

LA NUOVA FRONTIERA DELL'ARTICO

Per essere un vago punto immaginario in mezza all'oceano Artico ricoperto di ghiacci, il Polo Nord Geografico è una proprietà molto ambita dai paesi che si affacciano nel Circolo Polare.

La Danimarca ha iniziato un progetto di rilevamento topografico.

Lo scopo è quello di dimostrare scientificamente che la vasta regione a nord della Groenlandia a 700 km dal Polo è geologicamente collegata alla catena montuosa sottomarina LOMONOV.

Questa cresta montuosa divide in due l'Oceano Artico quasi direttamente in corrispondenza del Polo Nord.

I danesi sostengono che la regione polare non è che un prolungamento naturale della Groenlandia e che secondo una vaga norma delle Nazioni Unite sul diritto marino, ciò potrebbe significare che le risorse marine e i fondali che si trovano al disotto e intorno al Polo Nord appartengano alla Danimarca, quindi all'Unione Europea.

La RUSSIA, rivendica la proprietà di quasi metà dell'Artico compreso una parte dell'area che circonda il Polo Nord, la rivendicazione si base dalla considerazione che la catena sottomarina LOMONOV è un prolungamento naturale della Siberia.

La Norvegia, il Canada e gli Stati Uniti e gli altri paesi del Circolo Polare Artico, contestano queste rivendicazioni.

La posta in gioco riguarda centinaia di km di fondali marini a una

profondità di 3200 mt, un territorio che potrebbe contenere riserve di idrocarburi e altri minerali preziosi.

L'altra risorsa è quella costituita dalle acque marine che sono libere dai ghiacci.

Le rotte marittime del Passaggio a Nord-Ovest e Nord Est sono infatti aree di interesse internazionale per la possibilità di transito commerciale tra l'Oceano Pacifico e Atlantico.

Una delle conseguenze del graduale cambiamento climatico globale è quella della possibile apertura di nuove rotte marittime, soprattutto nelle le regioni nordeuropee e artiche.

Di questi temi si parla con insistenza soprattutto in Alaska e in Siberia, regioni considerate termometri climatici, le cui variazioni interessano anche le zone tropicali e equatoriali.

La nuova fase climatica da alcuni decenni interessa in particolare ghiacci, il permafrost (le terre perennemente ghiacciate) e le terre emerse artiche.

Le cause del cambiamento sono varie, ma una delle più gravi è dovuta all' emissione di gas CO₂ (anidride carbonica) nell'atmosfera, gas derivato dal consumo di combustibili fossili.

È in corso un graduale riscaldamento del pianeta, le temperature medie dei mari artici e dei fiumi artici hanno causato la riduzione in superficie e profondità la calotta polare con gravi conseguenza ai delicati ecosistemi. Tuttavia su questo argomento vi sono studi discordanti.

Tra le tante note negative dovute al cambiamento di clima, emergono aspetti che a breve e lungo periodo potrebbero dare

alcuni vantaggi ai trasporti e all'industria nelle regioni oltre il circolo polare artico.

In particolare le rotte marittime che portano al passaggio a nord est e a nord ovest potrebbero essere aperte alle grandi navi commerciali tra l'Oceano Atlantico e Pacifico. Al centro di questo scenario geografico si trova lo stretto di Bering.

Negli anni 90 il disgelo tra America e Russia è coinciso anche con il disgelo graduale dei ghiacci polari, così le 70 miglia di distanza tra Alaska e Siberia sono diventate un appetibile zona di transito in alcuni mesi dell'anno per i trasporti che vanno dall'Europa al Pacifico (nuovo baricentro economico -commerciale di questo secolo).

Oltre alle possibilità di navigazione con l'aiuto di rompighiacci a propulsione nucleare, l'area compresa dentro il circolo polare artico potrà essere esplorata per l'utilizzo di immense ricchezze in parte già accertate. Si parla di petrolio, gas, oro, platino, diamanti, zinco, carbone ecc.

In alcuni mesi grandi fiumi come lo Yukon, San Lorenzo, Mackenzie in America, Kolima, Ob, Jenysei, Lena collegherebbero l'interno della ricca Siberia ai mari di Kara, dei Chukchi; inserendo la Siberia in un insperato grande gioco di esplorazione, produzione trasporto di materie prime.

La rotta di Bering permetterebbe di risparmiare giorni e miglia marittime per i trasporti tra l'Atlantico e il Pacifico.

Il passaggio a Nord-Est lungo le coste siberiane sembra il più affidabile, è meno tortuoso di quello a Nord-Ovest lungo le coste Canadesi e Alaska.

L'utilizzo regolare della rotta nord di Bering potrà creare una seria concorrenza ai passaggi di Panama e Suez, una rivoluzione che implica anche aspetti politici internazionali di grande portata.

È noto l'impegno delle grandi potenze sul controllo della decina di stretti strategici che oggi consentono i grandi scambi commerciali.

Lo stretto di Bering largo 70 miglia con buone profondità può consentire il passaggio anche di grosse navi, magari con doppi scafi e con l'assistenza di navi rompighiaccio.

Nello scorso mese di agosto, per la prima volta la nave scientifica russa "Akademik Fyodorov" è giunta al Polo Nord geografico senza l'assistenza di un rompighiaccio, un avvenimento eccezionale che da una dimensione di quello che sta succedendo con il riscaldamento della calotta di ghiaccio, e le differenze di temperatura dell'acqua del mare e dei fiumi.

Anche il permafrost che forma grandi regioni costiere sta dando segni di cedimento, è aumentata anche l'erosione.

Stanno cambiando le maree, il livello del mare aumenta e molti piccoli villaggi esquimesi dovranno abbandonare le loro terre. Non mancano già le anomalie sulla vegetazione e sugli animali.

Comunque la nuova corsa all'oro è già iniziata, decisa e forse inarrestabile. Qui in Alaska c'è chi parla anche di realizzare un tunnel sotto lo stretto di Bering per collegare nuove vie di comunicazione terrestre tra America e Asia.

La Russia ha ripreso recentemente il progetto della ferrovia nord siberiana interrotta dopo la morte di Stalin nel 1953.

Oltre agli idrocarburi, nell'Artico ci sono diamanti, oro, platino, carbone, In Alaska, vicino Kotzebue, a pochi km dallo stretto di Bering si trova la più grande miniera di zinco al mondo, vi lavorano 400 persone.

Non lontano passa la tubazione che trasporta verso sud il petrolio dell'Alaska. Molto resta ancora da scoprire e di questi tempi nuovi giacimenti fanno comodo.

Lo scenario geopolitico che si sta aprendo è molto ampio e interessa anche paesi molto lontani.

Per esempio un viaggio dalla Gran Bretagna al Giappone attraverso il Passaggio a Nord-Est è lungo 7.000 miglia nautiche, e dura 22 giorni. Lo stesso viaggio via Suez ne dura 35, su un totale di 11.000 miglia.

Gli scienziati non fanno mistero del fatto che il surriscaldamento globale stia facendo sciogliere molto rapidamente i ghiacci artici, addirittura ad una percentuale di 3% ogni 10 anni, mentre lo strato di ghiaccio ha già perso la metà dello spessore rispetto a mezzo secolo fa.

Quella di Kotzebue in Alaska è una delle basi americane che fanno il monitoraggio nelle regioni di Bering.

Di qui si raccolgono dati sul mare, aria e lo stato del permafrost, sulle temperature, le correnti, la velocità dei venti e il flusso delle acque fluviali come quelle dello Yukon e Mackenzie.

Nel cambiamento in atto, non mancano rischi per l'ecologia.

UN PO' DI STORIA

I primi a cercare di trovare un varco navigabile tra gli imponenti ghiacci artici furono marinai britannici e olandesi nel 16esimo secolo, nel tentativo di individuare una nuova via delle spezie tra Europa ed Estremo Oriente.

Willem Barents guidò una spedizione tra le gelide acque del nord, ma morì dopo essere rimasto intrappolato nei ghiacci.

Poi fu la volta di Henry Hudson, bloccato però sia nel 1607 che nel 1608 dagli iceberg. Quarant'anni dopo ci riprovò il cosacco Semino Dezhnyov, a caccia di pellicce, e completò quasi interamente il passaggio.

Qualche tempo dopo il danese Vitus Bering riuscì a forzare lo stretto che avrebbe poi portato il suo nome.

Ma molti altri uomini di mare morirono nell'impresa, per colpa del freddo, delle malattie, delle terribili condizioni a bordo delle navi.

Nel 1867 lo zar di Russia vendette l'Alaska agli americani, poi nel 1869 venne completato il canale di Suez, il Passaggio a Nord-Est venne percorso per la prima volta nel luglio 1879 dalla nave scandinava Vega, a bordo della quale si trovava l'esploratore piemontese Giacomo Bove.

I dati metereologici da lui raccolti sono i più antichi utilizzati dagli scienziati della meteorologia moderna. Nel 1904 venne aperto il Canale di Panama che tutt'ora se pur per stazze medie consente il passaggio migliore tra i due oceani.

In ultimo nel 1906 Amundsen trovò lungo le coste americane il tortuoso Passaggio a Nord-Ovest.

Oggi con l'effetto serra, lo scenario sta cambiando, in Europa non si ha ancora sentore del nuovo grande gioco che si è aperto oltre il

circolo polare artico.

Il cambiamento del clima ha conseguenze planetarie e sta creando problemi a tutte le latitudini compreso l'Antartide; ma altri aspetti, quelli positivi si stanno delineando per i paesi che si affacciano nell'oceano Artico.

Una nuova frontiera per le ricchezze minerarie è già aperta senza molta pubblicità, le grandi potenze già hanno progetti di nuove basi, terminal per idrocarburi e metalli preziosi.

Alcuni fiumi, soprattutto quelli siberiani potranno collegare il mare di Kara e quello dei Chukchi rompendo l'isolamento invernale e consentendo per una più facile esportazione dei prodotti della ricca Siberia.

In questa regione la Russia ha 16 rompighiacci moderni, quasi tutti a propulsione nucleare, gli americani ne hanno solo tre, due dei quali abbastanza vecchi.

La Cina, l'India, il Giappone, Taiwan e Corea del Sud sono tra i paesi asiatici più interessati e in Alaska e Siberia già si nota la loro presenza.

La Comunità Europea, soprattutto nel nord rafforzerebbe l'importanza strategica e geopolitica. Si aprirebbero nuovi scenari commerciali ed energetici fino a poco tempo fa inimmaginabili.

Ma in questo nuovo scenario all'orizzonte si profilano già problemi di sovranità, competenza territoriale e sfruttamento delle zone artiche, contenziosi sui limiti geografici, terrestri, aerei e marittimi oggi non sono ben definiti.

La Danimarca, che controlla la regione autonoma della Groenlandia

ha già avanzato diritti sui limiti marittimi, lo stesso per le isole artiche lo hanno fatto i Norvegesi.

Alcuni porti nordici potrebbero diventare importanti terminal, come Hammerfest in Norvegia, Murmansk in Russi, Churchill nella baia di Hudson canadese ecc. ecc.

Il contenzioso Artico dovrà essere urgentemente affrontato in sede ONU, come già successo per l'Antartide, dove la ricerca scientifica e sovranità sono regolate da un patto internazionale.

Il Polo nord geografico forse tra qualche decennio sarà privo di ghiacci, gli spazi liberi dovranno essere patrimonio di tutta l'umanità; un trattamento particolare potranno avere gli eskimo nativi che finalmente potranno avere una vita più facile anche se stanno perdendo la loro identità. Ma questa è un'altra storia.