COMMISSIONE III
AFFARI ESTERI E COMUNITARI

COMITATO PERMANENTE SULLA POLITICA ESTERA PER L'ARTICO

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

32.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 LUGLIO 2026

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **PAOLO FORMENTINI**

INDICE

PAG.

Sulla pubblicità dei lavori:

Formentini Paolo, *presidente* 3

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE DINAMICHE GEOPOLITICHE NELLA REGIONE DELL'ARTICO

Audizione, in videoconferenza, di Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico:

Formentini Paolo, *presidente* ... 3, 6, 7, 9, 10, 13

PAG.

Coin Dimitri (LEGA) 7

Gardini Elisabetta (FDI) 10

Giglio Vigna Alessandro (LEGA) 9

Parigi Leonardo, *direttore di Osservatorio Artico* 3, 7, 11

Quartapelle Procopio Lia (PD-IDP) 6

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; MoVimento 5 Stelle: M5S; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Azione - Popolari europeisti riformatori - Renew Europe: AZ-PER-RE; Noi Moderati (Noi con l'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE - Centro Popolare: NM(N-C-U-I)M-CP; Italia Viva-Casa Riformista: IV-CR; Misto: Misto; Misto-Futuro Nazionale Vannacci - Free: Misto-FNV-F; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa - Stati Uniti d'Europa: Misto-+EU-SUEU.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE PAOLO FORMENTINI

La seduta comincia alle 8.45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione, in videoconferenza, di Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche nella regione dell'Artico, l'audizione di Leonardo Parigi, direttore di Osservatorio Artico.

Ricordo che la partecipazione da remoto è consentita alle colleghe e ai colleghi secondo le modalità stabilite dalla Giunta per il Regolamento.

Anche a nome dei componenti del Comitato, saluto e ringrazio per la disponibilità a prendere parte ai nostri lavori, collegato in videoconferenza, il dottor Parigi.

Ricordo che l'Osservatorio nasce come piattaforma di confronto, analisi e informazione su un tema che trova poco spazio nel dibattito pubblico italiano. Artico e Polo Nord sono spesso visti come temi lontani, di carattere squisitamente ambientale.

Al contrario, come è emerso nel corso delle audizioni già svolte, il cambiamento climatico in atto a queste latitudini riguarda molto da vicino anche l'Italia e l'Unione europea sotto molto punti di vista – economia, difesa, geopolitica, trasporti, solo per citarne alcuni –, che sono oggetto di approfondite analisi da parte degli analisti dell'Osservatorio.

Considerati i tempi stretti, darei subito la parola al dottor Parigi, affinché possa svolgere il proprio intervento. Grazie.

LEONARDO PARIGI, *direttore di Osservatorio Artico*. Grazie. Signor presidente, onorevoli deputati, ringrazio la III Commissione per l'opportunità.

Dirigo Osservatorio Artico dall'anno della sua fondazione, nel 2008. Siamo la prima testata italiana dedicata interamente alla regione artica e al contesto polare e contiamo oltre venticinque collaboratori sparsi in tutta Europa e anche, però, sul territorio artico.

Dal 2019, siamo *media partner* di Marina Militare per il programma « *High North* » – che, tra l'altro, quest'anno sta raggiungendo la sua decima edizione consecutiva proprio in questi giorni – e ogni anno siamo a bordo di Nave *Alliance* per l'intera durata della campagna scientifica nel Mar Glaciale Artico.

Da questa posizione privilegiata osserviamo da vicino i cambiamenti che si producono in una delle regioni più sensibili del pianeta, non soltanto da un punto di vista ambientale e climatico.

L'Artico è percepito come lontano dal nostro Paese, e non solo per una questione geografica, ma anche mentale. Eppure, quello che accade nel Mar Glaciale Artico ha e avrà sempre più effetti diretti sulla nostra economia, sulla nostra sicurezza, sulle nostre catene di approvvigionamento e sulla nostra posizione diplomatica. Cercherò di illustrare brevemente perché, attraverso i filoni che riteniamo più rilevanti.

Il punto di partenza, inevitabilmente, è il cambiamento climatico, non soltanto come

tema ambientale di per sé, ma piuttosto come catalizzatore geopolitico. L'Artico si riscalda a un ritmo fino a quattro volte superiore alla media globale – basta guardare in questi giorni le temperature medie dell'alta Norvegia e addirittura della Groenlandia –, però la fusione accelerata dei ghiacci marini, che allargano sempre di più la stagione estiva, sta aprendo soprattutto accessi, rotte ed opportunità economiche che fino a pochi anni fa erano assolutamente impraticabili ed impensabili.

Questo processo così rapido, soprattutto, ha trasformato una regione, che per decenni era stata gestita in maniera cooperativa e quasi de-securitizzata, in una delle arene di competizione più intense del sistema internazionale, considerando soprattutto gli investimenti, la complessità dell'area da un punto di vista geografico e l'assenza di trattati internazionali specifici per tutta l'area, cosa veramente fondamentale.

Il concetto di « eccezionalismo artico », cioè una regione come spazio pacifico, immune dalle tensioni che animano il resto del mondo, anche tra gli stessi attori dei Paesi artici, è stato definitivamente accantonato dall'aggressione russa all'Ucraina nel 2022.

Da quel momento, il Consiglio Artico, cioè l'unico foro internazionale ad occuparsi della materia in maniera diretta, è fondamentalmente in stato di paralisi, per quanto ancora attivo. Gli accordi di cooperazione scientifica sono sospesi, la Russia è uscita dal *Barents Euro-Arctic Council* e le attività operative congiunte con Mosca nelle operazioni di *search and rescue* in ambito marittimo sono ferme; tema, questo, davvero fondamentale se consideriamo il numero sempre maggiore di attività marittime, sia merci sia passeggeri, nelle acque norvegesi e nelle acque russe.

L'Artico che conoscevamo non esiste più: il punto è che non abbiamo idea di cosa sia il prossimo futuro. La novità geopolitica più rilevante degli ultimi anni è l'ingresso di Finlandia e Svezia nell'Alleanza Atlantica, rispettivamente a cavallo tra il 2023 e il 2024, ed è una trasformazione senza precedenti nella storia recente del continente, perché, dopo decenni di neutralità e di non allineamento assoluto, i due Paesi hanno compiuto una scelta netta, motivata direttamente dall'aggressione russa all'Ucraina; il cambio di mentalità della popolazione è radicale, non perché la chiave sia una postura per forza aggressiva nei confronti della Russia, ma proprio perché l'ingresso stesso nell'Alleanza significa un posizionamento internazionale profondamente diverso rispetto al passato, investimenti in ambito militare inclusi.

Le conseguenze strategiche sono profonde. Con la bandiera svedese, la NATO ha ottenuto definitivamente un controllo difensivo quasi completo del Mar Baltico e ha ridisegnato radicalmente il perimetro a Nord. Stoccolma e Helsinki non sono soltanto due nuovi membri, perché portano con sé capacità industriali, infrastrutture militari, *know-how* logistico nell'Artico e, nel caso finlandese, soprattutto oltre 1.300 chilometri di confine con la Russia, largamente non presidiato.

Il riarmo ha assunto poi forme concrete misurabili. La Norvegia ha portato la spesa per la difesa da 48 miliardi di corone nel 2014 ad oltre 100 miliardi nel 2024 – equivalenti a circa 9 miliardi di euro –, adottando però un piano pluriennale, tra il 2025 e il 2036, con una spesa prevista da 611 miliardi di corone per la modernizzazione militare di un impianto che era già, tra l'altro, adatto. Ha ordinato fregate *antisom* britanniche di nuova generazione, ha schierato nei mesi scorsi il nuovo battaglione missilistico Bardufoss nel cuore dell'artico norvegese, e il porto di Narvik, che è libero dai ghiacci tutto l'anno proprio per la corrente del Golfo, è diventato un nodo critico per la mobilità militare della NATO verso il fianco nord. Durante l'esercitazione « *Swift Response* » dello scorso anno, ha accolto lo sbarco di oltre mille paracadutisti statunitensi.

Nel maggio scorso, l'esercitazione « *Saber Strike* » 2026 ha riunito circa 19 mila soldati di dieci Paesi nell'area di Vuosanka, in Finlandia, con una novità storica: per la prima volta, le truppe alleate hanno condotto attività addestrative in totale autonomia, senza comandi finlandesi presenti sul

campo; un segnale preciso di maturità operativa nell'integrazione dell'Alleanza, soprattutto considerando le difficoltà logistiche e di spostamento nell'area.

Dall'*Arctic Security Forum*, che un nostro collaboratore ha seguito a Stoccolma nei giorni scorsi, emerge un quadro di preoccupazione strutturale per quanto riguarda le attività militari. La minaccia russa viene descritta come una campagna coordinata, con un'attenzione particolare alla mappatura sistematica dei fondali norvegesi e alla vulnerabilità delle infrastrutture sottomarine, prevalentemente. Un alto comandante NATO ha affermato che è solo una questione di tempo, prima che il livello di attività cinese nell'Artico sia uguale a quello del Mar Cinese meridionale.

Tuttavia, più che le attività militari di per sé, riteniamo che l'Italia abbia urgente bisogno di comprendere al meglio le dinamiche di sviluppo del fronte economico dell'Artico. Sul fronte commerciale, la rotta marittima di Nord-Est, altrimenti detta *Northern Sea Route*, cioè quel corridoio che costeggia le coste artiche russe per oltre 24 mila chilometri, dal Mare di Barents fino allo Stretto di Bering, è la variabile che più direttamente interessa l'economia marittima italiana ed europea.

La Russia ha investito massicciamente su questa rotta, e non si può tornare indietro. Negli ultimi vent'anni, Mosca ha investito l'equivalente di circa 20 miliardi di dollari e altri 29 miliardi sono allocati da qui al 2035 soltanto per la seconda e terza fase dello sviluppo di questo progetto, con la costruzione di nuovi *terminal* per il gas naturale liquefatto, nuovi *hub* logistici all'inizio e alla fine della rotta Murmansk-Vladivostok e la costruzione di nuove navi rompighiaccio, di cui, tra l'altro, sappiamo che la Russia è il primo Paese al mondo per volumi, per numero e per capacità.

Il punto non è soltanto la *Northern Sea Route* di per sé, perché chiunque abbia un minimo di contezza delle difficoltà e dei costi della logistica sa che chiaramente una rotta di per sé non fa un volume; però lo sviluppo è tale da avere un'evoluzione, per cui non si parla più soltanto di *Northern Sea Route*, ma si è iniziato a parlare da mesi di TTC, ovvero *Trans-Arctic Transport Corridor*.

Nel 2025, la *Northern Sea Route* si è evoluta come idea e come concetto lungo due direttrici. Da una parte, ormai è un tema di discussione e analisi ricorrente; dall'altra, ambiti governativi e accademici inducono a cedere il passo a questo nuovo TTC, proposto proprio da Putin lo scorso marzo, durante il *Forum* Artico internazionale.

È importante sottolineare che il TTC non sostituisce la *Northern Sea Route*, ma ne rappresenta un'evoluzione, un approccio più ampio alle rotte commerciali e ai progetti infrastrutturali, che integra la navigazione artica con i collegamenti ferroviari, stradali, fluviali; quindi, nuove autostrade, nuovi porti, nuove infrastrutture per un sistema sempre più complesso di integrazione tra Est e Russia.

L'obiettivo dichiarato della *Northern Sea Route* anni fa era quello di arrivare a 80 milioni di tonnellate di merce trasportata lungo la rotta nel 2024. Consideriamo che il Canale di Suez a pieno regime fa circa 1,5 miliardi di tonnellate, per cui comunque si tratta di una cifra residuale. In più, nel 2025 la *Northern Sea Route* è riuscita a trasportare soltanto 37,5 milioni di tonnellate di merce, quindi ben poco.

Tuttavia, nonostante tutte le difficoltà, nonostante le sanzioni e nonostante il blocco totale nei confronti dell'Occidente, Mosca non si è fermata. Alla fine del 2025 ha varato l'*Aleksej Kosygin*, la prima metaniera rompighiaccio di costruzione interamente domestica, perché le sanzioni hanno prodotto come sotto-prodotto negativo anche la spinta a una nuova cantieristica navale russa.

Il dato più recente e significativo, però, arriva dalla Cina. La compagnia *Sea Legend* ha pubblicato proprio nei giorni scorsi il calendario della stagione 2026 del suo *China-Europe Arctic Express*, cioè otto partenze con cadenza settimanale dal 12 agosto prossimo – quindi nei prossimi giorni – al 27 ottobre, tra cui sette porta-*container*, con la destinazione porti del nord Europa.

È il primo servizio di linea *container* regolare fra Cina ed Europa attraverso la

Northern Sea Route; i tempi promessi sono di circa 20-22 giorni, contro i mediamente 35-40 che una nave impiega attraversando il Canale di Suez e gli oltre 50 che sappiamo oggi essere quelli necessari per doppiare il Capo di Buona Speranza, con una riduzione sostanziale dei tempi e quindi anche dei costi, nonostante ci siano tanti altri costi annessi dovuti alla navigazione nell'Artico.

I numeri assoluti restano piccoli - la nave più grande della flotta di *Sea Legend* trasporta un quinto di una *ultra large* che oltrepassa Suez -, ma il segnale politico è enorme. Per la prima volta la Cina, infatti, non effettua transiti dimostrativi, ma costruisce effettivamente un servizio, con date fisse, scali stabiliti, una rotazione di navi annunciata; è il passaggio da esperimento ad infrastruttura commerciale in divenire ed è letteralmente l'anno zero di quello che può essere il prossimo futuro.

Per il nostro Paese cosa significa ? Queste dinamiche non sono affatto astratte: con il 10-15 per cento dell'interscambio nazionale esposto alle vulnerabilità dello Stretto di Hormuz e del Canale di Suez, qualunque perturbazione, come ben sappiamo, delle rotte tradizionali produce effetti diretti sulla competitività dei nostri porti e sulle nostre imprese, come vediamo concretamente in questo periodo.

Al tempo stesso, l'Italia ha le risorse significative per essere presente nell'area, lo fa comunque da anni, è membro osservatore dell'*Arctic Council* ed il programma « *High North* » di Marina Militare, grazie anche alla mappatura dei fondali dell'Artico, contribuisce enormemente alla cooperazione e allo sviluppo di una diplomazia integrata con gli alleati. Questo per ciò che concerne la ricerca scientifica.

La politica artica italiana, presentata a Villa Madama lo scorso 16 gennaio, segna anche una presenza diplomatica rilevante per il nostro Paese, per cui poi sarà necessario integrare la ricerca scientifica con un approccio cooperativo di sviluppo sostenibile.

I settori in cui l'Italia può costruire una presenza qualificata e competitiva sono fondamentali. Una cantieristica navale specializzata, infrastrutture digitali e spaziali, l'osservazione della Terra e la ricerca climatica sono settori in cui la nostra industria e le nostre eccellenze industriali hanno già posizionamenti riconosciuti e possono crescere in maniera integrata.

L'Artico non è più ai margini del sistema internazionale, è diventato un epicentro dei cambiamenti strutturali che anticipano delle tendenze globali: la competizione sulle risorse critiche, la ridefinizione delle rotte commerciali, la corsa alle infrastrutture digitali sottomarine, il riarmo del fianco nord e anche una profonda trasformazione economica e sociale a causa del turismo; parliamo di milioni di visitatori in un'area che non è neanche adatta per l'accoglienza di tutte queste persone in questo momento, per cui serve un grande sviluppo da un punto di vista industriale, benché sostenibile e in accordo con tutti i Paesi.

Comprendere tutte queste dinamiche, nella loro rapidità, con strumenti adeguati e presidiare questo argomento con continuità, contribuendo a mantenerlo orientato alla cooperazione, è nell'interesse diretto dal nostro Paese.

Osservatorio Artico esiste per fare esattamente questo, produrre informazione e analisi che rendano questa regione comprensibile ed accessibile alle Istituzioni, alle imprese e, in generale, all'opinione pubblica. Siamo grati a questa Commissione per aver riconosciuto il valore di questo lavoro con la convocazione di oggi.

Resto a disposizione per le vostre domande.

PRESIDENTE. Grazie mille. Come ha appena detto, è fondamentale che anche l'Italia studi l'Artico ed è quello che in questo Comitato della Commissione Affari esteri stiamo cercando di fare.

Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre questi o formulare osservazioni.

LIA QUARTAPELLE PROCOPIO, *intervento in videoconferenza*. Grazie, presidente.

Volevo ringraziare il dottor Parigi per la relazione. Sono molti gli spunti di inte-

resse, a riprova del lavoro approfondito che ha fatto Osservatorio Artico in quasi dieci anni.

Credo che una delle cose più rilevanti, che non avevamo ancora sentito da altri, riguardi le prospezioni russe sul territorio sottomarino norvegese. Le chiedo se ci può dire qualcosa di più su questo e se può anche delineare il tipo di attività cinese in Artico e le direttive verso le quali si svilupperà l'interesse cinese nell'area. Grazie.

DIMITRI COIN. Grazie per tutto il lavoro che sta facendo.

Ho una domanda velocissima. Mi sembra di non aver sentito nulla sulla Groenlandia. Qual è, dal suo punto di vista, l'interesse rispetto a questa zona e, in particolare, riguardo alla presenza cinese, laddove nel prossimo futuro l'attività cinese sarà paragonabile a quella che c'è nel Mar Cinese meridionale ?

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Coin, la sua è la domanda che avrei voluto porre anch'io, perché è il primo che ci riferisce una frase del genere. Le chiedo se magari potesse anche per iscritto fornirci la dichiarazione del comandante NATO, così la acquisiamo per il nostro *dossier* finale su queste audizioni.

La presenza cinese in tutte le audizioni che abbiamo fatto sembra qualcosa che esiste, è in divenire potenziale, però in aree come la Groenlandia, appena citata, sembra non esserci ancora, mentre Lei ha citato come ci sia un trasporto di linea *container* da quest'anno, quindi sembra qualcosa di molto più concreto. Anch'io Le chiederei di dirci, nel modo più dettagliato possibile, quale evoluzione vede di questa presenza.

Prima l'ho ringraziata per aver detto che è importante per l'Italia occuparsi dell'Artico. Lo ha detto Lei stesso, siamo un Paese che si affaccia sul mare, un Paese di grandi porti, un Paese che ha molto da perdere dall'apertura di questa rotta a nord, ed è per questo che, insieme all'attenzione che dedichiamo all'Artico, contemporaneamente dedichiamo anche grande attenzione al progetto IMEC (*India-Middle East-Europe Economic Corridor*), che potrebbe a nostro avviso mantenere la centralità del nostro Paese.

Do la parola al direttore Parigi per la replica.

LEONARDO PARIGI, *direttore di Osservatorio Artico*. Grazie. Intanto vi ringrazio davvero per gli ottimi spunti e cerco di rispondervi nella maniera più precisa possibile.

Parto dall'inizio e ringrazio l'onorevole Quartapelle. La presenza e, soprattutto, la mappatura dei fondali è tema fondamentale di per sé, nel senso che, ad oggi, conosciamo nei fatti molto meglio la luna rispetto ai fondali oceanici del nostro stesso pianeta, nel senso che esiste un progetto internazionale, « *Seabed 2030* », per giungere alla fine di questo decennio con la conoscenza completa dei fondali oceanici della terra. Pensate che al momento siamo fermi al 27-28 per cento di mappatura di tutti i fondali, per difficoltà tecniche che non siamo ancora riusciti a superare. Nell'Artico questa quota si abbassa ulteriormente, parliamo del 22-23 per cento circa, per cui conosciamo davvero poco dei fondali marini, motivo per cui il programma « *High North* » di Marina Militare è così importante e ritenuto rilevante anche dagli alleati.

Il primo alleato con cui si lavora è la Norvegia stessa, perché i fondali sono estremamente ampi in questi bracci di mare e soprattutto perché ci consentono di avere una visione completa, prima di tutto da un punto di vista scientifico e ambientale e, in seconda battuta, per quello che concerne le risorse e lo sfruttamento delle risorse *offshore*, su cui i Paesi costieri - tra cui la Danimarca, tramite il possesso della Groenlandia, e la Norvegia prevalentemente - stanno puntando moltissimo; in terza battuta per una questione di difesa, perché più conosciamo i fondali e più abbiamo la possibilità di posare dei cavi sottomarini, cosa che sta avvenendo in questi mesi con la fine di un progetto, « *Fiber North* », per cui c'è la posatura di un lungo cavo sottomarino, che lambisce le coste della Gran Bretagna e poi viene posato su tutto il fondale marino artico per arrivare fino

all'Asia, dando ridondanza alla posatura dei cavi classica che arriva nel Mediterraneo; e sappiamo bene quanto l'Italia sia importante come *hub* di arrivo per i dati che arrivano dall'Est.

Quello che la Norvegia in questo momento teme che la Russia stia facendo, chiaramente, è proprio una mappatura dei suoi fondali, perché non avere alcun tipo di riscontro e quindi avere una chiusura totale fra Russia e Norvegia non impedisce ovviamente alla Russia di passare per raggiungere, ad esempio, San Pietroburgo – quindi il Baltico – dall'estremo nord, quindi ad esempio dal porto di Murmansk, che è anche la sede della flotta del Nord, con numerosi sottomarini a propulsione nucleare.

Questa cosa si esplica nel fatto che la capacità tecnologica degli Stati al momento è tale per cui si riesce a fare una mappatura non soltanto attraverso degli strumenti militari o delle navi militari – dei battelli addirittura –, ma si può fare anche attraverso delle imbarcazioni civili.

C'è molta preoccupazione da questo punto di vista, tanto che per quanto riguarda la Svezia nei mesi scorsi, lo scorso anno soprattutto, erano stati bloccati tutti i nuovi investimenti per i nuovi impianti *offshore* eolici, perché c'è la possibilità che all'interno di questi parchi eolici *offshore* possano nascondersi anche sottomarini russi; per cui il livello di ansia all'interno di questi Paesi, per quanto ci siano grande preparazione e molta freddezza, è estremamente superiore a ciò che pensiamo. È di questo che parliamo quando diciamo che c'è una distanza mentale e non soltanto geografica nel nostro Paese, che non riusciamo a comprendere del tutto.

Andando al secondo punto, cioè al posizionamento cinese, restando sul tema, provo a rispondere anche al presidente. Il tema fondamentale qual è ? Negli anni scorsi, soprattutto intorno al 2017-2018, la Cina aveva provato a replicare lo stesso modello che ha fatto poi, ad esempio, in Asia e in Africa, ovvero fornire denaro, fornire prestiti di lungo periodo in cambio di infrastrutture o di spazi di territorio.

Nel 2017-2018, fu proprio la Cina a proporre alla Groenlandia i 700 milioni di dollari per la costruzione del nuovo aeroporto internazionale. All'epoca, ovviamente, Copenaghen e Washington misero uno *stop* alla possibilità, per quanto i groenlandesi fossero estremamente favorevoli al fatto che finalmente qualcuno investisse nell'isola e che quindi gli desse la possibilità di avere un *hub* aeroportuale adeguato. A quel punto, il Regno di Danimarca non ha potuto fare altro che investire di per sé, quindi il nuovo aeroporto internazionale di Nuuk, la capitale groenlandese, è stato inaugurato nel dicembre del 2024, nuovissimo. Tre mesi fa, è stato inaugurato un nuovo aeroporto internazionale a Qaqortoq, sempre nel sud della Groenlandia, e un altro aeroporto verrà inaugurato nell'arco dei prossimi due anni.

Restando sul posizionamento cinese, la Cina si definisce Stato « quasi artico » ormai da più di un decennio per tanti motivi, non soltanto per una questione squisitamente militare, ma anche per una posizione. Se la Cina dipende inevitabilmente dalle attività marittime e quindi dal commercio che passa attraverso tutti quei colli di bottiglia – i famosi *choke points*, lo Stretto di Malacca etc. – nel momento in cui cambiano le condizioni ambientali e c'è la possibilità di avere una *partnership* strategica con la Russia, che investe a sua volta lungo tutta la *Northern Sea Route*, è perfetto per la Cina, perché a quel punto avrà la possibilità di avere ridondanza, di avere un *bypass*.

Non stiamo parlando, quindi, di una questione puramente economica; sappiamo che tutti gli operatori occidentali di ambito marittimo e commerciale hanno già detto che non hanno intenzione di sfruttare la *Northern Sea Route*, ad oggi, però per la Cina dimostrare che questa rotta si può fare e renderla economicamente vantaggiosa, per quanto non sia semplice, significa diventare molto più rilevante per tutta una serie di attività commerciali e portuali, che possono smarcarsi da sud per passare da nord.

In più, la Cina ha investito moltissimo in questi ultimi anni, sia come attività di ri-

cerca scientifica, sia come lancio di nuove navi. Sono state varate già tre navi idro-oceanografiche per la ricerca scientifica nell'area artica e, in generale, nell'area polare.

Quale sarà il posizionamento della Cina nei prossimi anni chiaramente resta tutto da capire, per quanto la strategia cinese rimanga comunque distante dal posizionamento russo; sono ambiti profondamente differenti e nell'Artico, comunque, si sono esercitati così.

Detto questo, le attività di ricerca scientifica anche della Cina nell'Artico, per la mappatura dei fondali, ovviamente hanno un riflesso anche sulla parte militare e sulla parte di controllo dei dati e quindi della mappatura dei cavi.

Andando alla terza domanda sulla Groenlandia, la Groenlandia sta vivendo un momento straordinariamente unico, nel senso che la coesione che esiste in questo momento all'interno della comunità non soltanto groenlandese, ma della comunità del Regno di Danimarca, cioè tra cittadini danesi e groenlandesi, in virtù di quello che è successo negli ultimi due anni con le dichiarazioni dell'Amministrazione Trump, è davvero unica; anche perché ricordiamo che la Groenlandia viene da un secolo di colonialismo molto spinto da parte della Danimarca, con delle fratture sociali ancora importanti e molto esposte.

Paradossalmente, quindi, le dichiarazioni sempre più aggressive di Donald Trump e della sua Amministrazione nei confronti dell'isola hanno fatto sì che queste due anime andassero a coincidere. La Groenlandia, però, è un posto estremamente particolare. Lo scorso anno con un collega ci siamo trovati a Nuuk per un *reportage* e abbiamo visto con i nostri occhi un gigantesco cantiere, perché la capitale groenlandese è praticamente un'enorme costruzione di nuove attività, di nuove università, di nuovi spazi commerciali, anche perché non esiste buona parte di ciò che noi consideriamo normale avere nelle città. Quindi, ad esempio, non esistono *fast food*, però immaginiamo cosa potrà accadere nel prossimo futuro nel momento in cui ci saranno 5-6 voli di linea costanti da New York a Nuuk, per cui il turismo è già nei fatti in tutta la regione un'onda che trasforma l'economia, che trasforma la società e che quindi avrà necessità di una serie di supporti e di investimenti mirati in ambito civile, dove, anche qui, Paesi come il nostro possono effettivamente dare un contributo.

Al di là delle questioni squisitamente commerciali, il tema è che tipo di Artico sarà, perché queste nazioni stanno avendo, per la prima volta, la consapevolezza di essere al centro delle agende politiche internazionali, quindi, ovviamente, l'assenza di un trattato internazionale globale che parli di Artico in maniera diretta lascia a queste nazioni la totale possibilità di sviluppare ciò che vorranno.

Restando sulla Groenlandia, e senza evitare la domanda, sulle terre rare, di cui si parla molto, qual è il problema fondamentale ? Le terre rare, o comunque le materie prime critiche, in Groenlandia esistono abbondanti, ma, al di là del fatto che esistono in questo momento delle normative e delle leggi che ne impediscono lo sfruttamento così come ipotizzato anni fa, il punto fondamentale è che manca completamente l'industria, per cui mancano decine di migliaia di operai specializzati per lavorare questo genere di materiali e mancherebbe comunque il trasporto verso una filiera completamente da costruire anche in Europa.

Il punto fondamentale è che l'Islanda stessa, che alla fine di agosto andrà a *referendum* per valutare l'ipotesi di entrare nell'Unione europea, così come la Groenlandia, così come l'Arcipelago delle Svalbard e l'alta Norvegia, viste tutte insieme come area, più che le risorse di per sé, rappresentano la possibilità di diventare degli *hub* logistici giganteschi da qui ai prossimi quindici anni e quindi di ridisegnare completamente la mappatura del trasporto delle merci a livello mondiale.

PRESIDENTE. Grazie mille. C'è una domanda anche del Presidente della Commissione politiche dell'UE, Alessandro Giglio Vigna.

ALESSANDRO GIGLIO VIGNA. Grazie, dottore, per la sua relazione. Sarò molto breve.

Come si sta comportando l'Unione europea davanti a questa nuova sfida ? Lei parlava di fianco nord: è chiaro che, banalmente, guardando la mappa geografica e mettendo al centro l'Artico, come stiamo facendo in questo Comitato con questa indagine conoscitiva, non possiamo non notare come in realtà un terzo di questo territorio, un terzo delle coste che danno sull'Artico sia in mano alla Federazione russa, quindi è chiaro che questo fianco nord si può rapidamente trasformare, perché poi abbiamo visto che queste trasformazioni avvengono in modo molto rapido nel fronte nord.

Come si sta muovendo l'Unione europea ? Sappiamo che Bruxelles, a livello globale, non eccelle per semplicità di movimento e per rapidità nel capire la direzione geopolitica da seguire; Stati Uniti e Cina sono molto più rapidi nel prendere le decisioni rispetto all'Unione europea, che per sua stessa natura, essendo costituita da Stati sovrani, ha evidentemente più difficoltà a scegliere la direzione in cui andare.

Come si sta muovendo la vecchia Europa ? Si sta muovendo abbastanza velocemente ? E cosa possiamo fare come Italia per migliorare l'azione di Bruxelles ?

PRESIDENTE. Grazie. Raccogliamo anche la domanda dell'onorevole Gardini, che è presidente della delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

ELISABETTA GARDINI. Grazie, presidente. Ringrazio anch'io il dottor Parigi, perché ha fatto una relazione molto dettagliata, molto interessante e molto concreta.

Mi collego a quanto ha detto il presidente Vigna, perché quando Lei, dottor Parigi, ha parlato della necessità di un accordo globale, io mi sono un po' scoraggiata, perché sono stata tanti anni parlamentare europeo, ho seguito da vicino, da Copenaghen a Parigi, tutte le COP del *climate change* e ho visto che, con buona pace dei nostri sforzi, dei nostri ideali e dei buoni intenti, alla fine in tutti questi attori – che poi sono sempre gli stessi, perché parliamo di Cina, di Stati Uniti, di tutti gli attori importanti a livello globale – prevalgono gli interessi nazionali, e qui sull'Artico mi sembra che si giochi una partita ancora più concreta di quella del *climate change*, perché non si parla di ridurre le emissioni di CO_2, ma si parla di terre rare, di rotte commerciali, di interessi economici e strategici che entrano nel vivo.

Questa cosa mi sconforta, spero che Lei veda dei segnali più positivi, che per il momento non riesco a vedere. Lei ci ha parlato del TTC – che mi sembra di capire sia un progetto, una realtà che andrà non so in quale spazio di tempo a diventare una vera alternativa a Suez per il traffico Asia/Europa –, mi domando in questo caso quali conseguenze concrete Lei vede per i porti italiani e cosa dovrebbe fare l'Italia concretamente. Vedo e apprezzo molto, per esempio, le campagne « *High North* » della Marina militare – che Lei conosce molto bene – che rappresentano uno dei principali strumenti di presenza italiana in Artico. Ecco, volevo chiedere a Lei se, per quanto riguarda l'Italia, per esempio, questo impegno scientifico-navale è sufficiente oppure se l'Italia dovrebbe rafforzarlo con capacità più operative – penso a rompighiaccio, *search and rescue*, monitoraggio permanente – per non restare solo un'osservatrice.

Allarghiamo lo sguardo all'Europa, in quanto noi siamo profondamente europei, perché siamo Europa. Vorrei che finisse questo dualismo, non c'è l'Europa e l'Italia, ma c'è l'Italia che è un pezzo d'Europa. Noi siamo protagonisti dell'Europa, siamo europei. In questo momento io sono in Europa, non sono sulla luna. L'Europa, come ha detto il presidente Vigna, è molto lenta perché, giocoforza, si appoggia su trattati intergovernativi, quindi non ha nessuna capacità di essere rapida ed efficiente in questo senso. Secondo Lei, dovrebbe diventare più assertiva o è meglio continuare con questa modalità, con questa linea attuale che – a mio parere, ma non so se sbaglio – vede l'Europa svolgere un ruolo al momento di osservatore *soft* ? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola al nostro audito per la replica.

LEONARDO PARIGI, *direttore di Osservatorio Artico*. Grazie, onorevoli. Provo a rispondervi in una maniera integrata, partendo dalla prima domanda, che riguarda l'Europa.

L'Europa che cosa sta facendo? L'Europa ha una sua *EU Arctic policy* (e un suo Inviato speciale per gli affari artici) che nei prossimi mesi verrà implementata. Questo, prima di tutto, perché la stessa Presidente della Commissione, Von der Leyen, lo scorso anno si era recata già in Groenlandia, ma anche prima di tutte le varie dichiarazioni di Trump, durante la campagna elettorale per le elezioni europee, stringendo degli accordi con l'allora Governo groenlandese, che poi nel frattempo è cambiato, ma questi accordi sono andati avanti.

Ciò in ragione del fatto, da una parte, che la Groenlandia è ricca di risorse naturali ed è uno Stato semi-autonomo, ma comunque è centrale per il Regno di Danimarca, quindi comunque, nei fatti, è Unione europea, anche se ovviamente distaccata. Questo, anche a livello geografico, l'isola lo subisce inevitabilmente, quindi prima o poi dovrà decidere se entrare di più nell'orbita statunitense, così come ci si aspetta a Washington, come ci si augura da Washington e, tra l'altro, a questo si sta lavorando, lato statunitense, da circa 150 anni, quindi non è una visione soltanto dall'Amministrazione Trump, ma la Groenlandia è un desiderio di Washington da lungo tempo. Dall'altra parte, chiaramente, il legame che ha l'Unione europea, tramite la Danimarca, nei confronti della Groenlandia è assolutamente più mentale, storico, ma è anche una nostra necessità quantomeno avere un rapporto stretto con la Groenlandia. Dico « nostro » intendendo ovviamente come Unione europea.

Che cosa si sta facendo? Nei prossimi mesi la politica artica dell'Unione europea verrà rinforzata. In questo momento è sotto revisione perché ormai ha qualche anno, le cose sono cambiate, lo abbiamo visto ormai mese su mese. Quindi, ciò che si sta cercando di fare è proporre degli accordi per quanto riguarda l'Artico in generale, soprattutto le zone più sensibili, in una chiave di investimenti di sostenibilità che possano essere chiaramente anche, come ormai si usa dire, *dual use* per la parte di sicurezza, sempre più ampi.

Il problema dell'Unione europea è fondamentalmente geografico, paradossalmente, nel senso che tre degli otto Stati artici, e quindi dei veri protagonisti dell'*Arctic Council*, sono membri dell'Unione europea (Danimarca, Svezia e Finlandia). Il problema è che né Svezia né Finlandia hanno accesso al Mar Glaciale Artico a nord e la Danimarca ce l'ha soltanto per l'appunto tramite la Groenlandia, che però è uno Stato semi-autonomo. Quindi, per quanto l'Unione europea possa poi cercare di essere presente sul tema, quello che può fare è comunque limitato da un punto di vista geografico, benché, ripeto, tre dei suoi Stati membri siano Stati artici.

Inoltre, è cambiato tanto, nel senso che fino al 2022, fino all'aggressione russa nei confronti dell'Ucraina, i progetti infrastrutturali dell'Unione europea per lo sviluppo della *Northern Sea Route*, e quindi per l'arrivo di merci da nord, erano già stati implementati. Quindi noi, come Unione europea, non eravamo affatto contrari all'idea che ci fosse una rotta a nord, benché fosse ambientalmente molto sensibile, perché qualunque tipo di problema che possa avere una nave in quel contesto è completamente diverso da quello che noi possiamo provare a gestire e che sappiamo gestire nel Mediterraneo, dove esistono numerose guardie costiere che lavorano in un ambito anche climatico completamente differente. Credo che questo – per rispondere anche alla domanda successiva – sia uno degli ambiti su cui l'Italia può paradossalmente incidere di più.

Oltre alla ricerca scientifica, alla cooperazione e quindi allo sviluppo della diplomazia e alla ripresa di un dialogo costante, tipico del nostro Paese, quello che noi possiamo fare è proprio esercitare ciò di cui siamo più maestri, cioè le attività marinare, non soltanto in chiave economica – poi arriviamo anche a questo –, ma proprio sul tema del *search and rescue*. Il fatto che ci siano sempre più navi commerciali, ma anche sempre più navi da crociera che lambiscono e che costeggiano, ad esempio,

le coste delle Svalbard, così come la costa nord della Norvegia e tutta l'area del Mar Glaciale Artico, è un gigantesco rischio. Chiaramente sono navi che agiscono in base al *Polar Code*, cioè in base al regolamento emanato da IMO (*International Maritime Organization*), anch'esso sotto revisione in questi anni. Benché le navi debbano avere ovviamente una serie di tipicità e di capacità per poter navigare in queste acque, il problema comunque si pone. Ci sono già stati alcuni incidenti, per fortuna non rilevanti, ma il problema è che, nel momento in cui una nave da crociera, tanto per restare sul tema passeggeri, ha un problema magari al largo della Groenlandia, il rischio è che una corvetta della Guardia costiera danese ci possa mettere fino a due giorni per raggiungere questa nave. Quindi, immaginiamoci in caso di incidente rilevante.

Il problema è questo. Come Osservatorio Artico, siamo convinti che l'Italia possa paradossalmente incidere. Come ? Cercando di iniziare ad avere delle relazioni fra i vari Stati su questo tema. Esistono già chiaramente degli strumenti di lavoro sul *search and rescue* nell'ambito dell'*Arctic Council*, ma l'*Arctic Council* di per sé è in questo momento sostanzialmente bloccato perché sette dei suoi otto Stati membri sono membri della NATO, quindi chiaramente Mosca non vede di buon occhio l'idea di ritornare a sedersi all'interno di questo consesso.

Lavorare, dal punto di vista italiano o comunque anche europeo, sul tema della sicurezza marittima potrebbe paradossalmente facilitare di molto i lavori. Che cosa può fare l'Italia e quali sarebbero le conseguenze sui porti italiani ? L'Italia, oltre al programma « *High North* », ovviamente svolge tantissime altre attività. La nostra base di ricerca fissa nell'arcipelago delle Svalbard a Ny-Ålesund, gestita dal CNR e in generale sotto il Ministero dell'Università e della ricerca (MUR), è una eccellenza classica della ricerca scientifica internazionale.

Oltre a tutto questo e a tantissime altre attività che il nostro Paese svolge già, in questi mesi è in allestimento finale *Nave Quirinale*, cioè la nuova nave idro-oceanografica maggiore di Marina militare che andrà a sostituire il *Magnaghi* e che è una nave davvero eccezionale, costruita da Fincantieri, che nel corso dei prossimi anni andrà probabilmente prima ad affiancare, poi a sostituire *Nave Alliance*, con una capacità tecnologica e di laboratori davvero impressionante. È una nave unica, nel senso che non è stata derivata al momento una classe da questa nave, quindi è un investimento estremamente importante del nostro Paese, che ci dà anche un posizionamento completamente diverso. È la prima volta che l'Italia si dota di una nave di questa capacità, benché non sia una nave rompighiaccio; l'unica nave rompighiaccio che abbiamo è la *Laura Bassi*, gestita dall'Istituto nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS).

Le conseguenze sui porti italiani. Come l'onorevole Gardini, non sono particolarmente ottimista, ma credo che andare a conoscere bene i dati e i numeri sia fondamentale per poter prendere delle decisioni in anticipo, per capire effettivamente quali sono le direttrici. Il punto fondamentale è che la crisi di Suez dal 2023, ad esempio, ha già abbattuto del 70-60 per cento i volumi di traffico che prima attraversavano il Canale di Suez e che quindi poi sfociavano nel Mediterraneo e andavano a toccare i nostri porti. Questo ha comportato che la rotta classica a sud ha allungato di molto i giorni di navigazione, dovendo chiaramente passare il Capo di Buona Speranza e arrivando a nord. Questo ha significato una forte riduzione dei volumi di traffico per i porti italiani, soprattutto dell'Adriatico, e prevalentemente, in generale, di tutto il Mediterraneo orientale, perché i numeri del porto del Pireo in Grecia sono davvero terrificanti rispetto a quello a cui erano abituati, favorendo di contro i porti spagnoli, i porti del Nord Africa e anche i porti del *West* Africa, su cui si sta investendo pesantemente.

Questo dato banalissimo ci indica che, nonostante il fatto sia contestuale, perché speriamo ovviamente che la situazione in Medio Oriente volga al termine nel più breve tempo possibile, difficilmente poi si torna indietro, perché la logistica e il tra-

sporto delle merci trovano sempre comunque, inevitabilmente, un'altra strada. Se la rotta marittima di Nord-Est, sviluppata e sotto sviluppo da parte di Russia e Cina in questi anni, avrà effettivamente una caratura economica forte, che in questo momento è prevalentemente energetica, ma può anche diventare « containerizzata », credo che difficilmente i porti del *Northern Range* e in generale i porti dell'alta Norvegia, così come quelli della Gran Bretagna - come Felixstowe, ad esempio - rimarranno totalmente insensibili nel momento in cui i costi di trasporto si abbattono sensibilmente.

È chiaro, ci sono tanti altri fattori, come la stagionalità della rotta, comunque una complessità generale, il fatto che si debba entrare comunque in quelle che sono considerate acque territoriali russe, costi di assicurazione maggiori e via dicendo. Però, il punto è che la Cina ci sta dimostrando quello che la Russia ha fatto in Ucraina, cioè che non è l'economia, ma la volontà politica a guidare. Quindi, nel momento in cui la stessa compagnia cinese, a settembre del 2025, aveva proposto una sola singola nave per un passaggio dimostrativo ulteriore, che era già stato fatto negli anni, ma venne fatto dal porto cinese di Ningbo fino al porto della Gran Bretagna di Felixstowe in venti giorni anziché i diciotto che dovevano essere, quest'estate la stessa compagnia passa da uno a otto transiti, ed è la dimostrazione del fatto che la volontà è questa ed è chiara.

Aggiungo soltanto – e chiudo – che anche la Corea del Sud sta investendo pesantemente nello sviluppo di questa rotta. Anche la Corea del Sud quest'estate invierà una sua nave porta-*container*, una piccola porta-*container*, un *feeder* da circa 4.800 TEU sulla stessa rotta e la Corea del Sud, attraverso un consorzio pubblico-privato, vuole diventare il Paese più specializzato nella cantieristica navale *green*, proprio per lo sviluppo delle aree polari, e quindi, nei fatti, dell'Artico.

PRESIDENTE. Grazie per il ricco contributo ai nostri lavori.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9.30.

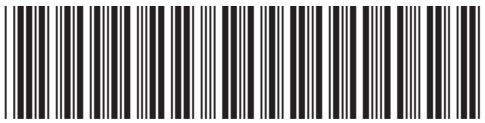
Licenziato per la stampa
il 21 settembre 2026

Gli interventi in lingua straniera sono tradotti a cura degli interpreti della Camera dei deputati

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA



19STC0209660