COMMISSIONE III
AFFARI ESTERI E COMUNITARI

COMITATO PERMANENTE SULLA POLITICA ESTERA PER L'ARTICO

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

33.

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

PAG.

Audizione di rappresentanti dell'*European Council for foreign relations* (ECFR):

Formentini Paolo, *presidente* 3, 6, 7, 8

Orsini Andrea (FI-PPE) 6

Quartapelle Procopio Lia (PD-IDP) 7

Rizzi Alberto, *rappresentante dell'European Council for foreign relations (ECFR)* 3, 7

Tremonti Giulio (FDI) 7

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 14.30.

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 di rappresentanti dell'*European Council for foreign relations* (ECFR).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle dinamiche geopolitiche nella regione dell'Artico, l'audizione di rappresentanti dell'*European Council for foreign relations*.

Ricordo che la partecipazione da remoto è consentita a colleghe e 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 il dottor Alberto Rizzi.

Ricordo che l'*European Council for foreign relations* è un autorevole *think tank*, che, grazie a una rete di uffici in sette capitali europee e un *team* di ricercatori associati nei ventisette Stati membri dell'UE, fornisce una prospettiva paneuropea su alcune delle maggiori sfide e scelte strategiche che gli europei devono affrontare.

In qualità di esperto di geoeconomia, con interessi di ricerca incentrati sulle politiche economiche europee, il commercio internazionale, la geopolitica dell'energia e delle infrastrutture, il dottor Rizzi potrà offrire un contributo prezioso ai lavori della nostra indagine conoscitiva.

Dottore, Le cedo subito la parola.

ALBERTO RIZZI, *rappresentante dell'European Council for foreign relations (ECFR)*. Grazie mille. Come specificato, mi occupo prevalentemente di geoeconomia, quindi l'intervento di oggi sarà prevalentemente sulla questione delle risorse minerarie dell'Artico e delle rotte marittime.

In larga parte come conseguenza del cambiamento di temperatura globale, lo scioglimento dei ghiacci e il ritiro di parte delle calotte polari, l'Artico si sta trasformando in una zona di crescente competizione a livello geoeconomico, anche per le importanti risorse minerarie ed energetiche che presenta nel suo sottosuolo.

In termini di stime, nell'Artico si trova circa il 12 per cento delle riserve non ancora esplorate di petrolio e il 32 per cento di quelle mondiali di gas naturale. Si tratta di giacimenti che stanno riscuotendo sempre maggiore interesse, anche alla luce del fatto che molte criticità dei rifornimenti energetici, soprattutto per l'Europa, stanno diventando strutturali; cambia la contingenza, ma ci troviamo sostanzialmente, ormai, in un periodo di crisi prolungata.

La maggior parte di queste risorse all'interno dell'Artico non si trovano in zone contese dal punto di vista delle rivendicazioni territoriali, ma fanno parte di piattaforma continentale o di territorio appartenente agli Stati del Circolo polare artico, senza alcun dubbio dal punto di vista legale.

Tra le aree più promettenti spiccano sicuramente la Groenlandia – parte del Regno di Danimarca –, l'Alaska e il Canada, oltre ovviamente alla Russia, che è

più avanti per quanto riguarda l'estrazione e l'attività delle risorse artiche, anche grazie al fatto che dispone della piattaforma continentale più elevata per mere questioni geografiche.

Il progetto principale è costituito da *Yamal LNG* e dalla sua espansione *Yamal LNG 2*, progetti che però sono in questo momento in forte rallentamento, come conseguenza delle sanzioni internazionali a seguito dell'invasione dell'Ucraina.

La regione artica è ricca di risorse non solo energetiche, ma anche minerarie, in particolare minerali critici e terre rare, che rappresentano, dal punto di vista europeo ed occidentale, un enorme potenziale per uscire dal monopolio cinese che riguarda queste risorse; Cina che, peraltro, ha sempre mantenuto un occhio di riguardo per la regione artica ed ha espresso in tempi recenti interessi significativi per le risorse; interessi che non hanno però avuto necessariamente un ampio seguito, in quanto molti dei progetti di investimento sono stati bloccati dalle autorità dei diversi Paesi della regione per dubbi e criticità riguardanti la sicurezza, ma anche per scarsa viabilità economica e questioni di sovranità nazionale. Molti dei progetti dell'Artico, con parziale esplosione della presenza cinese in Russia, sono in realtà fermi.

Per quanto riguarda invece le terre rare, stiamo parlando di risorse che hanno un tempo di estrazione e raffinazione piuttosto lungo, fra i dieci e i quindici anni da oggi per poter avere uno sfruttamento minerario su larga scala. In assoluto, la Groenlandia rappresenta la regione più interessante non tanto per il volume - ha circa il 2 per cento delle riserve globali di terre rare - quanto per il fatto che i giacimenti sono più facilmente sfruttabili, presentano un grado di concentrazione di terre rare molto più elevato e si trovano nella parte sud dell'isola, che risulta di relativo accesso più facile per quanto riguarda lo sfruttamento. Qui è importante tener presente « relativo », in quanto comunque ci sono diverse criticità dal punto di vista infrastrutturale per poter accedere.

Oltre alla Groenlandia, la Russia detiene circa il 10 per cento delle riserve mondiali di terre rare e il 60 per cento di queste si trova nella regione artica. Sono già attivi diversi siti di esplorazione e prima estrazione, ma per Mosca risulta molto difficile oggi sviluppare una catena del valore completa, quindi arrivare dall'estrazione al prodotto finale completo, in quanto non ha disponibilità tecnologica totale e, anche qui per effetto delle sanzioni, ha difficoltà di accesso anche al materiale necessario per l'estrazione.

Per quanto riguarda la sovranità europea, se possiamo definirla così, di terre rare, la Svezia rappresenta probabilmente il caso più promettente nel breve termine, in quanto vi sono giacimenti piuttosto significativi nella zona di Kiruna, nella Svezia settentrionale, dove sono già presenti miniere di ferro. Un'estrazione in questa zona può quindi contare su infrastrutture e collegamenti, soprattutto ferroviari e con i porti, già presenti, con la possibilità di estrarre parte delle terre rare come sottoprodotto delle miniere di ferro e quindi di avere costi di estrazione più contenuti e, in generale, di farlo in un sito già attivo.

Stiamo parlando di una tempistica, grosso modo, di un decennio da oggi allo sfruttamento effettivo di queste risorse, con la volontà di avere anche una raffinazione quasi completa del prodotto *in loco*.

L'altra area di promettente interesse per l'Europa è rappresentata dalla Finlandia, che avrebbe potenzialità di oltre il 10 per cento per cento della domanda annuale europea di terre rare, ma si tratta ancora di giacimenti in fase di esplorazione, prevalentemente.

Oltre alla difficoltà già menzionata, agli orizzonti temporali comunque lunghi – che vanno da dieci anni nei casi più positivi ad una ventina per quelli più difficili – il valore strategico dell'Artico è sicuramente molto importante, ma è anche dilazionato nel tempo, e il contesto in cui avviare un'estrazione mineraria dell'Artico risulta complicato da diversi punti di vista. Innanzitutto, difficoltà di accesso alla regione e ai singoli giacimenti; in gran parte del Circolo polare artico, soprattutto se parliamo di Groenlandia, non esistono strade o ferrovie, e i porti hanno capacità estremamente

ridotte, tant'è che i collegamenti principali, anche in Groenlandia, avvengono sostanzialmente via nave.

Non c'è neppure personale qualificato in volumi adeguati e i costi di estrazione sono tendenzialmente più elevati anche a causa di maggiore intensità energetica e di costi del personale più elevati. Da questo punto di vista, va fatto presente come anche l'intensità energetica sia più elevata di qualunque attività che venga svolta, con usura del materiale più importante.

Infine, in Groenlandia abbiamo già oggi una crisi abitativa con 56 mila abitanti. L'afflusso di persone, operai qualificati, ingegneri necessari allo sfruttamento effettivo delle risorse richiede una enorme pianificazione dal punto di vista non solo tecnico, ma anche urbanistico e in termini di collegamento per non portare ad un collasso.

Infine, non è ancora chiaro l'impatto, dal punto di vista ambientale, di investimenti massicci nel campo minerario nella regione artica, in quanto molte delle conseguenze sono ancora incerte e vi sono dubbi sulla facilità della regione artica, che è molto fragile dal punto di vista ambientale, di reggere impianti significativi, soprattutto per quanto riguarda la raffinazione.

Lo sfruttamento delle risorse minerarie dell'Artico è anche fortemente legato allo sviluppo di rotte marittime nella regione, e qui lo scioglimento dei ghiacci sta aprendo allo sfruttamento commerciale di quella che è nota come rotta artica o *Northern Sea Route*, quella rotta che dalle coste asiatiche raggiunge l'Europa passando al largo della Russia, nelle acque settentrionali. È una rotta che presenta un vantaggio di distanza rispetto a Suez, risulta più breve di circa 10 mila chilometri, con un risparmio temporale di anche 15 giorni, in quanto la percorrenza è fra i 10 e i 15 giorni, contro i 25-30 di Suez.

Questa rotta è gestita interamente da *Rosatom*, che è l'agenzia russa per l'energia nucleare, in quanto *Rosatom* controlla la flotta di rompighiaccio a propulsione nucleare della Russia, che è indispensabile in diversi mesi dell'anno, da novembre ad aprile, per poter effettivamente utilizzare la rotta e, tra l'altro, viene posta come condizione obbligatoria da Mosca. La navigazione libera, ovvero con navi a bassa classificazione antighiaccio è possibile effettivamente soltanto da agosto alla prima metà del mese di ottobre.

Questa rotta si configura per avere un controllo russo pressoché totale, in quanto c'è l'obbligo di notifica, l'obbligo di disporre di piloti russi, di avere scorte con navi rompighiaccio russe in determinati mesi dell'anno ed è promossa fortemente dal Cremlino per farla diventare una rotta di commercio internazionale.

Per quanto riguarda i costi, si aggirano fra i 200 mila e gli 800 mila dollari a nave, che sono costi tutto sommato comparabili a quelli di Suez. Il controllo russo, peraltro, è legalmente possibile grazie ad una clausola della Convenzione delle Nazioni Unite sulla legge del mare, in quanto, trattandosi di un mare pericoloso per la presenza di ghiaccio alla deriva, gli Stati costieri hanno la facoltà di imporre regole per la navigazione. Naturalmente, la Russia ha approfittato di questa regola per sviluppare un controllo pressoché totale.

Nonostante le ambizioni russe di trasformarla in una rotta commerciale ad ampio utilizzo, è ancora una rotta fondamentalmente legata all'estrazione russa di risorse energetiche nell'Artico. Oltre l'80 per cento del traffico della rotta nel 2024 è stato rappresentato da gas naturale o petrolio estratto dall'Artico russo e poi portato in altre regioni della Russia per la raffinazione o in altre regioni globali.

Non c'è un effettivo traffico internazionale, in quanto nel 2025, su 103 transiti lungo questa rotta, solo uno è stato effettivamente internazionale, ovvero in cui né il Paese di partenza, né il Paese di arrivo fossero Russia; si è trattato di un cargo dalla Cina alle coste del Regno Unito. Tutto il resto è stato da o per la Russia e quasi interamente composto da idrocarburi, più una piccola quota di beni e risorse necessarie alla sopravvivenza delle persone che abitano nella regione.

Qui ci troviamo in una sorta di paradosso dal punto di vista russo, ovvero la

volontà, da un lato, di svilupparla come rotta marittima internazionale, dall'altro, l'ammissione stessa, nei documenti strategici russi, che il traffico della rotta dipende sostanzialmente dalla loro abilità di sfruttare le risorse minerarie della regione; abilità che è in forte difficoltà a causa delle sanzioni europee e statunitensi, oltre che del Regno Unito, che hanno rallentato fortemente l'espansione di *Yamal LNG 2*.

Per concludere, questa rotta, in realtà, risulta poco competitiva per una serie di diversi rischi. Da un lato, le infrastrutture presenti dal punto di vista portuale di assistenza non sono adeguate ad un traffico in aumento significativo rispetto ai volumi di oggi. La rotta, pure con lo scioglimento dei ghiacci, presenta situazioni di bassa prevedibilità nei mesi estivi, con formazioni di ghiaccio alla deriva e foschia, che rende la navigazione più complicata. Non viene in larga parte utilizzata per il traffico internazionale, per i rischi legati alle sanzioni e sostanzialmente per *over compliance*, ovvero le compagnie di *shipping* hanno timore di fare affidamento a piloti, servizi di assistenza o, nel caso in cui vadano in difficoltà, soccorso da parte delle autorità russe, e la paura che questo rischi di creare infrazione e sanzioni ha fatto sì che molti scelgano di non utilizzare la rotta.

Infine, per quanto riguarda la vulnerabilità europea, utilizzare questa rotta vorrebbe dire esporsi volontariamente ad una condizione di vulnerabilità rispetto alla Russia, comparabile a quella che l'Iran ha adesso con lo Stretto di Hormuz, se non peggiore, in quanto non esiste nemmeno una controparte dall'altro lato; è una rotta interamente gestita e controllata dalla Russia, il cui maggior utilizzo dal punto di vista europeo – sto immaginando traffici fra Cina ed Anversa, Rotterdam o Amburgo, per fare un esempio – dipende unicamente dalla volontà e dalla disponibilità del Cremlino di lasciarli passare. Si tratta, quindi, in una situazione di estrema vulnerabilità.

Per concludere, va ricordato come in realtà nemmeno la Cina, che pure è molto interessata allo sviluppo delle infrastrutture minerarie nell'Artico, voglia utilizzare questa rotta oltre un certo limite e Pechino stia usando sostanzialmente Mosca come veicolo di accesso all'Artico, proprio perché ha paura che investimenti massicci in questa rotta vadano a favorire soltanto Mosca e si traducano in risorse spese in un collegamento marittimo che Mosca controlla interamente.

Per l'accesso all'Artico – piccola chiosa – tanto per i minerali critici quanto per la navigazione, risulta indispensabile la disponibilità di flotte di navi rompighiaccio, di cui la Russia ha la flotta più grande del mondo, ancorché in decadimento, in quanto un terzo delle navi è arrivato a fine vita, ma da parte occidentale, soprattutto statunitense, non si è ancora in grado di competere con l'accesso russo all'Artico, in quanto il ritardo - con l'esclusione della Finlandia e della Danimarca - sta venendo colmato solo adesso con i nuovi investimenti, grazie al patto sottoscritto fra Finlandia, Canada e Stati Uniti.

Si tratta però di navi che verranno consegnate, nel migliore dei casi, nel 2030-2032. C'è da coprire un *gap* attuale, in cui le risorse a disposizione sono piuttosto scarse. Grazie.

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

ANDREA ORSINI. Grazie, presidente. Intanto La ringrazio per l'ampia ed interessante esposizione. Vorrei fare qualche domanda sulla questione della rotta artica. Forse le mie sono anche domande banali, ma vorrei capire meglio i termini della questione.

Lei accennava al fatto che la Russia, secondo le leggi marittime, ha il diritto di imporre condizioni particolari per la navigabilità del tratto di mare, che ha delle caratteristiche particolari di pericolosità. Vorrei capire quanto si estenda questa facoltà della Russia: fino a tutto lo spicchio artico corrispondente alla Russia, si riferisce alle sue acque territoriali, quanto arriva a nord ? L'ipotesi facile che mi verrebbe in mente è che le navi che aggirassero, facendo una rotta ancora più a nord

– che probabilmente fra qualche anno sarà disponibile – delle acque territoriali russe potrebbero aggirare il problema del controllo russo, considerando che, per esempio, la Cina non avrebbe difficoltà a fornirsi di navi rompighiaccio in tempi non lunghissimi, poiché i ritmi di produzione dell'industria cinese sono notoriamente molto superiori a quelli occidentali.

Vorrei quindi capire meglio questo aspetto della questione e poi capire una previsione, sulla base dei tempi di scioglimento dei ghiacci, di quando la rotta a nord-est potrebbe diventare significativamente conveniente non per un traffico di cabotaggio fra i porti russi, ma per un traffico *point to point* fra l'Estremo Oriente e l'Europa.

È evidente quanto questo potrebbe danneggiare i Paesi del Mediterraneo, perché il terminale naturale di questo tipo di rotta è naturalmente la Scandinavia o, al massimo, i Paesi Bassi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Orsini. Chiedo la cortesia di essere estremamente sintetici, perché poi inizia l'audizione di Luigi Di Maio.

LIA QUARTAPELLE PROCOPIO, *intervento in videoconferenza*. Grazie, presidente. Trovo l'audizione di grande interesse e vorrei capire quale sia il pensiero russo dietro l'apertura di queste rotte rispetto alla destabilizzazione che provocano nel Mediterraneo.

Non so se la domanda sia chiara: chiedo cioè se è tenuto in considerazione che viene destabilizzato il Mediterraneo e se questo fa parte delle ragioni per le quali si stanno aprendo queste rotte. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille per la brevità.

GIULIO TREMONTI. Ho una domanda. L'intelligenza artificiale divora energia, ma ha bisogno di energia per raffreddarsi. Le risulta che una delle ragioni dell'interesse degli Stati Uniti, di questa Presidenza USA, sulla Groenlandia sia questa, di carattere – diciamo così – « termico » ? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. Do la parola al dottor Rizzi per la replica.

Se posso, integrerei la sua audizione con quella di questa mattina, perché ci è stato detto che ci potrebbe essere un'evoluzione in tempi brevi, già da quest'anno, dell'interesse della Cina sulla *Northern Sea Route*, perché da un cargo quest'anno ne passeranno invece otto e si aggiungerà anche la Corea del Sud. Grazie.

ALBERTO RIZZI, *rappresentante dell'European Council for foreign relations (ECFR)*. Grazie mille, cerco di rispondere in ordine e di essere breve.

C'è una parte di mare teoricamente percorribile con adeguate navi rompighiaccio, che non rientra nelle zone in cui la Russia può imporre il controllo, però risulta in realtà essere una fascia minima, e tutta quella effettivamente navigabile con discreti margini di prevedibilità e sicurezza risulta di fatto sotto il controllo russo, grazie a questa clausola.

Per quanto riguarda la Cina, possiede capacità di navi rompighiaccio in rapida crescita e, tra l'altro, le ultime due che ha costruito sono state costruite interamente con *design* e progettazione ingegneristica autonoma, cosa che rappresenta un salto in avanti piuttosto significativo.

Per quanto riguarda i tempi di sfruttamento effettivo, è difficile fare una previsione precisa, in quanto c'è un ampio margine di imprevedibilità, però nell'arco di dieci anni circa, con un aumento costante delle temperature, la parte di mare effettivamente navigabile si sta estendendo in maniera significativa.

Resta il rischio di dipendere dalla Russia per quanto riguarda tutte le operazioni di salvataggio e soccorso, in caso di incidente o di navi intrappolate nei ghiacci. L'unico Paese su cui una nave in difficoltà può fare affidamento, in questo momento e nel futuro prevedibile, rimane Mosca.

Per quanto riguarda invece lo sfruttamento della rotta e il Mediterraneo, sicuramente c'è una convergenza di interessi. Da un lato, il Cremlino vuole avere parte del controllo su una rotta in crescita e non ha interesse invece ad avere un Mediterraneo dove permanga la maggior parte dei

traffici, in quanto ha una capacità limitata di controllo e lo può destabilizzare.

Le due cose non sono necessariamente parte integrante della stessa strategia, ma si completano a vicenda molto facilmente nel disegno della Russia e la volontà è quella di diventare un attore in grado di condizionare una futura arteria del commercio internazionale.

Faccio seguito alla domanda sulla Cina, prima di passare all'intelligenza artificiale. La Cina sta esplorando, prima ha iniziato a farlo in maniera sostanzialmente esplorativa, ha visto che c'è una discreta capacità di utilizzo della rotta e ha interesse ad espanderla. Questo è anche sintomo del fatto che l'alleanza Russia-Cina, rafforzata ovviamente dalle posizioni legate alla guerra in Ucraina, sta spingendo sostanzialmente Mosca a diventare la via di accesso all'Artico, che è una regione a cui la Cina ha sempre prestato un interesse molto forte.

Infine, per quanto riguarda l'intelligenza artificiale e la refrigerazione, sicuramente questo faceva parte delle ragioni dell'interesse americano. Sono un po' scettico per quanto riguarda le tempistiche, nel senso che in Groenlandia ci sono già difficoltà oggi con 56 mila persone e – ripeto – una crisi abitativa ad avere accesso a energia sufficiente per alimentare le attività economiche di base che sono presenti.

Naturalmente, i *data center* in Groenlandia avranno meno problemi di refrigerazione rispetto a parte degli Stati Uniti continentali, però è un salto molto importante, che richiede prima lo sviluppo di infrastrutture, di una rete elettrica adeguata e anche di capacità di produzione energetica, quindi è un orizzonte temporale oltre la metà del prossimo decennio rispetto al contesto attuale, non è una cosa immediata. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie mille per l'estrema sintesi e per il contributo.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

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

19STC0209690