'inverno. L'espansione invernale del ghiaccio antartico è ai minimi storici e dal 2030 il Mar Glaciale artico potrebbe rimanere senza ghiaccio durante l'estate. Dai dati relativi all'estensione del ghiaccio marino artico, aggiornati al 15 luglio 2024 (mese più caldo dell'anno per la regione artica, quello in cui la fusione raggiunge il picco), dal National Snow and Ice



Figura 5 Costa eurasiatica, con i mari di Kara, Laptev e Siberia orientale

Data Center (NSIDC), quest'anno l'estensione sta diminuendo ad un ritmo superiore alle media trentennale 1990-2020. Il 15 luglio l'estensione del pack artico era pari a 8,16 milioni di km², con un tasso di perdita dal 1° luglio di 121.000 km² al giorno, rispetto al valore medio di 89.000. Le maggiori perdite di ghiaccio marino si sono avute lungo la costa eurasiatica, in particolare sui mari di Barents e Laptev settentrionali.

Il circolo polare artico è, inoltre, maggiormente sensibile a mutamenti climatici rispetto al restante pianeta. Infatti, la superficie e il volume della banchisa artica subiscono un effetto concatenato di riduzione per il riscaldamento generato dal c.d. forzante radiativo² dei gas serra. Il fenomeno determina un riscaldamento più rapido delle regioni polari rispetto al resto del mondo, in quanto la stessa riduzione del ghiaccio marino

² Il forzante radiativo misura la potenziale capacità di alterazione del bilancio energetico terrestre, all'interno di un certo intervallo di tempo, da parte di un determinato fattore, ossia la potenziale capacità di indurre un cambiamento nelle dinamiche del sistema climatico

provoca a sua volta la minore rifrazione ai raggi e una maggiore erosione dovuta alle acque. Il fenomeno rilevante del ciclo di retroazione climatica è detto “effetto albedo”: in fisica, si tratta della quantità di luce solare riflessa nello spazio da superfici bianche o di colore chiaro. “L’albedo di una superficie è la misura di quanto è essa riflettente della luce solare: più basso è l’albedo, maggiore è la luce (e il calore) che la superficie assorbe. In pratica, la riduzione della copertura dei ghiacci marini, dovuta allo scioglimento, aumenta la proporzione di acqua esposta alla radiazione solare, riducendo così la porzione di superficie riflettente e amplificando l’assorbimento di luce nell’area. Come corollario, l’accresciuto assorbimento di raggi solari aumenta la temperatura superficiale del mare e questo, a sua volta, induce ad aumentare il tasso di scioglimento della rimanente calotta, dunque esponendo ancor più superficie marina, così perpetuando il ciclo retroattivo. In Artide d’inverno si formano circa 15.500.000 km² di banchisa e d’estate la metà della superficie si scioglie: se il trend descritto accelererà, le implicazioni saranno enormi. Non solo porzioni più o meno estese del Mar Glaciale Artico diventeranno relativamente percorribili e aperte alla navigazione – specialmente nelle stagioni più calde e lungo la Northern Sea Route – ma ciò comporterà maggiori volumi di acqua dolce nell’oceano artico, con effetti sulla circolazione oceanica, sui livelli dei nutrienti marini, sul tasso di acidificazione degli oceani”. (A. Prina Cerai, ISPI Junior Research Fellow, Rivista Pandora 29.12.2021). Aggravano, infine, il fattore inquinante delle grandi navi (aumentando il processo di scioglimento dei ghiacci) non solo le emissioni di anidride carbonica, ma anche quella di fuliggine prodotta dai motori, che sporca il ghiaccio e la neve, aumentando l’assorbimento della luce solare non riflessa nell’atmosfera.

Negli ultimi tempi, si sono osservati aumenti di temperatura di 2,4 volte più veloci rispetto alla media dell’Emisfero settentrionale. In altri termini, l’Artico si sta scaldando al doppio della velocità rispetto al resto del pianeta. Inoltre, la maggiore accessibilità alle rotte di navigazione polari e l’aumento delle attività umane nel Mar Glaciale Artico, con conseguente inquinamento, comportano ulteriore riduzione della massa glaciale.

Questo arretramento dei ghiacci sta quindi offrendo nuove opportunità di trasporto navale, prima di fatto proibitive. Uno studio del 2016 concluse che il riscaldamento dell’Artico e il declino del ghiaccio marino porteranno a “cambiamenti notevoli nei flussi commerciali tra Asia ed Europa, con deviazione degli scambi all’interno dell’Europa, aumento del traffico marittimo pesante nell’Artico e un calo sostanziale del traffico attraverso il canale di Suez.” Un rapporto del 2016 della Copenhagen Business School ha rilevato che la navigazione trans-artica su larga scala diventerà economicamente sostenibile entro il 2040. Una rivoluzione, dunque, nella geografia delle arterie della globalizzazione. Quali vie si aprirebbero?

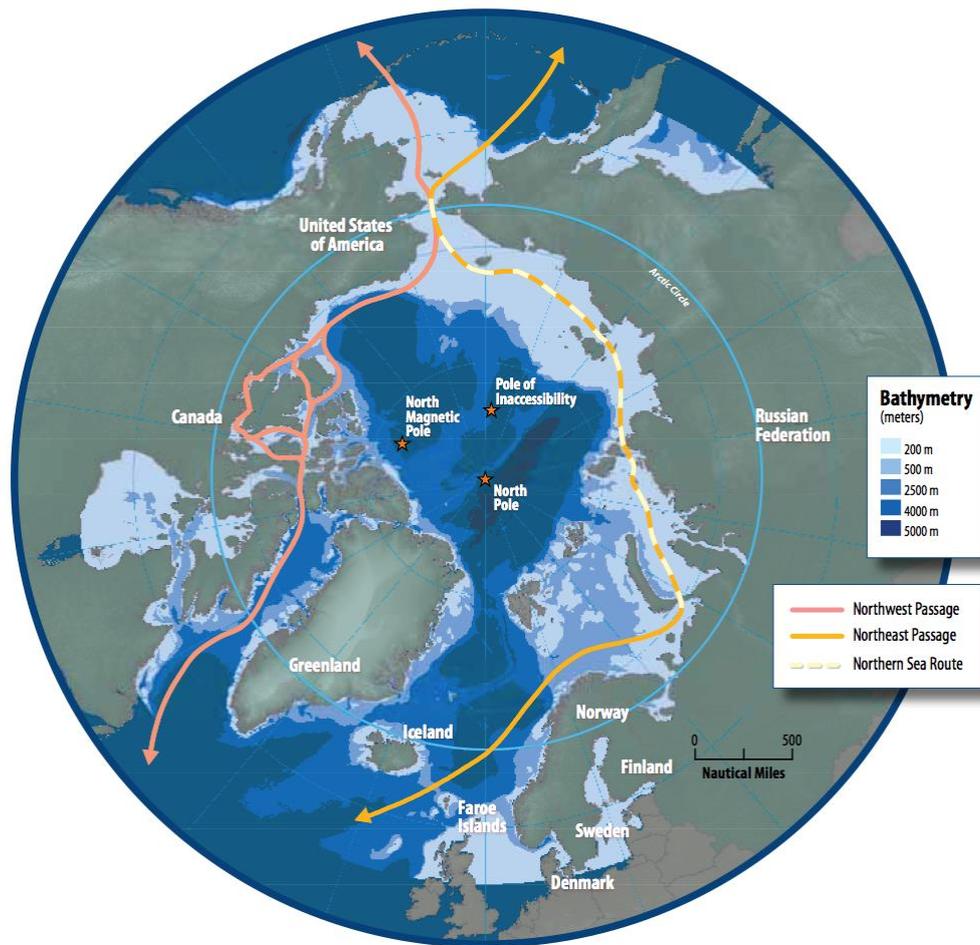


Figura 6 I tre passaggi artici: Northwest Passage, Northeast Passage e Northern Sea Route

Sostanzialmente tre: la Northeast & Northwest Passage, la Transpolar Sea Route e la Northern Sea Route (NSR). Ma quest'ultima risulta essere la più promettente e carica di implicazioni geopolitiche: lungo le coste russe, la via potrebbe essere completamente libera dai ghiacci nei mesi estivi entro il 2050 (se il trend corrente dovesse proseguire), diventando potenzialmente una rotta commerciale alternativa al Canale di Suez in termini di giorni di navigazione (21.000 km contro i 12,800 km: circa 10-15 giorni di differenza) e non solo.

LA NORTHER SEA ROUTE (NSR).

Le rotte artiche sono dal 30% al 50% più corte delle rotte del Canale di Suez e del Canale di Panama, con tempi di transito ridotti di circa 14-20 giorni: una nave proveniente da Tokyo e diretta al porto di Rotterdam dovrebbe percorrere un tragitto di soli 13.000 chilometri rispetto ai circa 21.000 della rotta meridionale che passa dallo stretto di Malacca e il canale di Suez, permettendo di accorciare di circa il 40% il viaggio di una nave cargo che navighi dall'Asia verso l'Europa (esemplificando ancora: una nave che parte dalla Corea del Sud per recarsi in Germania impiega 34 giorni se sceglie la rotta che passa per Suez, mentre ne impiegherebbe solamente 23 se scegliesse di percorrere la rotta settentrionale). In altri termini, permetterebbero ad una nave proveniente dall'Asia di giungere in Europa passando per lo stretto di Bering, proseguendo lungo la costa settentrionale russa fin all'arcipelago delle Svalbard, per poi puntare verso Sud, lungo la Norvegia, fino ai grandi porti di Anversa e di Rotterdam, oppure dirigere verso l'Europa centrale ad Amburgo, Brema, Rostock, o ancora verso l'Europa meridionale (Le Havre). Pertanto, una fetta consistente di commercio navale mondiale, oltre a tagliare fuori gli stretti a controllo occidentale, taglierebbe di fatto fuori tutto il

Mediterraneo. I vantaggi andrebbero a favore dell'Europa settentrionale mentre il sud del vecchio continente, Italia in primis, rischierebbero un netto calo dei transiti, come vedremo più dettagliatamente.



Figura 7 Confronto fra la rotta artica (Northern Sea Route) in blue e la rotta meridionale transitante da Bad el Mandeb e Suez in rosso

Tra l'altro, la rotta che passa per l'Artico permette di evitare il congestionamento del traffico davanti agli stretti più importanti (a Suez il tempo medio totale - transito e attesa - è di quasi 31 ore, la metà delle quali di sola attesa prima dell'imbocco) e di ridurre notevolmente il rischio rappresentato dalla pirateria e dal terrorismo (Houthi).

Ciò significa anche che, se le acque artiche internazionali si scaldano abbastanza da aprire nuove rotte, le compagnie di navigazione potrebbero ridurre le loro emissioni di gas serra di circa il 24%, risparmiando anche tempo e denaro (carburante e quindi inquinamento, assicurazioni, usura scafi, fatica per gli equipaggi, imposizioni europee-Eu ETS, European Union Emissions Trading). Queste potenziali nuove rotte e la diversificazione delle rotte commerciali, offrono importanti ed utili opportunità, sia in termini economici sia in termini di sicurezza, perché, non essendo canali, non possono essere bloccate

facilmente: basta ricordare, oltre le crisi belliche attuali, anche l'incidente accaduto alla nave Ever Given il 23 marzo 2021, rimasta bloccata nel Canale di Suez per diverse settimane, senza consentire il transito.

Ma la nuova "Race to the North" riguarda, oltre il trasporto merci, pure lo sfruttamento della ricchezza di idrocarburi e minerali, il vantaggio strategico, le opportunità turistiche. E infatti, la NSR è vista ancor più come corridoio energetico del prossimo futuro, piuttosto che una rotta marittima per i container economicamente profittevole.

Il traffico di navi che la percorrono è molto cresciuto negli ultimi anni: tra il 2016 e il 2019 è aumentato del 58 % e gli attraversamenti lungo lo stretto di Bering erano già passati da 0 nel 1979 a 400-500 tra il 2010 e il 2016.

ASPETTI GIURIDICI ED ECONOMICI ATTUALI DELLA ROTTA ARTICA E CONSEGUENZE DEL CAMBIAMENTO.

Più del 53% delle terre che affacciano sull'Artico, pari a circa 24.140 km di costa, appartengono alla Federazione Russa. La regione rappresenta per Mosca una ricchezza inestimabile, contribuendo a circa il 10% del PIL e al 20% dell'export russo (nell'Artico ci sono combustibili fossili -gas naturale e petrolio- e oro, diamanti, zinco, nickel, carbone). L'Artide già oggi fornisce alla Federazione Russa circa due terzi del gas e del petrolio di cui dispone, mentre si stima che nei fondali del Mar Glaciale Artico giacciono ancora riserve energetiche pari a circa il 13% del petrolio e il 30% del gas mondiali.

La Convenzione delle Nazioni Unite sul Diritto del Mare (UNCLOS) prevede la libertà di navigazione e sorvolo, senza distinzione tra unità militari e mezzi civili, all'interno della zona economica esclusiva di un altro Stato. Dal 1982 ha conferito agli Stati costieri artici un'autorità rafforzata sulle rotte marittime primarie. L'articolo 234 della Convenzione stabilisce che in nome della "prevenzione, riduzione e controllo dell'inquinamento marino provocato dalle navi", i Paesi le cui coste sono vicine alle rotte marittime artiche hanno la capacità di regolare il traffico marittimo della rotta, *purché l'area rimanga ghiacciata*, ovvero coperta per la maggior parte dell'anno. Per decenni la Russia ha utilizzato l'articolo 234 per i propri interessi economici e geopolitici. Una legge russa richiede che tutte le navi che passano attraverso la rotta del Mare del Nord siano pilotate da russi. E dal 2018 attribuisce ai vascelli battenti bandiera russa il diritto esclusivo di trasportare idrocarburi

nell'Oceano artico lungo la Northern Sea Route. Il Paese richiede inoltre che le navi di passaggio paghino pedaggi e forniscano un preavviso dei loro piani per utilizzare la rotta. Il tentativo della Russia di "nazionalizzare" la rotta attraverso presidi militari lungo la sua costa artica per limitare il libero transito delle imbarcazioni, pur se evidentemente ultra vires sotto il profilo giuridico, è strategicamente coerente alla politica di militarizzazione dei suoi confini nord. L'aspetto militare della regione è infatti rilevante, visto che Mosca schiera nella penisola di Kola (estremità nord-occidentale della Russia) gran parte della sua flotta di sommergibili nucleari d'attacco, assetto fondamentale per la strategia nucleare del Cremlino, considerando che sono proprio questi battelli a garantire ai russi la "capacità di un secondo colpo nucleare", ovvero la possibilità di rispondere ad un attacco atomico con una rappresaglia nucleare, nei confronti di chi ha condotto il primo colpo.

La pesante regolamentazione è uno dei tanti motivi per cui le principali compagnie di navigazione spesso aggirano le normative e i costi elevati della rotta.

Ma le suddette norme (internazionali e nazionali) potrebbero in parte cessare l'efficacia se venisse meno la condizione prodromica, ossia *un'area coperta di ghiaccio per la maggior parte dell'anno*. Non solo, ma con lo scioglimento dei ghiacci, il trasporto marittimo si sposterebbe fuori dalle acque territoriali russe e verso le acque internazionali. La Russia, pertanto, dovrà (e lo sta facendo) adottare una diversa politica che altresì attragga ed incentivi liberamente nuove opzioni mercantili.

LA RUSSIA PROIETTATA NEL FUTURO ARTICO

Alcuni paesi stanno già facendo degli investimenti sullo sviluppo della rotta. In particolare, come ovvio, la Russia, se non altro poiché copre più di 24mila chilometri di costa dell'Oceano Artico e la visione ufficiale russa sembra essersi evoluta per caratterizzare l'intera rotta del Mare del Nord come acque interne.

Nel 2018, Putin aveva imposto alla società statale Rosatom, la grande azienda energetica statale russa che gestisce, oltre l'energia atomica, la rotta nordica (e la flotta di rompighiaccio russe), un obiettivo da raggiungere per il 2024: che in quell'anno passino per il tratto di mare tra l'arcipelago di Novaja Zemlja (che si trova a ovest di Sabetta) e lo Stretto di Bering almeno 80 milioni di tonnellate di merci. Non è chiaro se l'obiettivo sia stato raggiunto (anche per gli evidenti impegni bellici), ma nel 2021 sono passate per questo tratto di mare 40 milioni di tonnellate (nel 2014 erano 4 milioni). Comunque, la volontà della Russia, da oltre un decennio, è quella di rilanciare economicamente l'Artico e, come sottolineato nella strategia al 2035, agevolare la costruzione di infrastrutture di supporto alla navigazione lungo la rotta, in modo tale da renderla più sicura e creare un ponte artico tra Asia ed Europa.

Nel lungo discorso pronunciato al 9° Eastern Economic Forum di Vladivostok, Vladimir Putin ha parlato della Russia di domani, che passa per la rotta nord, reindirizzando i flussi di merci da ovest a est, con epicentro nel progetto monstre di hub portuale in acque profonde di Murmansk.³ In effetti, la Russia, se a Sud ha partner vitali – India e Cina – è a Nord ed Est che volge lo sguardo per uno sviluppo futuro, quello all'interno di un nuovo ordine mondiale, che non ha più i suoi fulcri a Washington e Bruxelles (ammesso che a Bruxelles l'abbia mai avuto!). Rompighiaccio, infrastrutture costiere, centri di emergenza e salvataggio, 14 porti, sistemi di navigazione (con soluzioni tecnologiche e ingegneristiche avveniristiche e costose): questo è l'impegno che



³ Murmansk, nella baia di Kola, a 32 km dal Mare di Barents, la più grande città del mondo oltre il circolo polare artico, uno degli hub portuali più grandi del mondo. Il suo particolare clima (corrente del Golfo, temperatura media annua 0,2°C, a luglio 12,7°C) lo rende l'unico porto non ghiacciato, in acque profonde, operativo tutto l'anno e capace di ospitare mega navi. Base navale, durante la Seconda Guerra Mondiale fu per l'Unione Sovietica un collegamento vitale con il mondo occidentale e un vasto punto di commercio con gli Alleati, in particolare gli USA, di beni importanti per i rispettivi sforzi bellici. Poi centro dell'attività sottomarina sovietica e, anche dopo la dissoluzione dell'URSS, rimasto il quartier generale della Flotta del Nord e della flotta di rompighiaccio nucleari.

sta affrontando la Russia per la rotta artica. Nella convinzione, poi, che tutto ciò farà da volano alla domanda siderurgica e di macchinari, ai servizi per l'edilizia e le industrie, alla ricerca hi-tech, alla creazione di professionisti dell'industria, dell'agritech, dei trasporti, dell'intelligenza artificiale. Insomma, volano all'intera economia nazionale.

Tra l'altro, l'Estremo Oriente russo è particolarmente ricco di risorse minerarie e terre rare, soprattutto nella zona di Yakuzia e Chukotka. In questo campo, Putin stima che "ogni rublo dei fondi federali investiti nell'esplorazione attirerà almeno 10 rubli di investimenti privati". Tutto ciò descrive un Paese in gran fermento e proiettato verso il futuro; in questo favorito da un'età mediana della popolazione che è la più bassa fra gli Stati più evoluti (37,89 contro i 38,9 degli USA, i 39 della Cina, i 47,6 anni in Italia e 45,9 in Germania, i 48 del Giappone; certo, nulla a che vedere con l'età mediana di Africa, 19, ed India, 26). Nasconde, però, una realtà che dice anche altro: nel 2023 la Russia è sì cresciuta del 3,6%, in barba alle sanzioni ed alle difficoltà impostele, ma ha un'economia di guerra spinta ad alto regime, che fatica comunque a competere internazionalmente ed è sempre più dipendente da Cina e India. Ma soprattutto, non riesce a trasferire i dati positivi del PIL e della produttività in termini di benessere e qualità di vita dei cittadini.

GLI APRIPISTA

Il 19 febbraio 2021 una nave cisterna russa ha portato a termine un viaggio di andata e ritorno tra il porto di Sabetta, nel nord-ovest della Siberia, e lo Jiangsu, in Cina (11 giorni e 10 ore a tratta, 30% del tempo in meno): è stata la prima volta che una grande nave merci ha attraversato la parte orientale del mar Glaciale Artico nel mese di febbraio. Il suo nome è "Christophe de Margerie", una gasiera, cioè una nave cisterna per trasportare gas; varata nel 2017, alla presenza del presidente russo Vladimir Putin, aveva già ottenuto un altro primato: il 16 agosto 2017 divenne la prima nave mercantile a percorrere l'intera "rotta marittima del Nord", dalla Norvegia alla Corea del Sud, senza l'ausilio di una nave rompighiaccio (suo fu anche il record di tempo di percorrenza della rotta, con 6 giorni, 12 ore e 15 minuti.). Questa nave fa parte della Compagnia russa Sovcomflot, che, entro il 2025, contava di varare 18 gasiere con capacità di rompere il ghiaccio.

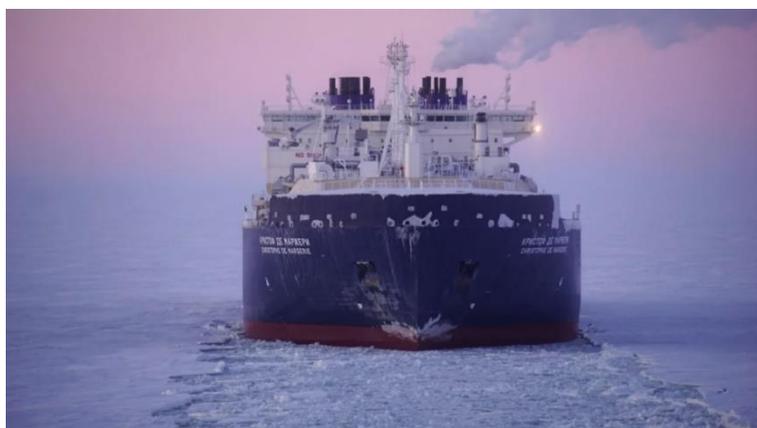


Figura 8 La nave metaniera "Christophe de Margerie" sulla rotta russa del Mare del Nord

Nell'estate del 2023 anche alcune portacontainer cinesi hanno svolto trasporti dalla Cina alla Russia lungo questa rotta, mentre la società statale Rosatom, ha annunciato un accordo con il terminalista DP World (Emirati Arabi Uniti), per il trasporto di container, creando una joint-venture – denominata International Container Logistics – posseduta per il 51% da Rosatom e per il 49% dalla filiale russa di DP World. Lo scopo è proprio sviluppare il trasporto di container lungo la rotta Artica. Da quanto ci riferisce, poi, "Scenari economici" del 17 ottobre 2024, la Russia

avrebbe iniziato la progettazione di sottomarini nucleari per il trasporto del gas naturale liquefatto dai terminali artici all'Asia. Questi mezzi sarebbero in grado di navigare sotto la calotta polare a velocità interessanti, dimezzando il tempo di percorrenza lungo la Northern Sea Route (da 20 a 12 giorni) e risolvendo sia la criticità del numero di rompighiaccio sia la praticabilità dei periodi invernali. Lunghi 360 metri e larghi non più di 70 metri⁴, sarebbero alimentati da reattori nucleari RITM-200 (che la Russia utilizza per alimentare i suoi rompighiaccio più recenti) e trasporterebbero una quantità pari ad una nave gasiera convenzionale di

⁴ Per dare un'idea delle dimensioni, il più grande sottomarino russo, il K-329 Belgorod, è lungo 185 metri e disloca 22.000 tonnellate in immersione. Queste metaniere sarebbero grandi il doppio.

classe Arc 7, ossia circa 180.000 tonn. di GNL. Il mezzo avrebbe anche un altro vantaggio: potrebbe transitare facilmente anche in aree del mondo movimentate, come, ad esempio, il Golfo di Aden e il Mar Rosso.⁵Certo, il progetto ha grandi difficoltà in sé, come, ad esempio, la connessa necessità di ulteriori navi di servizio e banchine particolari, nonché equipaggi con una formazione speciale.

E LA CINA NON STA A GUARDARE

Se la presenza russa è andata intensificandosi è anche grazie a un proficuo partenariato con la Cina, con la quale la Russia ha voluto rafforzare il Polar Research Institute of China e implementare la cooperazione tra i rispettivi enti di ricerca e istituti scientifici. Compagnie russe e cinesi lavorano quotidianamente alla realizzazione dell'Arctic LNG2, un grande impianto in grado di dirottare un'enorme quantità di Gnl (Gas Naturale Liquefatto) verso l'Asia⁶, ma anche di espandere la quota della Russia nel mercato globale del GNL dall'8% al 20% entro il 2030.



MMappa Arctic LNG 2

Ad agosto 2024, Pechino e Mosca hanno ulteriormente rafforzato la loro cooperazione con la firma di un fondamentale accordo volto a sviluppare le rotte artiche, con l'obiettivo di creare nuove vie commerciali che possano collegare Europa e Asia attraverso il Circolo Polare, sottratte a zone di conflitto e d'instabilità geopolitica. Ma il ruolo della Cina, invitata "non troppo gradita" al banchetto (non dimentichiamo l'atavica antipatia tra le due potenze – l'ultimo "conflitto di confine sino-sovietico" avvenne tra marzo e

settembre 1969), è alquanto ambiguo. Il 1° ottobre 2024 (75° anniversario della fondazione della Repubblica Popolare Cinese) la Cina ha annunciato un evento di rilevanza simbolica e strategica: per la prima volta, il Paese del Dragone ha inviato un'unità della Guardia Costiera nell'Artico per operazioni di pattugliamento congiunto con la Russia. Un'iniziativa che riflette le ambizioni di Pechino nella regione e il pragmatismo "coatto" di Mosca (pragmatismo determinato dalla sua ormai dipendenza economica dalla Cina, che rappresenta per Mosca una grande fonte di finanziamento) nell'accettare una crescente presenza cinese in un'area tradizionalmente sotto la sua influenza: le navi cinesi e russe hanno solcato insieme uno degli stretti più strategici del pianeta, quello di Bering, che divide l'Alaska dalla Russia. La notizia è stata confermata dalla Guardia Costiera degli Stati Uniti, che ovviamente ha osservato con preoccupazione questa cooperazione marittima in un'area di crescente importanza geopolitica.

Probabilmente Pechino intende replicare le attività indo-pacifiche anche sulla Rotta del Nord. Infatti, anche nel Mar Cinese e nello Stretto di Taiwan, la Guardia Costiera Cinese è stata usata come mezzo per consolidare il controllo sulle acque contese, a volta abbinata a mezzi militari veri e propri, ma in generale utilizzata per

⁵ Sommergibili da trasporto non sarebbero una novità assoluta se ricordiamo che nella Seconda Guerra Mondiale, la Germania usò a fine di trasporto i sottomarini classe X, mentre l'Italia andò oltre, progettando e realizzando due esemplari della classe "R", il Romolo e il Remo, studiati specificamente per il trasporto.

⁶ L'infrastruttura dovrebbe essere completata entro il 2026 e vede la partecipazione, oltre che di Novatek (RUS) e CNOOC e CNPC (CHI), anche di Total (F), Mitsui e Jgomec (JAP), Saipem (ITA - Intesa San Paolo, C.DD.PP., Sace). Tuttavia, secondo fonti di agenzia, la Novatek avrebbe interrotto l'11 ottobre '24 le operazioni del progetto Arctic LNG 2 a causa delle crescenti sanzioni imposte dagli Stati Uniti e dai suoi alleati, che hanno reso i potenziali acquirenti cauti nel trattare con il GNL russo a causa delle potenziali ritorsioni. Nonostante questo, alcune delle altre operazioni di GNL della Russia, come i progetti Yamal e Portovaya, continuano a fornire gas all'Europa e all'Asia.

compiere attività di law enforcement, anche in territori al di fuori della giurisdizione di Pechino. La scelta di inviare un'unità di pattugliamento nell'Artico risponde a una logica simile: attraverso la presenza marittima, la Cina cerca di legittimare la propria influenza in una regione che, pur non essendo parte delle sue acque territoriali, rientra nella sua visione strategica a lungo termine. E intende far sapere che eserciterà il controllo sulle rotte marittime che vi si svilupperanno. D'altronde la Cina ha pubblicato nel 2018 la sua Arctic Strategy, documento con cui si autodefinisce una "nazione vicina all'Artico". Rientra, anzi, nella più ampia strategia cinese di creare una "Polar Silk Road", un'iniziativa che integra il progetto della Belt and Road, con l'obiettivo di aprire nuove rotte commerciali che riducano la dipendenza cinese da choke point strategici come lo Stretto di Malacca, dal quale transitano circa il 60% delle merci esportate dal Dragone.



Figura 9 Un pattugliatore cinese nell'Artico

La debolezza russa, accentuata dalla vicenda ucraina, lascia poche alternative a Mosca, che vede nella Cina un partner indispensabile per lo sfruttamento dell'Artico futuro. La Russia, che storicamente ha considerato l'Artico una sua esclusiva sfera d'influenza, si trova oggi quindi costretta a condividere questa regione con Pechino, che ha il capitale e la capacità di investire nello sviluppo di rotte marittime e infrastrutture artiche. Per la Russia, questo significa accettare un doloroso compromesso pur di mantenere una presenza significativa nella regione.

MA QUALI SONO GLI OSTACOLI AL GRANDE PROGETTO RUSSO?

Numerosi, tuttavia, sono gli ostacoli che si frappongono ad un utilizzo massivo della rotta artica e soprattutto all'idea di controllo russo su di essa.

In termini assoluti, la crescita della rotta è ancora limitata: nel 2019 per il canale di Suez sono passate circa 19mila navi, mentre sono meno di 300 quelle che navigano lungo la rotta marittima del Nord. È, infatti, ancora parecchio impegnativo percorrere quest'ultima per vari motivi.

Le prime ragioni sono di carattere tecnico ed economico: i mari artici sono tempestosi ed imprevedibili, sia nello spazio che nel tempo; gli iceberg continuano a essere un pericolo; c'è una difficoltà di costruire un sistema di monitoraggio e di controllo delle rotte; la copertura della navigazione satellitare e della capacità di previsione del ghiaccio sono ancora limitate; i costi da sostenere lievitano a causa delle dimensioni limitate delle navi consentite dal Codice polare e per le norme che includono la scorta rompighiaccio sulla rotta del Mare del Nord, controllata dalla Russia (per far accompagnare una nave da una rompighiaccio, ad esempio, nel 2014 la tariffa era di circa 240mila dollari per l'assistenza a una nave mercantile da 30mila tonnellate); le infrastrutture lungo la rotta sono limitate; esistono problemi di sicurezza e di responsabilità giuridica nelle operazioni di search & rescue. Le navi mercantili, poi, vanno assicurate e le polizze sono molto onerose, oltre che per i rischi della navigazione nell'Artico, anche per ragioni statistiche: infatti le compagnie assicurative stimano i premi sulla base dei viaggi già fatti e quelli lungo la rotta marittima del Nord sono ancora pochi, talché conteggiano rischi supplementari in ragione di ciò che ancora non si conosce della rotta. Infine, c'è la mancanza di un vero e proprio mercato di sbocco regionale e di interoperabilità tra le infrastrutture che rendono meno giustificati gli investimenti (quest'ultimo problema è stato però già affrontato radicalmente).

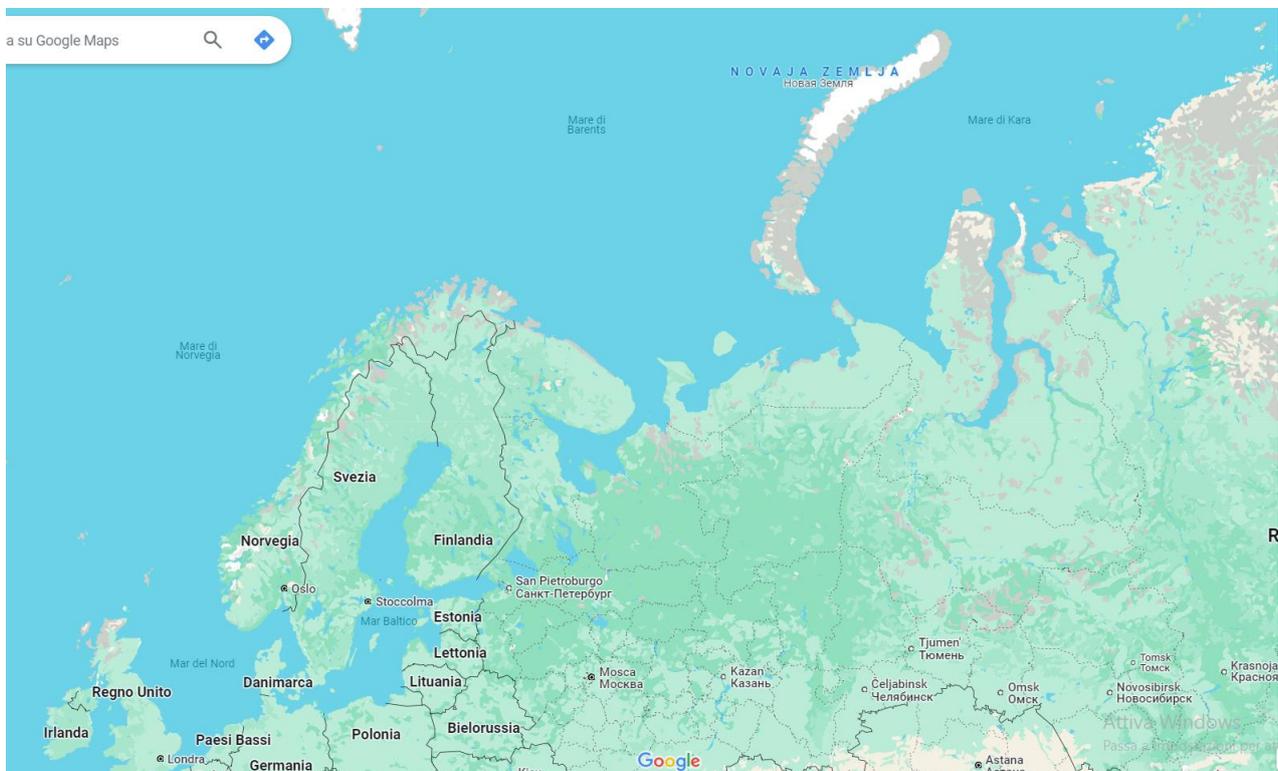
Ci sono poi i motivi a carattere strategico-militare, forse i più seri.

Innanzitutto, per poter completare efficacemente la rotta e quindi raggiungere i mercati dell'Europa centrale, dopo Murmansk, essa termina immancabilmente in zone d'influenza NATO. In particolare, con l'accordo di Oslo tra Stati Uniti d'America e Regno di Norvegia del 16 aprile 2021 (Supplementary Defense Cooperation Agreement - SDCA), è permesso agli Stati Uniti di costruire strutture militari in tre aeroporti norvegesi (Rygge, Sola e Evenes) e una base navale (Ramsund), garantendo libero accesso e utilizzo da parte dei militari americani di queste strutture, dispiegando armamenti all'occorrenza anche nucleari. L'accordo s'inquadra nel documento strategico "NATO 2030", che individua la Russia come uno dei principali attori tesi a minare la stabilità degli equilibri nell'area euroatlantica.



Figura 10 Basi norvegesi concesse agli USA

E poi il Baltico, che da un decennio circa subisce un fenomeno di "natanizzazione" (con Danimarca, Islanda, Svezia, Finlandia, Lettonia, Lituania, Estonia e Polonia): navi Nato ormai incrociano davanti a casa di Putin (San Pietroburgo), il bilaterale del 2021 fra USA e Norvegia, nonché l'entrata nella Nato di Svezia e Finlandia, rafforzano la presenza militare statunitense, per mare e nel cielo. Un esempio pratico, ce lo ha fornito il sabotaggio del gasdotto Nord Stream da parte di specialisti di marina occidentali (probabilmente britannici o statunitensi), che le due "vittime", Tedeschi e Russi, hanno dovuto incassare in silenzio.



Ma se a Ovest la situazione è quella appena descritta, ad Est c'è invece l'incognita più grande. La rotta impatta su due colli di bottiglia: gli stretti di Malacca e di Bering.

Il primo, lo **stretto di Malacca**, è un imbuto da cui passa la cosiddetta "superstrada dei mari"(per questo canale naturale, lungo circa 800 Km, transita intorno al 40% del commercio mondiale, oltre che la quasi totalità delle importazioni di idrocarburi di colossi asiatici come Cina e Giappone), ma è completamente sorvegliato dalla Marina degli Stati Uniti d'America e dei suoi alleati regionali.



Lo stretto di Bering

Lo stretto di Bering l'abbiamo definito un'"incognita" perché qui, al contrario dello stretto di Malacca, la sfera d'influenza strategico-militare non è ancora ben definita.

Innanzitutto, riassumiamo le caratteristiche e peculiarità geografiche di questo tratto di mare di circa 83 km. Situato tra capo Dežnev, il punto più a est del continente asiatico, e capo Principe di Galles, il punto più a



Figura 11 Le isole Diomede e lo Stretto di Bering

ovest del continente americano, è l'unico punto di contatto ravvicinato e divisione fra gli Stati Uniti e la Russia. Intitolato a Vitus Jonassen Bering, un esploratore russo di nascita danese, che lo attraversò nel 1728 per la prima volta, se da solo non bastasse ad avvicinare le due potenze, ha pure nel mezzo due isolette: sono le Diomede. Quella ad est, la Piccola Diomede o Isola Krusenstern (7,3 kmq), appartiene all'Alaska (USA), quella ad ovest, Grande Diomede o Isola Ratmanov (28 Kmq), alla Federazione Russa. Sono curiosamente anche dette Tomorrow Island (Russia) e Yesterday Island (USA), in quanto, pur separate da soli 3,7 chilometri, c'è una differenza di fuso orario di 21 ore tra di esse, trovandosi su due lati della International Date Line: questo fa sì che l'isola più grande (Tomorrow) sia quasi un giorno più avanti rispetto alla più piccola (Yesterday). Il confine russo-americano passa a metà strada tra le due isole. Solo

la Piccola Diomede è abitata permanentemente da un piccolo insediamento di Inupiat, un'etnia di ceppo Inuit; mentre, nella Grande Diomede le autorità dell'Unione sovietica trasferirono gli indigeni nel 1948 e, attualmente, ci sono solo i membri di una stazione meteorologica e quelli di una stazione della Guardia di frontiera dell'FSB, il servizio segreto russo.

L'importanza geostrategica dello Stretto di Bering

Questa via nuova (alternativa a Suez e Malacca) desta viva preoccupazione americana ed occidentale, anche perché è una delle poche trascurate geostrategicamente dal blocco occidentale. Nonostante le coste dell'Alaska affaccino sull'Artide, per anni gli Stati Uniti, e conseguentemente anche la NATO, hanno messo in secondo piano tale regione. Le attività nell'area sono state minime, come minime sono le dotazioni di rompighiaccio su cui possono contare gli Statunitensi – circa un paio di unità. Caduta l'Unione Sovietica, Washington è stata spesso distratta dai lunghi e sanguinosi conflitti mediorientali, mentre l'Artico scadeva a teatro pressoché irrilevante.

Viceversa, la valorizzazione della rotta di Bering ha per la Russia rilevanza non solo economica, ma soprattutto strategico-militare. Rappresenta, infatti, l'interconnessione tra la flotta artica (situata nella penisola di Kola) e la flotta del Pacifico articolata in due basi principali. La prima, Vladivostok, è il quartier generale della flotta, la seconda, Petropavlovsk-Kamčatskij (situata nella penisola della Kamčatka), dal 1970 ospita la flottiglia di sottomarini nucleari con missili balistici della Marina russa. Sempre in zona, la Russia sta potenziando gli aeroporti artici, con una convergenza di risorse militari nell'area prossima allo stretto di Bering. Questo incremento delle attività militari russe ha portato la Presidenza statunitense di Obama, poi confermata dalle successive amministrazioni Trump e Biden, a prestare particolare attenzione a quest'area, al fine di assicurare la difesa dello Stato dell'Alaska, preservare la libertà di navigazione nello stretto, sfruttare le risorse fossili presenti nel Mare dei Chukchi. Per realizzare questi obiettivi, gli USA hanno seguito due distinte linee d'azione. La prima è stata quella di concordare con Mosca la stabilizzazione dello Stretto di Bering, garantendo la libertà di navigazione e sopperendo in parte alla grave mancanza, all'interno della flotta della Guardia Costiera statunitense, di un efficiente gruppo di rompighiaccio. Per Washington l'assenza di questo tipo di nave nella propria flotta militare rappresenta un problema in termini di accessibilità alle risorse petrolifere presenti sotto la calotta glaciale dei mari di Bering e dei Chukchi durante i periodi invernali, ma anche un fattore di parziale dipendenza dai rompighiaccio russi. La seconda linea di intervento prevede l'incremento delle risorse militari nello Stato dell'Alaska, definendo innanzitutto il Comando di competenza della zona (affidato al Northcom) e incrementando le esercitazioni militari mirate a possibili attacchi della flotta sottomarina nucleare russa, situata a Petropavlovsk-Kamčatskij, e allo stesso tempo negare l'accesso e il supporto della Flotta del Nord a Vladivostok, attraverso i Bering Narrows. In particolare, nell'ultima decade e soprattutto a partire dall'annessione russa della Crimea, gli Stati Uniti e la NATO si sono resi protagonisti di una serie di iniziative: Trump ha riportato le truppe americane in Islanda e in Norvegia e ha riattivato la seconda flotta – la cui area di operazioni insiste nell'Atlantico del Nord. Ha poi riportato per la prima volta dal 1991 un gruppo da battaglia nell'Artico e ha condotto nuove grandi esercitazioni congiunte in Norvegia – la Trident Juncture 2018, organizzata dalla NATO - e la Northern Edge, questa a guida nazionale, in Alaska. Nel 2021, infine, l'US Navy ha pubblicato un documento, denominato "A Blue Arctic", in cui viene stabilito in maniera molto esplicita che "la pace e la prosperità dell'Artico richiedono una presenza navale americana rinforzata nella regione".

IL MEDITERRANEO NEL COMMERCIO MARITTIMO MONDIALE ED I PORTI ITALIANI.

Come detto nell'introduzione, il Mediterraneo è stato sempre punto nodale dei commerci mondiali. Dall'apertura del canale di Suez in poi, questo mare ha accresciuto ulteriormente il suo rilievo. Ma è soprattutto negli ultimi tempi, col grande apporto del traffico commerciale dall'Oriente e dalla Cina in particolare, che la sua importanza è divenuta cruciale per molti Stati europei ed ha confermato la sua centralità, ospitando un terzo dei servizi di linea mondiali del traffico container e rappresentando il 12% degli scambi commerciali globali complessivi.

Negli ultimi anni, infatti, il traffico container nel Mediterraneo è cresciuto in modo costante (primo per crescita negli scambi), raggiungendo i 100 milioni di TEU nel 2022, con un incremento del 7% rispetto al solo

2021, aumento dovuto per l'appunto all'accresciuto commercio tra l'Europa e l'Asia. Nel solo 2019 sono



Figura 12 Baricentro dei traffici marittimi mediterranei

transitate per il Canale di Suez 1,2 milioni di tonnellate di merci, trasportate da quasi 19 mila navi con una media giornaliera superiore a 50. E Suez veicola il 40 % dell'intero interscambio commerciale del nostro Paese con l'Asia (per un valore di 83 mld di euro). Di questo l'economia italiana beneficia, in termini di posti di lavoro, investimenti e crescita economica. Da una parte i porti ionico-adriatici (Trieste, Ravenna, Pola, Capodistria, Pireo), da un'altra quelli tirreno-mediterranei (Genova, Gioia Tauro, Marsiglia, Barcelona, Valencia e Algeciras), solo per citare quelli europei ed i principali, hanno accresciuto i loro traffici, divenendo hub anche per l'Europa centrale. Ma esiste anche una forte competitività fra i porti appena citati: ad esempio, il porto del Pireo ha registrato una crescita dei traffici in TEU di quasi il 200% dal 2009 al 2019, passando da un'incidenza del 2% al 10% dei traffici dell'intero bacino. Il Pireo continua a crescere, nonostante non possa essere una "prima scelta" dei Cinesi, in quanto questi ultimi hanno spesso trovato porte chiuse in Italia (da Napoli, Gioia Tauro, Taranto e infine gli accordi pressoché saltati su Venezia e Trieste).

Le difficoltà delle vie terrestri e l'instabilità di quelle marine stanno tuttavia condizionandone lo sviluppo. Per l'Italia in particolare, la centralità mondiale nei traffici del Mediterraneo è vitale: per meglio dire, l'Italia è mediterraneodipendente e, in questo contesto, è strettodipendente. Un Paese privo di materie prime e per vocazione esportatore, trae la sua esistenza economica da ciò che transita dal mare e da come transita in esso: e poiché il Mar Mediterraneo è totalmente racchiuso da stretti, finché questi restano aperti e liberamente navigabili, per l'Italia va bene, diversamente soffre (da qui la strettodipendenza). Ma la via degli stretti è una parte delle lunghe rotte e se queste ultime cambiano o diminuiscono la portata, le conseguenze sono ovvie.

IL RUOLO E LA DIMENSIONE ATTUALE DI GENOVA E TRIESTE.

Dei sopracitati porti, prendiamo a riferimento i principali italiani, quelli che oggi hanno più traffico proprio in relazione alle navi transanti da Suez: Genova e Trieste (e, in misura minore, Ravenna).

TRIESTE

Dopo essere rimasta quasi ai margini della politica internazionale per decenni, a fine 2023 lo scalo giuliano ha chiuso con 55.624.925 di tonnellate di merce movimentate e col primato di primo terminal petrolifero del Mediterraneo. L'ex "città immediata imperiale" (Réichsunmittelbare Stadt Triest), crocevia mitteleuropeo, ha un ruolo geopolitico nel proprio Dna: punto di sbarco ideale per le merci cinesi spedite verso l'Europa

centro-occidentale e delle risorse energetiche affluenti alla Mitteleuropa, ma anche naturale sbocco sul mare di attori regionali come Austria, Serbia e Ungheria.

Tra il 60% ed il 75% del traffico del porto triestino passa dal terminal degli idrocarburi dell'Oleodotto Transalpino⁷, snodo di riferimento per le economie di Germania, Austria e Repubblica Ceca. La dipendenza



Figura 13 Terminal SIOT di Trieste, nella baia di Muggia

reperire tutto il suo petrolio attraverso questa linea.

Inoltre, Trieste è tornata alla ribalta anche e soprattutto grazie alle attenzioni riservate dalla Cina, intenzionata a farla diventare uno degli scali europei delle nuove vie della seta.

La percussione cinese si è concretizzata nella stipula dell'intesa tra l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e la compagnia cinese China Communications Construction Company (Cccc) nel novembre del 2019. Accordo finalizzato, sei mesi dopo, alla firma del Memorandum of understanding (Mou) tra Cina e Italia, il primo paese del G7 ad aderire al faraonico progetto infrastrutturale eurasiatico patrocinato dal Dragone, interpretato da Roma come una semplice iniziativa commerciale.

Gli accordi raggiunti tra l'Autorità portuale di Trieste e la Cina, nel quadro dei due memorandum firmati nel 2019, si prefiggevano l'obiettivo di concretizzare questo interesse, esplorando diverse opportunità di sinergia e cooperazione.⁸

L'avvicinamento cinese è avvenuto, però, in un contesto internazionale di frizione tra la Cina e gli Stati Uniti. Pertanto, detta penetrazione ha subito un brusco stop nella seconda metà dello scorso anno. Prima, con l'inserimento di Cccc nella "entity list" degli USA, monito di Washington a tutti i propri alleati, inclusa quindi l'Italia (e Trieste), sull'inopportunità di frequentare "brutte compagnie". In seguito, con l'acquisizione da parte della società amburghese Hamburger Hafen und Logistik AG (Hhla - la partecipata statale che gestisce il porto di Amburgo) del 50,1% della Piattaforma logistica di Trieste (Plt), una manovra che ha di fatto tagliato fuori gli operatori cinesi, oltre a rinsaldare il legame tra la Germania e Trieste "al profumo di greggio". Il dispaccio da Washington è stato chiarissimo: fuori i Cinesi da Trieste! Non solo l'Italia, come partner atlantico, non può permettersi di interagire liberamente su ambiti così sensibili con il rivale asiatico, ma la stessa Trieste

⁷ L'Oleodotto Transalpino, progetto di un finanziere veneziano, Marco Barnabò, condiviso da Enrico Mattei e dal suo successore Marcello Boldrini (ENI), costruito tra dicembre 1964 e giugno 1967, è una condotta che, con un percorso quasi completamente interrato, collega il porto di Trieste all'Europa centrale. L'impianto fu realizzato in soli 1000 giorni, fornendo ancor oggi, più di 60 anni dopo, un mezzo di trasporto strategico, all'avanguardia, rispettoso dell'ambiente e capace di unire le economie di Friuli Venezia Giulia, Austria e Baviera. È gestito dal Gruppo TAL, costituito dalle tre società che amministrano i vari tratti: in Italia la Società Italiana per l'Oleodotto Transalpino S.p.A. – SIOT; in Austria la Transalpine Ölleitung in Österreich Ges mbH; in Germania la Deutsche Transalpine Ölleitung GmbH.

L'oleodotto, il cui valore attuale si stima in 1,2 miliardi di euro, è di proprietà della società multinazionale Trans-Alpinen Leitung (TAL), un consorzio di otto compagnie petrolifere. Gli attuali azionisti sono: OMV (25%), Shell (24%), ExxonMobil (16%), Ruhr Oel (11%), Eni (10%), BP (9%), ConocoPhillips (3%), Total (2%). La capacità annuale di trasporto attraverso l'oleodotto transalpino è di circa 45 mln. di tonnellate, con un fatturato di 140 milioni di euro.

⁸ L'accordo a sè stante di Trieste con la Cina avrebbe previsto, inter alia, il coinvolgimento cinese nello sviluppo del molo VIII e del suo collegamento ferroviario.

per la sua stretta vicinanza alla base militare NATO di Aviano, ricopre una valenza strategica primaria. Al contempo, gli USA sono parsi interessati a installare un data center a Trieste, sfruttando la sua posizione di raccordo nel Nord Adriatico, per il passaggio di cavi sottomarini. In questa visione, il porto di Trieste cesserebbe di essere un hub solo trasportistico, per diventare un hub anche tecnologico. Inizialmente, erano stati i cinesi a considerare quest'opzione. L'operazione dell'amburghese Hhla e la disponibilità ad ospitare il data center suggeriscono che l'Italia abbia, al fine, recepito le pressioni statunitensi; d'altronde, se avesse continuato ad avvicinarsi alla Cina, l'Italia si sarebbe probabilmente scontrata con la politica americana di contenimento ed indebolimento di Pechino.

Ma l'interesse su Trieste non si chiama solo Cina. In qualche modo, guardano con interesse al porto giuliano anche Mosca, Teheran e Il Cairo.

Vediamo il meno noto, **Teheran**.

L'inserimento nella rete infrastrutturale dei Corridoi transeuropei dei trasporti e la vicinanza alle raffinerie della Mitteleuropa, a cui è collegato tramite l'Oleodotto Transalpino, rendono il porto di Trieste uno snodo strategico della business diplomacy iraniana in Occidente. Impegnata a inserirsi nella faglia presente fra Stati Uniti e Unione europea, Teheran utilizza infatti i legami commerciali per consolidare i suoi rapporti con gli alleati europei di Washington. L'obiettivo è quello di spingerli a esercitare pressioni sugli USA per un alleggerimento delle attuali sanzioni (obiettivo decaduto per i recenti avvenimenti mediorientali). Era stato il ritiro delle sanzioni secondarie da parte degli Stati Uniti nel 2016, deciso dall'amministrazione Obama per poter impegnare maggiori risorse in Asia, a presentare all'Iran l'occasione di agire su Trieste. Dopo soli tre mesi, nell'aprile 2016, l'autorità portuale di Trieste e il governo iraniano avevano già concluso numerosi accordi, tra cui un gemellaggio portuale non-vincolante tra il porto giuliano e quello di Shahid Rajaei. La reintroduzione delle sanzioni secondarie, attuata dagli Stati Uniti, ha però fermato ogni trattativa, e gli accordi, in scadenza nel 2019, non sono stati rinnovati, nonostante le pressioni iraniane. L'inserimento nella black list americana della compagnia di navigazione iraniana Irisl nel novembre 2018 ha poi precluso ogni possibilità di commerciare via mare senza essere soggetti alle sanzioni statunitensi. Anche solo un'operazione di rifornimento o di rimorchio avrebbe portato, infatti, a dure ritorsioni da parte americana, e il semi-monopolio di Irisl e delle sue sussidiarie in Iran non offre alternative. Nella situazione attuale, quindi, solo il trasporto su gomma permette agli operatori iraniani di sfruttare il regime di porto franco di Trieste. Tuttavia, questa opzione comporta costi maggiori del 30% rispetto al trasporto via mare. Costringe, inoltre, gli operatori ad attraversare il territorio turco, esponendoli alla volubilità di Istanbul. L'Iran di oggi non è però più l'Iran del 2015-16.

La porta turca per i mercati dell'Europa continentale

Il fatto nuovo per Trieste è l'esplosione degli scambi con i porti turchi mediterranei orientali, che hanno rimpiazzato il traffico sul Mar Nero, divenendo l'anello di congiunzione fra il mondo turco e l'Europa centrale e occidentale. Già durante il periodo asburgico una piccola comunità turca si era stabilita in città, attratta dai fiorenti commerci. È però nel corso degli anni Novanta che le tratte marittime acquisiscono un'importanza centrale per la Turchia. Con lo scoppio delle guerre jugoslave, gli autotrasportatori turchi si sono trovati costretti ad aggirare la penisola balcanica. Hanno quindi investito nel settore ro/ro⁹, sfruttando i vantaggi combinati del trasporto via mare fino a Trieste con quello via strada o ferrovia sul continente: un terzo dell'interscambio complessivo fra Turchia ed Europa passa infatti per il porto. In particolare, sia Ankara che Trieste intrattengono un rapporto privilegiato con la Germania e la Turchia risulta essere il terzo fornitore di rinfuse liquide (segnatamente, petrolio), che, come abbiamo visto, costituiscono quasi il 70% dei traffici via mare del porto di Trieste.

Trieste e l'Egitto

⁹ Ro/Ro, abbreviazione dell'espressione inglese Roll-on, Roll-off, con cui si indica un tipo di nave traghetto per trasporto di autoveicoli, nella quale i veicoli stessi entrano ed escono con i propri mezzi senza l'ausilio di gru o elevatori.

Con l'Egitto esiste un legame speciale. I nomi di importanti personaggi triestini sono scolpiti nella memoria storica egiziana, dal gran doganiere Antonio Cassis Faraone (1745-1805)¹⁰ al vicepresidente della compagnia del Canale di Suez, il barone Pasquale Revoltella (1795-1869)¹¹. Trieste, forte dei suoi migliori collegamenti intermodali con la Mitteleuropa, rimane ancora il principale interlocutore dell'Egitto

Mosca

Il petrolio della Russia rappresentava per Trieste il 45% del tonnellaggio. Ma oggi la Russia si trova a fronteggiare le conseguenze delle sanzioni introdotte dal Consiglio europeo nel marzo 2015 a seguito dell'annessione della Crimea e di quelle attuali a seguito dell'invasione dell'Ucraina.

Visto tutto questo, è chiaro che lo spostamento a Nord delle linee di approvvigionamento di idrocarburi per il Centro e Nord Europa non potrebbe che portare un pesante nocumento all'attività portuale giuliana. Tuttavia, nell'immediato futuro sarà rilevante il ruolo della North Adriatic Port Association (Napa), sodalizio adriatico con cui Trieste, Capodistria, Venezia e Fiume tentano di risalire nelle classifiche internazionali, dove arrancano dietro ai concorrenti nordeuropei. Se il porto di Trieste riuscirà a trasformare la sua competizione con gli altri scali dell'Alto Adriatico in una posizione di primus inter pares nella Napa, forte anche degli investimenti esteri, potrà confermarsi come principale riferimento in Europa. Diviene, infine, vitale valorizzare il ruolo di porto franco e zona ad attrazione di traffici e capitali, seguendo l'esempio di alcuni porti del Golfo Persico.

GENOVA

L'Autorità Portuale genovese (Ports of Genoa) sovrintende le attività marittime di Genova, Vado Ligure, Savona e Prà, quattro bacini portuali multi-commodity lungo una costa di 50 km, copre il 33% del traffico container gateway italiano ed è al sesto posto in Europa per traffico gateway di container. Le merci imbarcate



Figura 15 Porto di Genova

a Genova raggiungono oggi 225 porti in giro per il mondo (New York City e Singapore sono i due scali che ricevono la quantità maggiore di merci provenienti dal capoluogo ligure).

La possibilità di gestire il primo smistamento del traffico delle mega-navi in arrivo nel Mediterraneo e di costituire un hub preferenziale centrale da e verso il Far East, rappresenta una condizione vincente e il Porto di Genova è pronto a sfidare gli omologhi maggiori del Mediterraneo,

proponendosi nel ruolo di hub principale per il Sud Europa. L'inaugurazione del cantiere della nuova diga foranea che, con un bacino di 800 metri, permetterà l'accesso alle moderne navi giganti, aumenterà la sicurezza delle operazioni e consentirà di separare il traffico mercantile da quello crocieristico, con una crescita stimata entro il 2030 dal 22 al 30%.



Figura 14 Nuova Diga Foranea a Genova

¹⁰ Antonio Cassis Faraone nel 1769 fu nominato direttore delle dogane egiziane e la famiglia Cassis Faraone divenne il principale referente del commercio estero in Egitto. Fu figura di spicco della società triestina Compagnia Privilegiata per il Commercio con l'Egitto, che aveva l'obiettivo di instaurare un rapporto diretto con il mercato egiziano, in modo da spostare il commercio con le Indie dalla via del Capo di Buona Speranza alle rotte del Mar Rosso e del Mediterraneo.

¹¹ Nato a Venezia, Pasquale Revoltella si trasferì giovanetto a Trieste. Fu uno dei primi azionisti delle Assicurazioni Generali e consigliere d'amministrazione del Lloyd Austriaco, ma soprattutto fu uno dei più grandi sostenitori dell'apertura del canale di Suez, ritenuto determinante per lo sviluppo economico di Trieste, strettamente legato ai traffici marittimi. Per il contributo determinante Revoltella venne nominato vicepresidente della Compagnia universale del Canale di Suez. Lasciò le ricchezze accumulate nella sua vita alla città di Trieste.

Non va, infine, dimenticato che da Genova parte l'Oleodotto dell'Europa Centrale (CEL) Pegli – Svizzera – Ingolstadt, frutto di un accordo italo-tedesco, iniziativa di Enrico Mattei del 1961, riconvertito nel 1997 al trasporto del gas, che, dopo la distruzione degli oleodotti Nord Stream 1 e 2, potrebbe rappresentare l'unico corridoio energetico percorribile anche per il nord Europa. (assieme al TAL triestino).

CONCLUSIONI

Orbene, è facile intuire che se il 40 % dell'intero commercio del nostro Paese con l'Asia (per un valore di 83 mld di euro) passa per Suez e la rotta artica potrà assorbire, nella prospettiva russa, il 7,2% dei commerci mondiali, ciò potrebbe significare un calo almeno di un 8-10 % per le rotte mediterranee, che verrebbero saltate totalmente, con conseguenze sensibili sulle economie nazionali collegate e sulla rilevanza geopolitica degli Stati mediterranei.

SVILUPPI FUTURI PER I NOSTRI PORTI

Se ben infrastrutturati e adeguatamente collegati con l'entroterra, i porti italiani garantirebbero un ulteriore efficientamento in termini di riduzione dei tempi di percorrenza. Ma la misura dei possibili vantaggi offerti dalla Rotta Artica dipenderà, oltre che dal costo del carburante, dalla variazione delle tariffe applicate nel Canale di Suez. La Rotta Artica potrebbe nel tempo guadagnare competitività e offrire complementarità alle altre grandi vie marittime. Va proprio in questa direzione la Belt and Road Initiative (BRI) cinese, che coinvolge la tradizionale tratta terrestre, quella marittima legata al Canale di Suez e proprio la Rotta Artica, ribattezzata "Polar Silk Road". In questo contesto, il ruolo dell'Italia rimarrà cruciale se sarà favorito da un adeguato sviluppo delle reti ferroviarie TEN-T, da efficienti strategie e logiche di mercato degli operatori di terra (come i terminalisti o gli altri attori della logistica e dei trasporti), dall'ulteriore efficientamento dei porti e delle infrastrutture e, in particolare, da una rete di collaborazioni con gli altri attori (nazionali ed esteri) del panorama zonale. Una carta importante potrà giocarla l'attrattività delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) nelle aree portuali, veri catalizzatori di investimenti e insediamenti produttivi, contribuendo a fare degli scali portuali nazionali e dei territori limitrofi una delle porte di accesso privilegiate per il riposizionamento e il rafforzamento delle attività produttive e degli scambi commerciali globali.

Ad oggi, solo una parte dei porti sembra aver risposto tempestivamente, con l'adeguamento dell'offerta infrastrutturale, all'incremento delle merci trasportate, ai nuovi servizi richiesti dai carrier e alla crescita dimensionale delle navi (quadruplicata la capacità negli ultimi venti anni). È necessario, quindi, accelerare, approfittando del posizionamento geografico ottimale del nostro Paese per intercettare i traffici da e per l'Oriente, ossia l'area oggi più importante per il commercio mondiale. Un posizionamento che, inoltre, va fatto pesare politicamente, soprattutto nei confronti dei vicini europei. Ma anche per fronteggiare ed ammortizzare i prossimi cambiamenti geostrategici che abbiamo descritto in questa analisi.

27 novembre 2024

Federico Macaddino

fonti

www.focus.it/tecnologia/innovazione/la-mappa-interattiva-delle-rotte-navali-mondiali

www.3bmeteo.com/giornale-meteo/meteo--ghiaccio-marino-artico--la-situazione-a-met-agrave--luglio-725152

www.rainews.it/articoli/2022/06/lo-scioglimento-dei-ghiacci-pu-aprire-nuove-rotte-marittime--db8fa72c-0686-4143-97ce-5eadfca51eef.html

https://it.wikipedia.org/wiki/Declino_del_ghiaccio_marino_artico#:~:text=Il%20declino%20del%20ghiaccio%20marino,nel%20corso%20del%20XXI%20secolo.

www.pandorarivista.it/articoli/ground-zero-l-artico-il-cambiamento-climatico-e-la-geopolitica-delle-risorse/

www.ilpost.it/2021/02/25/rotte-artiche-riscaldamento-globale/

www.trasportoeuropa.it/notizie/marittimo/la-russia-vuole-aprire-la-rotta-artica-per-tutto-lanno/

www.huffingtonpost.it/rubriche/cose-dell-altro-mondo/2024/09/06/news/passaggio_a_nord-est_dove_nasce_secondo_putin_la_russia_di_domani-16827799/

www.osorin.it/uploads/model_4/.files/78_item_2.pdf?v=1624617150#:~:text=Il%20Trattato%20permetter%C3%A0%20agli%20Stati,tra%20le%20due%20forze%20armate

www.formiche.net/2024/10/cina-russia-artico-guardia-costiera/#content

www.geopolitica.info/le-preoccupazioni-della-nato-e-degli-stati-uniti-nellartico/

www.opiniojuris.it/opinio/lo-stretto-di-bering-unarea-di-interesse-geostrategico-russo-americano/

www.facebook.com/PassioneAstronomia/posts/due-isole-vicinissime-ed-un-viaggio-nel-tempo-pazzescosiamo-tra-il-continente-am/897226519101378/

www.geopolitica.info/le-preoccupazioni-della-nato-e-degli-stati-uniti-nellartico/

www.adspmao.it/it/notiziecomunicati/dati-di-traffico-2023-oltre-59-mln-i-volumi-movimentati-dai-porti-di-trieste-e-monfalcone

www.limesonline.com/limesplus/una-strategia-per-trieste-prima-edizione-ricollocare-una-periferia-centrale-sullo-scacchiere-globale-14709123/

www.adriaports.com/it/logistica/porto-di-trieste-siot-rifornira-100-del-petrolio-alla-repubblica-ceca/

https://it.wikipedia.org/wiki/Oleodotto_Transalpino

www.ispionline.it/it/pubblicazione/la-scommessa-dei-porti-di-genova-128375