Forme e contorni della Sicurezza nell'Indo-Pacifico

L'Artico all'interno di una geografia strategica extra-regionale in espansione

A cura di *Leonardo Gioia* and *Alessandro Vesprini*

11 NOVEMBRE 2026

La sostenibilità della rotta artica dipende dal sistema logistico dell'Indo-Pacifico che la alimenta e ne garantisce la sicurezza. Scali come Busan, Vladivostok, Yokohama e Shanghai operano quali nodi logistici e punti d'accesso al corridoio polare. L'Artico mostra così la riconfigurazione delle dinamiche centro-periferia tramite le infrastrutture: il potere logistico è esercitato non solo da Stati artici, ma anche da attori extra-artici mediante investimenti portuali, alleanze e standard di regolamentazione.

Domino – Geopolitical Brief n. 73/novembre 2026

Centro Studi Geopolitica.info | www.geopolitica.info | centrostudi@geopolitica.info

Direttore responsabile: Matteo Mazziotti di Celso

ISSN: 3103-3407

INDICE

La Nuova Geometria delle Politiche Artiche 1

di Alessandro Vesprini e Leonardo Gioia

Dall'Indo-Pacifico all'Artico: la Cina e la resilienza delle reti marittime 9

di Giulia Biselli

La governance dell'Artico: la strategia giapponese tra pragmatismo economico ed esigenze di sicurezza 21

di Andrei Daniel Lacanu

La parentesi nordcoreana: Pyongyang come potenziale snodo artico tra Russia e Cina.....41

di Tommaso Tartaglione

Diversificazione del rischio logistico e ridondanza strutturale? Il ruolo di Busan nell'attuale scenario geopolitico artico 53

di Alessandro Vesprini

Centro o periferia? Taiwan e i limiti della connettività artica 61

di Gianmarco Giovannetti

Centralità senza controllo.....73

di Leonardo Gioia

La Nuova Geometria delle Politiche Artiche

Alessandro Vesprini e *Leonardo Gioia*

Il paradigma delle reti logistiche: vecchie e nuove connessioni

L'attacco israelo-statunitense contro l'Iran ha messo in evidenza la fragilità e la frammentazione delle connessioni eurasiatiche. Sebbene i flussi commerciali rappresentino indubbiamente un pilastro fondamentale per la stabilità delle relazioni politiche ed economiche tra le due regioni, costituiscono soltanto una delle molteplici dimensioni attraverso cui queste sono interconnesse.

Il presente rapporto propone di analizzare la funzione politica, economica e militare delle infrastrutture artiche attraverso una prospettiva logistica, intesa come strumento di analisi delle relazioni di potere. Come evidenziato dalla letteratura, le infrastrutture non svolgono un ruolo significativo soltanto nella proiezione di potenza e nella conduzione delle operazioni belliche, ma incorporano anche forme di potere immateriale.[1]

A questa dinamica si affianca il processo di *glocalizzazione*, che negli ultimi decenni ha ridefinito la scala territoriale della governance attraverso due movimenti complementari: uno discendente, dal livello nazionale e internazionale, e uno ascendente, dal livello locale e regionale.[2] L'intersezione tra queste scale contribuisce a configurare una rete di nodi logistici la cui rilevanza non dipende esclusivamente dalla proiezione geografica, ma anche

[1] Ho Seline. Infrastructure and Chinese power, *International Affairs*, 96:6, 1468, 2020. https://www.doi.org/10.1093/ia/iiaa171.

[2] Swyngedouw Erik. Globalisation or 'Glocalisation'? Networks, Territories and Rescaling. *Cambridge Review of International Affairs*, 17:1, 2004. htpps://www.doi.org/10.1080/0955757042000203632.

dalla natura e dall'intensità delle connessioni che li legano. Questa configurazione può, a nostro avviso, essere interpretata attraverso la geometria delle reti (network geometry), un insieme di approcci matematici che consente di studiare le relazioni tra nodi, le strutture di connettività e le proprietà geometriche, anche latenti, dei sistemi complessi. Come sottolinea la letteratura, tali approcci «hanno già dimostrato una notevole efficacia nell'individuare le forme osservabili e nascoste di simmetria presenti in numerosi sistemi reali, contribuendo a importanti scoperte sia teoriche sia applicative.»[3]

Le distanze minime tra i nodi di una rete non costituiscono, infatti, l'unico elemento geometrico in grado di influenzarne la configurazione. Gli spazi latenti e i processi dinamici che caratterizzano una rete possono assumere un ruolo persino più rilevante della semplice distanza fisica. In questo senso, le relazioni tra due porti, ad esempio, non dipendono tanto dalla loro distanza geografica, quanto dal grado di integrazione all'interno della rete. Le reti di trasporto marittimo, in particolare, possono quindi essere analizzate anche attraverso le relazioni tra centro e periferia, anziché esclusivamente in termini di distanza.[4]

La connettività tra Asia ed Europa è dunque influenzata anche dalle potenzialità di integrazione dell'Artico nelle reti logistiche eurasiatiche, un'integrazione ancora condizionata da vincoli infrastrutturali, ambientali, economici e geopolitici. Un esempio recente riguarda proprio la Corea del Sud, dove l'attuale amministrazione, guidata dal presidente democratico Lee Jae-myung, ha

[3] Boguna Marian, Bonamassa Ivan, De Domenico Manlio, Havlin Shomlo, Krioukov Dmitri, and Serrano M. Angeles. Network Geometry, *Nature Review Physics*, 3, 129, 2021. https://doi.org/10.1038/s42254-020-00264-4.

[4] Kojaku Sadamori, Xu Mengqiao, Xia Haoxiang, and Masuda Naoki. Multiscale core-periphery structure in a global liner shipping network. *Scientific Reports* 9, 404, 2019. https://doi.org/10.1038/s41598-018-35922-2.

promosso il rilancio della città portuale di Busan, con l'obiettivo di trasformarla nella capitale marittima e in uno snodo delle rotte artiche. Il 22 agosto 2026 la nave commerciale sudcoreana Panstar Acro, salpata da Busan, è entrata nell'Oceano Artico il 31 agosto, uscendone il 9 settembre e raggiungendo il porto di Rotterdam il 13 settembre.[5] La traversata costituisce un caso concreto attraverso cui interrogarsi sulle opportunità e sui limiti dell'integrazione delle rotte artiche nei collegamenti tra Asia ed Europa.

La Governance Internazionale dell'Artico

Prima di passare all'analisi degli articoli che seguono, è utile richiamare brevemente il quadro della governance internazionale dell'Artico. Questa premessa serve a fornire il background regolamentare e istituzionale con cui interpretare le dinamiche geopolitiche, giuridiche ed economiche della regione.

La governance internazionale dell'Artico non si fonda su un unico sistema giuridico, ma su un insieme di strumenti normativi, istituzionali e accordi settoriali che disciplinano aspetti differenti della cooperazione e dell'attività nella regione. Ai fini di questo rapporto, è interessante soffermarsi su tre riferimenti: il Trattato delle Svalbard, il Consiglio Artico e il Codice internazionale per le navi che operano nelle acque polari (Polar Code).

Il primo, in ordine cronologico, è il Trattato delle Svalbard, che prende il nome dall'arcipelago norvegese situato nell'Oceano Artico, al centro di numerose tensioni geopolitiche derivanti dall'assertività dell'Unione Sovietica e, successivamente, della Russia. Più recentemente, tuttavia, le Svalbard sono

[5] Yonhap News Agency. S. Korea's 1st trial voyage reaches Rotterdam via Arctic route. *Yonhap News Agency*, September 14, 2026. https://en.yna.co.kr/view/PYH20260914011300315?section=image/general; The North Observer. Analysis of the Korean Vessel's Passage along the Northern Sea Route. *The Arctic Century*, September 15, 2026. https://arcticcentury.org/posts/analysis-korean-run-nsr/.

diventate uno snodo fondamentale per le infrastrutture satellitari critiche, essendo uno dei pochi luoghi adatti alla ricezione dei dati trasmessi dai satelliti in orbita polare, che sorvolano entrambi i poli terrestri a ogni rivoluzione.

Al di là della dimensione satellitare, le Svalbard possono essere considerate, in termini logistici, una piattaforma fondamentale di collegamento, grazie al particolare regime giuridico stabilito dall'omonimo trattato, che garantisce agli Stati firmatari l'accesso al territorio e alle risorse dell'arcipelago.

Il Trattato delle Svalbard, firmato nel 1920 ed entrato in vigore nel 1925, riconosce la sovranità norvegese sull'arcipelago e stabilisce specifici diritti di accesso e non discriminazione per i cittadini e le imprese degli Stati contraenti, entro l'ambito di applicazione delle sue disposizioni. La rilevanza logistica delle Svalbard deriva quindi non soltanto dalla loro posizione geografica, ma anche dall'interazione tra sovranità territoriale, diritti convenzionali e infrastrutture strategiche.

Il principale organismo internazionale incaricato della governance regionale è invece il Consiglio Artico, un forum intergovernativo istituito nel 1996 e composto dagli otto Stati artici: Canada, Danimarca, Finlandia, Islanda, Norvegia, Russia, Svezia e Stati Uniti. Il Consiglio Artico agisce con l'obiettivo di coordinare, facilitare e promuovere la cooperazione artica, sebbene non possa governare in modo vincolante. [6]

Il Consiglio comprende inoltre sei gruppi di lavoro, sei organizzazioni con lo status di Partecipanti permanenti, incaricate di rappresentare le popolazioni

[6] Molenar Erik. J. "The Arctic, the Arctic Council, and the Law of the Sea." *In Governance of Arctic Shipping: Balancing Rights and Interests of Arctic States and User States*, edited by Robert C. Beckman, Tore Henriksen, Kristine Dalaker Kraabel, et al. 2017. Leiden, The Netherlands: Brill | Nijhoff. https://doi.org/10.1163/9789004339385.

indigene dell'Artico, e 38 Stati osservatori, tra cui Cina, Giappone, India, Singapore e Corea del Sud. Questi cinque osservatori asiatici mostrano un forte interesse per le opportunità economiche offerte dalla regione artica, pur adottando approcci significativamente differenti.[7]

La distinzione tra Stati membri, Partecipanti permanenti e osservatori è fondamentale: questi ultimi possono contribuire ai lavori del Consiglio secondo le regole applicabili, ma non dispongono dello stesso status degli Stati artici. Il coinvolgimento degli attori asiatici permette quindi di osservare come interessi economici, diplomazia scientifica e ambizioni strategiche si sviluppino all'interno di un quadro istituzionale nel quale essi non esercitano il medesimo potere decisionale degli Stati membri.

Di importanza relativamente secondaria nel quadro qui analizzato è il Codice internazionale per le navi che operano nelle acque polari (Polar Code), adottato dall'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ed entrato in vigore il 1° gennaio 2017. Il suo obiettivo principale è accrescere la consapevolezza dei rischi e migliorare la sicurezza delle operazioni navali nelle acque polari, sia artiche sia antartiche. Anche questo strumento, tuttavia, è stato oggetto di negoziati e di compromessi tra gli Stati.[8]

[7] Heng Calvin and Freyman Eyck. "Outsider Wanting In: Asian States and Arctic Governance." *Policy Brief, Harvard Kennedy School's Belfer Center*, June 2023. https://www.belfercenter.org/publication/outsiders-wanting-asian-states-and-arctic-governance.

[8] Bai Jiayu. The IMO Polar Code: The Emerging Rules of Arctic Shipping Governance. *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 30, 674-699, 2015. htpps://www.doi.org/10.1163/15718085-12345376; Engtro Espen, Gudmestad Ove Tobias, and Nja Ove. Implementation of the Polar Code: Functional Requirements Regulating Ship Operations in Polar Waters. *Arctic Review on Law and Politics*, 11, 47-69, 2020. http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v11.2240; Jensen Oystein. The International Code for Ships Operating in Polar Waters: Finalization, Adoption and Law of the Sea Implications. *Arctic Review on Law and Politics*, 7:1, 60-82, 2016. http://dx.doi.org/10.17585/arctic.v7.236.

Più che secondario in senso assoluto, il Polar Code è complementare agli strumenti di governance regionale qui considerati: disciplina infatti specifici aspetti della sicurezza e della protezione ambientale delle navi che operano nelle acque polari. La sua rilevanza per il rapporto risiede nel modo in cui le norme tecniche e operative contribuiscono a definire le condizioni materiali entro cui le rotte artiche possono essere utilizzate.

L'Artico non può essere considerato un sistema chiuso

Da una prospettiva strettamente ambientale, l'apertura delle rotte artiche non costituisce una buona notizia, bensì il segnale del rapido avanzamento della crisi ecologica planetaria, in particolare per quanto riguarda il superamento di punti di non ritorno (tipping points) associati allo scioglimento dei ghiacci polari.[9] Anche qualora l'umanità concentrasse collettivamente i propri sforzi e le proprie risorse sulla rimozione dell'anidride carbonica dall'atmosfera, il superamento della soglia di 1,5 °C appare inevitabile e, persino nelle proiezioni più ottimistiche di emissioni nette pari a zero, si stima che occorreranno circa cinquant'anni per invertire gli effetti del riscaldamento globale.[10]

In questo scenario, l’apertura delle rotte artiche assume un ruolo centrale non sul piano ecologico, bensì geopolitico e geoeconomico. Perché l'Artico viene qui analizzato in stretta relazione con l'Indo-Pacifico? La risposta risiede nel fatto che la stabilità macroeconomica delle principali potenze asiatiche rimane vulnerabile a shock sistemici concentrati lungo i colli di bottiglia meridionali. Uno shock sistemico prodotto all'interno di una rete logistica, come dimostrano

[9] UN Scientific Advisory Board. Earth System Tipping Points. *Brief of the UN Secretary-General’s Scientific Advisory Board*, 12, June 23, 2026. https://www.un.org/scientific-advisory-board/en/earth-system-tipping-points-0.

[10] United Nations Environment Programme. *Limiting Overshoot: Navigating exceedance of 1.5°C and pathways towards return*, 18-19. Nairobi. https://doi.org/10.59117/20.500.11822/49857.

le tensioni, i conflitti e le congestioni lungo i *chokepoints* quali lo Stretto di Malacca, il Mar Rosso, Bab el-Mandeb e Hormuz, può alterare la gerarchia dei nodi, modificare i costi relativi delle connessioni, rimodulare il network e indurre un riposizionamento delle relazioni centro-periferia.[11] Per questo motivo, l'Alto Nord non va interpretato come una periferia isolata, bensì come un'estensione dinamica dell'architettura marittima dell’Indo-Pacifico.

Per comprendere questa dinamica, il rapporto seleziona e analizza le politiche artiche di cinque attori chiave, offrendo una panoramica esaustiva dei diversi modelli di proiezione strategica e dei relativi vincoli sistemici: Giulia Biselli esamina le ambizioni cinesi nella regione, condizionate dalla complessità delle relazioni con la Russia. Andrei Daniel Lacanu esplora gli interessi energetici del Giappone nei progetti di gas naturale liquefatto (GNL) e l'approccio scientifico-diplomatico di Tokyo nei confronti dell'Artico. Tommaso Tartaglione approfondisce il ruolo della Corea del Nord quale cerniera intermodale di collegamento tra la Cina e la Russia. Alessandro Vesprini analizza lo sviluppo della città portuale di Busan da parte della Corea del Sud, in delicato equilibrio tra le relazioni e le ambizioni di politica estera di Seul e le dinamiche politiche interne. Gianmarco Giovannetti indaga il caso di Taiwan, evidenziando il profondo divario tra i vantaggi geografici dell’isola nelle linee di comunicazione marittime e la difficile ricerca di una ridondanza logistica.

Nel loro insieme, i cinque contributi consentono di confrontare strategie differenti rispetto a una medesima questione: in che modo gli attori asiatici cercano di accedere alle opportunità dell’Artico, ridurre la propria esposizione alle vulnerabilità delle reti esistenti e gestire i vincoli imposti dalle relazioni

[11] Gioia, L. (2026). The String of Nodes. *Journal Of Global Strategic Studies*, *6*(1), 1-59. https://doi.org/10.36859/jgss.v6i1.5493

geopolitiche? Il confronto non presuppone che tutti gli attori perseguano gli stessi obiettivi o dispongano delle medesime capacità, ma mira a individuare le diverse modalità attraverso cui ciascuno si colloca nell'architettura logistica eurasiatica.

Qual è il contributo originale che emerge da questo lavoro? In conclusione, Leonardo Gioia sintetizza i tre principali elementi chiave che ridefiniscono la comprensione teorica e pratica della regione: i) la ricerca di una ridondanza strategica (logistical hedging) per assorbire gli shock dei colli di bottiglia meridionali, sfruttando la connettività topologica del sistema di rete anziché la mera distanza metrica; ii) l'emergere di una nuova dipendenza asimmetrica (substitution dependence), legata al controllo regolatorio e operativo esercitato dalla Russia sulle rotte artiche; iii) la persistente frizione tra il pragmatismo economico legato allo sfruttamento delle risorse energetiche e i vincoli imposti dalle alleanze geopolitiche in materia di sicurezza.

Il rapporto propone così di leggere l'Artico non come un'alternativa autonoma alle rotte meridionali, ma come una possibile componente di una strategia più ampia di diversificazione logistica. La sua utilità strategica dipende dalla capacità di assorbire gli shock, dalla possibilità effettiva di sostituire connessioni compromesse e dal grado di controllo che gli attori possono esercitare sulle infrastrutture e sulle regole di accesso. La ridondanza logistica, in questa prospettiva, non coincide con la semplice disponibilità di una rotta alternativa: richiede che tale alternativa sia concretamente accessibile, economicamente sostenibile e sufficientemente autonoma dai nodi di vulnerabilità che dovrebbe contribuire a compensare.

Dall'Indo-Pacifico all'Artico: la Cina e la resilienza delle reti marittime

Giulia Biselli

Introduzione

La Cina occupa una posizione di primo piano nel commercio marittimo mondiale, risultando la prima economia per volume di merci trasportate via mare.[12] La sua sicurezza economica dipende in larga misura dalle reti di trasporto che collegano i centri di produzione industriale, le fonti di approvvigionamento energetico e i mercati internazionali.[13] Questi flussi economici si concentrano, tuttavia, lungo un numero limitato di corridoi e nodi logistici, risultando particolarmente vulnerabili alle interruzioni in corrispondenza di punti di strozzatura strategici (chokepoints), come lo Stretto di Malacca, il Mar Rosso e il Canale di Suez. Data la natura topologica delle reti marittime, un'interruzione localizzata può propagarsi ben oltre il punto in cui si verifica, incidendo sulla disponibilità delle navi, sui costi di trasporto, sulla congestione portuale e sulle catene di approvvigionamento.[14]

La sicurezza economica dipende quindi non solo dalla protezione delle singole rotte, ma anche dalla capacità dell'intera rete di continuare a funzionare quando

[12] United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), "Maritime and Other Transport: Data Insights," data updated March 17, 2026, https://unctadstat.unctad.org/insights/theme/244.

[13] Isaac B. Kardon and Wendy Leutert, "Pier Competitor: China's Power Position in Global Ports," *International Security* 46, no. 4 (2022): 9–47, https://www.doi.org/10.1162/isec_a_00433.

[14] Shihan Du, Huining Zhang, and You Kong, "Sustainability Implications of the Arctic Shipping Route for Shanghai Port Logistics in the Post-Pandemic Era," *Sustainability* 15, no. 22 (2023): 16017, https://www.doi.org/10.3390/su152216017.

alcune delle sue componenti vengono compromesse. I concetti di resilienza e di ridondanza delle reti di trasporto offrono una prospettiva analitica utile per esaminare questa sfida. Particolarmente rilevante è il concetto di ridondanza, intesa come la disponibilità di rotte o di capacità alternative laddove un'interruzione riduce la funzionalità delle infrastrutture esistenti.[15] Un corridoio aggiuntivo contribuirebbe alla resilienza soltanto nella misura in cui costituisca un'alternativa effettivamente utilizzabile e sufficientemente indipendente dalle vulnerabilità della rete che dovrebbe compensare.

L'impegno cinese nell'Artico può essere collocato all'interno di una più ampia ricerca sulla ridondanza marittima delle catene di approvvigionamento globale. La politica artica adottata nel 2018 ha integrato il trasporto marittimo, lo sviluppo delle risorse e la Via della Seta Polare in un quadro strategico esplicito, estendendo alle rotte e alle infrastrutture settentrionali la logica di connettività della Belt and Road Initiative.[16] Sebbene il traffico artico rimanga marginale rispetto alle rotte consolidate attraverso il Sud-Est asiatico e l'Oceano Indiano, il suo contributo alla resilienza risiede proprio nella potenziale ridondanza di collegamento delle reti già attive a queste in divenire.[17] Le rotte settentrionali ampliano un sistema marittimo i cui principali centri produttivi, logistici e di consumo restano concentrati nell'Indo-Pacifico, offrendo ulteriori possibilità di diversificazione qualora le connessioni tradizionali subiscano interruzioni.[18]

[15] Chengpeng Wan, Zaili Yang, Di Zhang, Xinping Yan & Shiqi Fan, "Resilience in Transportation Systems: A Systematic Review and Future Directions," *Transport Reviews* 38, no. 4 (2018): 479–498, https://doi.org/10.1080/01441647.2017.1383532.

[16] State Council Information Office of the People's Republic of China, "China's Arctic Policy," January 26, 2018, https://english.www.gov.cn/archive/white_paper/2018/01/26/content_281476026660336.htm.

[17] Yitong Chen, "China's Arctic Policy and Engagement: Review and Prospects," *Asia Policy* 18, no. 1 (2023): 29–38, https://doi.org/10.1353/asp.2023.0005?utm.

[18] Riva Panchal, "China's Adaptive Diplomacy and Economic Statecraft in a Fragmented Arctic

Il presente contributo esamina quindi in che modo l'emergente connettività artica possa rafforzare la resilienza della rete marittima cinese, incentrata sull'Indo-Pacifico, e quali nuove dipendenze accompagnino tale diversificazione. L'analisi viene elaborata attraverso quattro dimensioni interconnesse della connettività: corridoi, nodi logistici, catene di approvvigionamento e rischi. Queste dimensioni consentono di distinguere tra la disponibilità di connessioni alternative, la capacità infrastrutturale di sostenerle e le dipendenze politiche e operative che ne condizionano l'utilizzo.

Connettere l'Artico e l'Indo-Pacifico

Connettività dei corridoi: creare nuove alternative

La Rotta del Mare del Nord (Northern Sea Route, NSR), a nostro modo di vedere, potrebbe offrire una forma di ridondanza, creando un'alternativa al trasporto delle merci tra Asia orientale ed Europa in caso di interruzioni delle rotte consolidate. Le recenti iniziative degli operatori marittimi indicano il tentativo di trasformare la NSR da rotta utilizzata per transiti occasionali in un corridoio commerciale più regolare e strutturato. Nel settembre 2025, la nave Istanbul Bridge della compagnia Sea Legend ha percorso la NSR da Ningbo-Zhoushan a Felixstowe in 21 giorni, trasportando quasi 4.000 TEU.[19][20] Successivamente, Sea Legend ha avviato iniziative per rendere più regolare questo collegamento,

Order," in The Arctic Institute's 2025 China Series (Washington, DC: The Arctic Institute, February 5, 2026), 57–64, https://www.thearcticinstitute.org/the-arctic-institutes-china-series-report-2025/.

[19] Twenty-foot equivalent unit, abbreviata come TEU, è un'unità di volume utilizzata nelle statistiche sui trasporti marittimi e ferroviari, equivalente a un container ISO da 20 piedi. Per ulteriori spiegazioni sulla definizione vedi: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/SEPDF/cache/10018.pdf

[20] Xinhua, "First Ship on China-Europe Arctic Route Docks in Britain," October 14, 2025, https://english.news.cn/20251014/db56a0785f0e46aab5fde7c5ca043d5b/c.html.

integrando in modo più sistematico la NSR nei flussi marittimi esistenti tra Cina ed Europa.[21]

La capacità della rotta rimane tuttavia limitata. Nel 2024, la NSR ha registrato soltanto 97 viaggi di transito e circa 3 milioni di tonnellate di merci trasportate, mentre la navigazione continua a essere condizionata dalla stagionalità, dalle condizioni meteorologiche, dalla profondità delle acque, dalla necessità di mezzi e servizi specializzati e dalla contingente preferenza degli operatori navali di altre linee di comunicazione marittime.[22] In termini di resilienza, dunque, la NSR rappresenta un'opzione aggiuntiva, piuttosto che un'alternativa equivalente ai corridoi consolidati tra Asia ed Europa. Il suo valore strategico va dunque valutato sia in base alla capacità di assorbire una parte dei flussi in caso di interruzione delle rotte tradizionali, sia in base ai tempi di percorrenza e all'effettiva viabilità della stessa.

Connettività dei nodi logistici: sostenere l'operatività del corridoio

La capacità di un corridoio alternativo di garantire ridondanza dipende dai nodi attraverso cui possono essere organizzati i flussi commerciali. Sul versante indo-pacifico, i collegamenti artici si inseriscono in uno dei sistemi logistici più densi al mondo. Nel 2025, il porto di Ningbo-Zhoushan ha movimentato oltre 43 milioni di TEU e ha collegato i servizi marittimi a un'estesa rete di trasporto cinese, sia costiera sia interna.[23] Il servizio artico pianificato da Sea Legend

[21] Nan Hao, "Polar Silk Road: China's Plan B for Global Trade," *ThinkChina*, October 21, 2025, https://www.thinkchina.sg/economy/polar-silk-road-chinas-plan-b-global-trade.

[22] Centre for High North Logistics, "Main Results of NSR Transit Navigation in 2024," November 28, 2024. https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2024/.

[23] Shipco News Desk, "Shanghai, Singapore, and Ningbo-Zhoushan Top 2025 Global Container Port Rankings," January 17, 2026, https://media.shipco.com/shanghai-singapore-and-ningbo-zhoushan-top-2025-global-container-port-rankings/.

utilizza Ningbo-Zhoushan come hub di consolidamento dei carichi, raccogliendo merci provenienti da diversi porti cinesi, tra cui Shanghai, Dalian e Qingdao, prima dell'ingresso nella NSR.[24] La connettività artica si appoggia dunque a un sistema logistico indo-pacifico altamente sviluppato.

Sul versante artico, invece, la rete infrastrutturale è considerevolmente meno sviluppata. Nel 2024, i porti lungo la NSR disponevano di una capacità complessiva di appena 47,5 milioni di tonnellate. Diversi scali necessitano di interventi di ammodernamento e non dispongono di collegamenti adeguati con l'entroterra. I servizi di navigazione, rompighiaccio, ricerca e soccorso e le altre attività di supporto essenziali per l'operatività del corridoio, sono in attesa di ricevere fondi.[25]

L'asimmetria tra i due sistemi non riguarda soltanto le capacità portuali, bensì il grado di sviluppo e di integrazione di reti logistiche intermodali. Mentre i porti cinesi sono inseriti in un sistema capillare di collegamenti terra-mare (nave, treno, camion), le infrastrutture artiche presentano ancora limiti di connettività e di capacità operativa. Questi vincoli riducono, allo stato attuale, la quantità di merci che potrebbe essere reindirizzata attraverso la NSR, limitandone la capacità di garantire una ridondanza effettiva in caso di gravi interruzioni delle rotte consolidate.

[24] "Northern Sea Route Ships & Ports Confirmed for Summer 2026 Voyages Between Europe and Asia," *Russia's Pivot to Asia*, July 20, 2026, https://russiaspivottoasia.com/northern-sea-route-ships-ports-confirmed-for-summer-2026-voyages-between-europe-and-asia/.

[25] Eurasian Rail Alliance Index, *The Northern Sea Route as a Key Russian Transport Corridor: Strategic Importance and Development Prospects* (2025), https://index1520.com/upload/medialibrary/744/5qgeflu0t70f3i3yntysycnrmhe4s6p3/NSR_EN.pdf.

Connettività delle catene di approvvigionamento: integrare le reti artiche e indo-pacifiche

La resilienza marittima non dipende soltanto dalla disponibilità di corridoi e nodi alternativi, ma anche dalle catene di approvvigionamento che questi collegano. In tale prospettiva, la connettività artica può ampliare le possibilità di diversificazione della Cina, aggiungendo nuove fonti di approvvigionamento settentrionali alla rete esistente. Ciò risulta particolarmente evidente nel settore energetico, dove le risorse artiche vengono progressivamente integrate in un sistema cinese di approvvigionamento già diversificato sul piano geografico.[26] Nel 2024, circa il 95% del volume delle merci in transito lungo la NSR si è mosso dalla Russia verso la Cina, evidenziando come il corridoio sia attualmente utilizzato soprattutto per il trasporto di materie prime verso est, piuttosto che per il commercio containerizzato diretto in Europa.[27]

Il progetto Arctic LNG 2 mostra come questa integrazione interessi diverse fasi della catena di approvvigionamento. Le imprese cinesi contribuiscono al commercio artico attraverso la fornitura di attrezzature e la costruzione di moduli industriali, mentre la Russia direziona il gas naturale liquefatto prodotto nell'Artico ai mercati cinesi. Anche le infrastrutture di ricezione cinesi si stanno adattando: dopo che il terminale di Beihai ha iniziato a ricevere carichi provenienti da Arctic LNG 2 nel 2025, anche quello di Longkou è stato predisposto come ulteriore punto di approdo. A seguito delle sanzioni occidentali

[26] Weijing Zeng, Xianfeng Zhang, Na Li, Xiaobo Wang, and Xiaolin Wang, "China's LNG Import Risk Assessment Based on the Perspective of Global Governance," *Scientific Reports* 12 (2022): 15754, https://www.doi.org/10.1038/s41598-022-20090-1.

[27] Atle Staalesen, "Construction of Arctic LNG Platforms Resumes as China-Made Modules Arrive in Belokamenka," *The Independent Barents Observer*, July 20, 2026, https://www.thebarentsobserver.com/news/construction-of-arctic-lng-platforms-resumes-as-chinamade-modules-arrive-in-belokamenka/454293?.

contro la Russia, il mercato cinese ha assunto un ruolo crescente nel mantenimento di questi collegamenti.[28]

Si configura così una relazione di interdipendenza: le capacità industriali cinesi contribuiscono allo sviluppo della produzione energetica artica, mentre le risorse provenienti dall'Artico vengono integrate nelle reti di approvvigionamento della Cina, i cui principali nodi logistici e industriali rimangono concentrati nell'Indo-Pacifico.

Dal punto di vista della resilienza, questa integrazione si configura come una direttrice geografica di trasporto aggregata a una rete energetica che già combina produzione nazionale, estrazione di gas liquefatto e importazioni marittime dall'Indo-Pacifico e da altre regioni.[29] Sebbene la capacità di reindirizzare i flussi containerizzati tra Cina ed Europa rimanga attualmente limitata, la connettività artica contribuisce già alla diversificazione delle fonti energetiche cinesi, senza tuttavia rappresentare un'alternativa altrettanto concreta alle rotte marittime tradizionali. Questa diversificazione amplia le opzioni a disposizione della Cina, ma introduce anche nuove vulnerabilità legate alla dipendenza dalla produzione russa e dalle infrastrutture logistiche artiche. La diversificazione geografica degli approvvigionamenti non elimina quindi le dipendenze, ma ne modifica la distribuzione tra fonti energetiche, infrastrutture di trasporto e attori che controllano le diverse fasi della catena.

[28] Marwa Rashad, Emily Chow, and Chen Aizhu, "China Lines Up Second LNG Terminal for Sanctioned Russian Cargoes," *Reuters*, June 22, 2026, https://www.reuters.com/business/energy/china-lines-up-second-lng-terminal-sanctioned-russian-cargoes-sources-say-2026-06-22/.

[29] Sam Reynolds, "Understanding the Competitive Landscape for China's LNG Market," Institute for Energy Economics and Financial Analysis (IEEFA), April 10, 2025, https://ieefa.org/resources/understanding-competitive-landscape-chinas-lng-market

I rischi della connettività: diversificazione o sostituzione delle dipendenze?

Le dimensioni analizzate evidenziano una tensione comune: l'espansione della connettività può aumentare la ridondanza e le possibilità di diversificazione, generando al contempo nuove dipendenze. Nel dibattito strategico cinese, la connettività artica viene sempre più spesso interpretata in termini di ridondanza, diversificazione e resilienza delle catene di approvvigionamento.[30] Questo perché le rotte eurasiatiche esistenti presentano diverse vulnerabilità, dalle possibili interruzioni nello Stretto di Malacca e nel Mar Rosso ai rischi geopolitici che interessano i collegamenti terrestri.[31] Le rotte settentrionali possono quindi contribuire a ridurre la concentrazione dei rischi lungo i corridoi tradizionali, senza tuttavia eliminarli e introducendo, al contempo, nuove vulnerabilità.

Il problema non consiste quindi soltanto nel numero di rotte disponibili, ma anche nella distribuzione del controllo sulle infrastrutture, sui servizi e sulle condizioni di accesso che ne rendono possibile l'utilizzo. La NSR può ridurre l'esposizione delle rotte meridionali ad alcuni punti di strozzatura, ma comporta vincoli climatici e operativi, oltre a una maggiore dipendenza dal sistema di governance russo. La navigazione artica si basa infatti su un sistema altamente centralizzato, che comprende la gestione delle autorizzazioni al passaggio, il coordinamento della navigazione, la disponibilità di informazioni idrometeorologiche e il dispiegamento delle navi rompighiaccio. Questa

[30] State Council of the People's Republic of China, *Regulations of the State Council on Industrial and Supply Chain Security*, State Council Decree No. 834, March 13, 2026, https://xzfg.moj.gov.cn/mobile/law/detail?LawID=1812&utm.

[31] Angela Stefania Bergantino, Alessandro Gardelli, and Lucia Rotaris. "Assessing Transport Network Resilience: Empirical Insights from Real-World Data Studies." *Transport Reviews* 44 (4) (2024): 834–57. https://www.doi.org/10.1080/01441647.2024.2322434.

dipendenza dalle infrastrutture e dai servizi russi espone il corridoio anche ai rischi geopolitici connessi alle sanzioni internazionali che interessano la Russia.[32]

La connettività artica comporta quindi un compromesso strategico. La Cina acquisisce corridoi, nodi e relazioni di approvvigionamento aggiuntivi, ma parte di queste nuove opzioni dipende da infrastrutture e servizi sui quali non esercita un controllo diretto.[33] Allo stato attuale, l'integrazione delle rotte artiche amplia, almeno potenzialmente, le possibilità di gestire eventuali interruzioni dei collegamenti tradizionali, introducendo però nuove dipendenze operative e geopolitiche. Resta da verificare se questa maggiore diversificazione si tradurrà effettivamente in una maggiore capacità di mantenere la continuità dei flussi commerciali e degli approvvigionamenti energetici in caso di gravi interruzioni.

Conclusioni

L'impegno cinese nell'Artico può essere interpretato come parte di una strategia di diversificazione delle reti finalizzata a rafforzarne la resilienza. La connettività artica amplia le reti di approviggionamento attraverso un corridoio eurasiatico aggiuntivo, nuovi collegamenti tra le infrastrutture settentrionali e i principali nodi logistici cinesi, nonché l'integrazione delle risorse artiche nelle catene di

[32] Jian Junbo (简军波), "聚焦中国ChinaFocus：简军波：中欧北极快航成功首航，新航线会重塑欧亚贸易格局吗?" [ChinaFocus: Jian Junbo: The China-Europe Arctic Express Successfully Completes Its Maiden Voyage: Will the New Route Reshape the Eurasian Trade Landscape?], Fudan University Institute of International Studies, October 16, 2025, originally published by *ChinaFocus*, https://iis.fudan.edu.cn/78/b5/c6897a751797/page.htm; and (FSBI Northern Sea Route General Administration, "Object of Activity and Functions of NSR General Administration", https://nsr.rosatom.ru/en/company/object-of-activity-and-functions-of-nsra/

[33] Philip Andrews-Speed, Kurt Glaubitz, Ken Koyama, and Mikkal E. Herberg, *The New Geopolitics of LNG: Asia's Energy Security in a Divided World*, NBR Special Report No. 120 (2026), https://www.nbr.org/publication/the-new-geopolitics-of-lng-asias-energy-security-in-a-divided-world/.



approvvigionamento della Cina. Tuttavia, il contributo di queste connessioni non è uniforme: mentre la NSR offre attualmente possibilità limitate di diversificazione delle rotte commerciali, le risorse energetiche artiche risultano già integrate nella rete di approvvigionamento cinese.

La diversificazione dei corridoi offre alla Cina nuove possibilità di gestire le vulnerabilità marittime, ma introduce, a sua volta, dipendenze operative e geopolitiche. La capacità limitata e le condizioni operative dell'Artico pongono vincoli all'utilizzo della NSR, mentre la connettività settentrionale accresce la dipendenza dai servizi amministrati dalla Russia. La NSR potrebbe quindi offrire un'alternativa parziale qualora le rotte meridionali subissero interruzioni, purché l'accesso alle infrastrutture dell'Artico russo rimanga disponibile. Non può tuttavia, allo stato attuale, costituire un'alternativa autonoma qualora tale accesso venisse compromesso. La Cina acquisisce dunque maggiori possibilità di scelta, senza necessariamente ottenere una maggiore autonomia.

In altri termini, nel caso cinese la diversificazione delle connessioni non coincide necessariamente con una riduzione delle dipendenze strategiche: può anche determinarne la sostituzione, trasferendo parte delle vulnerabilità da un insieme di corridoi e attori ad un altro. Questo contribuisce a spiegare perché la rilevanza strategica dell'Artico possa superare la sua attuale dimensione commerciale. La Via della Seta Polare non dovrebbe essere interpretata né come un sostituto dell'attuale architettura marittima cinese, né semplicemente come un'ulteriore rotta commerciale, bensì come una componente emergente di una rete più ampia, che collega corridoi artici e indo-pacifici, porti, flussi energetici e catene di approvvigionamento industriali. La rilevanza strategica dei collegamenti tra Artico e Indo-Pacifico deriva quindi dalle connessioni funzionali tra queste regioni, più che dalla loro vicinanza geografica. La loro effettiva capacità di

rafforzare la resilienza cinese dipenderà non soltanto dall'espansione della rete, ma anche dall'affidabilità delle nuove connessioni e dalla possibilità di utilizzarle in condizioni di crisi.

La questione decisiva non è dunque se l’Artico possa sostituire le rotte meridionali, ma in quali condizioni possa contribuire a ridurre la vulnerabilità complessiva della rete marittima cinese senza generare dipendenze sostitutive altrettanto critiche.

La governance dell'Artico: la strategia giapponese tra pragmatismo economico ed esigenze di sicurezza

Andrei Daniel Lacanu

Introduzione

Se si volesse immaginare l'attuale scenario geopolitico come un sistema di magneti interconnessi, l'Artico non rappresenterebbe più una periferia remota, ma una regione centrale capace di attrarre, respingere e modificare le relazioni tra altrettanti nodi globali. Gli investimenti strategici infrastrutturali e l'apertura di nuovi corridoi marittimi agiscono come forze di attrazione che collegano aree geografiche distanti, rendendo sempre meno netti i confini tra uno spazio geopolitico e l'altro. Questa crescente interdipendenza non implica, tuttavia, una convergenza degli interessi: al contrario, l'integrazione economica può coesistere con una competizione strategica sempre più intensa.

Per il Giappone, Stato insulare con risorse naturali limitate e dipendente da rotte marittime esposte a vulnerabilità strategiche, l'Artico presenta tanto rischi sistemici quanto nuove opportunità. Nel periodo successivo alla Guerra fredda, il Giappone ha progressivamente consolidato la propria presenza scientifica nell'Artico, inaugurando nel 1991 una stazione di osservazione a Ny-Ålesund, nell'arcipelago norvegese delle Svalbard.[34] Nel corso degli anni Novanta, Tokyo ha inoltre partecipato, insieme alla Russia, alla direzione dell'International Northern Sea Route Programme (INSROP), volto a esaminare le opportunità

[34] Kimura, Hajime. 2026. "Distinctive Characteristics of Japan's Arctic Approach and Engagement with Arctic Governance." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/distinctive-characteristics-japans-arctic-approach-engagement-arctic-governance/.

commerciali e i vincoli tecnici della Rotta del Mare del Nord (Northern Sea Route, NSR).[35]

Sul piano interno, l'interesse per l'Artico si è inizialmente sviluppato attraverso iniziative promosse da organizzazioni non governative. Tra queste, la *Ocean Policy Research Foundation* ha istituito l'*Arctic Conference Japan*, i cui lavori hanno portato all'elaborazione della proposta *Policy Measures for the Sustainable Use of the Arctic*, dedicata all'utilizzo sostenibile della regione.[36] A queste prime iniziative si è progressivamente affiancato un maggiore coinvolgimento delle istituzioni giapponesi, culminato nel 2013 con il riconoscimento dello status di osservatore presso il Consiglio Artico.[37] Nello stesso anno, l'adozione del secondo Basic Plan on Ocean Policy ha segnato un ulteriore passo verso l'integrazione dell'Artico nella politica marittima nazionale, introducendo la regione nella pianificazione governativa e trasformando un interesse inizialmente settoriale in una componente riconoscibile della strategia marittima giapponese.

Fino a tempi recenti, l'impegno del Giappone nell'Artico è stato guidato principalmente da interessi scientifici e da valutazioni economiche. Negli ultimi anni, tuttavia, il rapido scioglimento dei ghiacci si è accompagnato a un progressivo deterioramento del contesto geopolitico. In particolare, la militarizzazione delle aree settentrionali russe e l'invasione dell'Ucraina hanno messo in discussione il cosiddetto «eccezionalismo artico»[38], ossia l'idea che la

[35] Kim, Danbi. 2026. "A Study on the Development of Japan's Basic Ocean Policy Focusing on the Arctic." *Polar Record* 62 (e9): 1. https://doi.org/10.1017/S0032247426100266

[36] Hataya, Sakiko. 2024. "Japan's Arctic Policy: Current Status and Challenges." *East-West Center*. https://www.eastwestcenter.org/publications/japans-arctic-policy-current-status-and-challenges.

[37] Hataya, "Japan's Arctic Policy: Current Status and Challenges."

[38] Saxena, Abhishek. 2020. "The Return of Great Power Competition to the Arctic." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/return-great-power-competition-arctic/.

regione possa costituire uno spazio autonomo separato dalle principali tensioni geopolitiche internazionali. Questi sviluppi hanno indebolito la cooperazione multilaterale nell'ambito del Consiglio Artico e accelerato la securitizzazione della regione. A ciò si aggiunge il crescente attivismo della Cina, che si autodefinisce uno Stato «quasi artico» (Near-Arctic State),[39] alimentando ulteriori preoccupazioni per la governance regionale alla luce del rafforzamento dei rapporti tra Mosca e Pechino.

Il presente contributo esamina come il Giappone affronti questo scenario di crescente incertezza. La strategia adottata da Tokyo si è basata sulla ricerca scientifica e sugli investimenti infrastrutturali energetici come strumenti volti ad esercitare un'influenza normativa e promuovere una concezione dell'Artico fondata sulla cooperazione internazionale, sulla libertà di navigazione e sul rispetto del diritto internazionale. Si tratta di un approccio articolato su più livelli, attraverso il quale il Giappone cerca di tutelare i propri interessi economici futuri, sostenendo al contempo la diplomazia scientifica e il rispetto del diritto internazionale marittimo. La questione centrale è quindi come Tokyo possa preservare questi obiettivi senza compromettere i propri interessi economici nei confronti della Russia, né sottovalutare le implicazioni strategiche del rafforzamento del partenariato sino-russo.

L'evoluzione strategica del Giappone nell'Estremo Nord: indirizzi politici, interessi economici ed esigenze di sicurezza

L'evoluzione della strategia giapponese nell'Estremo Nord si è riflessa nelle successive revisioni del *Basic Plan on Ocean Policy*, il principale documento di indirizzo della politica marittima nazionale. L'inserimento esplicito dell'Artico

[39] Saxena. "The Return of Great Power Competition to the Arctic."

nella pianificazione governativa risale al secondo Basic Plan, adottato nel 2013. Elaborato dopo il grande terremoto del Giappone orientale del 2011, il documento poneva particolare attenzione ai cambiamenti climatici, alla preparazione alle catastrofi naturali e alla valutazione della sostenibilità economica della NSR. La crisi del settore nucleare successiva al disastro di Fukushima contribuì inoltre a riportare in primo piano la sicurezza degli approvvigionamenti energetici, aumentando l'importanza strategica delle fonti estere e delle possibili rotte alternative.[40]

La politica artica del 2015 ha successivamente consolidato i tre pilastri dell'impegno giapponese nella regione: ricerca e sviluppo, cooperazione internazionale e utilizzo sostenibile delle risorse.[41] Tale impostazione risentiva della dottrina del Contributo proattivo alla pace (*Proactive Contribution to Peace*),[42] attraverso la quale il Giappone intendeva rafforzare il proprio ruolo nella comunità internazionale mediante iniziative diplomatiche, scientifiche, di sicurezza e di protezione ambientale.

La ricerca di nuove rotte marittime e l'ampliamento della presenza giapponese lungo i corridoi emergenti segnano un'evoluzione della politica marittima nazionale. Ne è derivato un forte impegno a favore delle istituzioni internazionali e della promozione di norme condivise, soprattutto attraverso la cooperazione scientifica. In questo contesto, Tokyo ha avviato il progetto *Arctic Challenge for*

[40] Streltsov, D. V. 2021. "The Russian Vector of Japan's Policy in the Arctic." *Russian Japanology Review* 4 (2): 18. https://doi.org/10.24412/2658-6444-2021-2-5-28.

[41] Cabinet Office, "Ocean Policy." 2026. *Cabinet Office*. https://www8.cao.go.jp/ocean/english/index_e.html.

[42] Kim, Danbi. 2026. "A Study on the Development of Japan's Basic Ocean Policy Focusing on the Arctic." *Polar Record* 62 (e9): 4. https://doi.org/10.1017/S0032247426100266. For an overview of the doctrine: "Japan's Proactive Contribution to Peace." 2014. *JapanGov*. https://www.japan.go.jp/tomodachi/2014/spring-summer2014/japans_roactive_contribution_to_peace.html.

Sustainability (ArCS, 2015-2020), proseguito nel 2020 con ArCS II e nel 2025 con ArCS III.[43]

Il terzo Basic Plan, adottato nel 2018, ha dedicato alla politica artica una sezione autonoma.[44] Il documento ha consolidato il ruolo del Giappone come attore affidabile e proattivo nella regione, attribuendo maggiore attenzione alla consapevolezza della situazione marittima (*maritime domain awareness*) e al rafforzamento delle capacità operative. Un elemento di novità significativo era rappresentato dall'influenza della visione di un Indo-Pacifico libero e aperto (*Free and Open Indo-Pacific, FOIP*), che estendeva anche all'Artico il principio della libertà di navigazione.[45]

Il quarto Basic Plan, aggiornato nel 2023, rifletteva invece il mutamento del contesto di sicurezza successivo all'invasione russa dell'Ucraina. L'Artico veniva progressivamente inserito in una concezione più ampia della sicurezza marittima, comprendente sia la difesa tradizionale sia la sicurezza economica, con l'obiettivo di preservare l'ordine marittimo internazionale nella regione.[46] Il Giappone non ha tuttavia definito una specifica postura militare per l'Artico. I documenti ufficiali continuano piuttosto a sottolineare il primato dello Stato di diritto e dei quadri giuridici internazionali quali fondamenti della governance della sicurezza regionale. Ne emerge una distinzione tra il riconoscimento della

[43] Dervovic, Medy, Osamu Inagaki, Kentaro Nishimoto, and Akiho Shibata. 2025. Japan's Arctic Policy 2015-2025. N.p.: ArCS II *Internal Law Briefing Paper Series*. ISSN 2436-8784.

[44] Danbi, "A Study on the Development of Japan's Basic Ocean Policy Focusing on the Arctic," 6.

[45] Pham, Khang. 2026. "FOIP Goes Northward: Japan's Maritime Identity and the Defense of Rule of Law in the Arctic." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/foip-goes-northward-japans-maritime-identity-defense-rule-law-arctic/.

[46] Kimura, "Distinctive Characteristics of Japan's Arctic Approach and Engagement with Arctic Governance."

crescente rilevanza strategica dell'Artico e l'adozione di una presenza militare specificamente orientata alla regione.

Nel complesso, l'evoluzione della politica artica giapponese non rappresenta una rottura con l'impostazione precedente, ma un suo progressivo ampliamento: la cooperazione scientifica e l'apertura economica rimangono centrali, mentre la sicurezza marittima e la protezione degli interessi nazionali acquistano maggiore rilevanza. Comprendere queste dinamiche sarà fondamentale per interpretare la prevista revisione della politica artica nel 2027, dalla quale ci si attende una maggiore attenzione alla sicurezza energetica, all'autonomia tecnologica e alla presenza operativa nella regione.

La diplomazia scientifica a tutela dei beni comuni

Il Giappone ha tradizionalmente adottato un approccio tecnocratico alla regione artica, facendo della diplomazia scientifica e delle proprie competenze tecnologiche strumenti di influenza politica. Attraverso questa combinazione di competenze, il Giappone ha cercato di rafforzare il proprio ruolo nell'Artico mediante la fornitura di beni pubblici ad alto valore aggiunto, quali dati ambientali, conoscenze scientifiche e informazioni utili alla sicurezza della navigazione. Queste attività contribuiscono a legittimare la presenza giapponese nella governance regionale, pur in assenza di rivendicazioni territoriali. A sostenere questo orientamento è una struttura istituzionale nazionale articolata su tre livelli: il coordinamento politico, affidato all'*Headquarters for Ocean Policy* presso il *Cabinet Office* e al Ministero dell'Economia, del Commercio e dell'Industria (METI); la ricerca scientifica, condotta dal Ministero dell'Istruzione, della Cultura, dello Sport, della Scienza e della Tecnologia (MEXT), dal *National Institute of Polar Research* (NIPR), dalla *Japan Agency for Marine-Earth Science and Technology* (JAMSTEC) e dall'Università di Hokkaido; e infine la

componente logistica e industriale, che coinvolge il Ministero del Territorio, delle Infrastrutture, dei Trasporti e del Turismo (MLIT) e i principali operatori marittimi privati.[47]

Un esempio significativo della centralità delle competenze tecnologiche giapponesi nella regione è rappresentato dalle attività della *Japan Aerospace Exploration Agency* (JAXA), attraverso la quale Tokyo mette a disposizione dati satellitari sulle condizioni ambientali utili alla sicurezza della navigazione. I satelliti giapponesi, infatti, monitorano costantemente l'estensione e lo spessore del ghiaccio marino, nonché i cicli dell'acqua, fornendo informazioni fondamentali per la navigazione lungo rotte artiche.[48]

Sistemi come l'*Advanced Land Observing Satellite* (ALOS) e il *Greenhouse Gases Observing Satellite* (GOSAT) contribuiscono, inoltre, al monitoraggio delle emissioni di CO2 derivanti dal traffico marittimo.[49] I ricercatori giapponesi hanno inoltre sviluppato lo strumento specializzato COSMOS, adottato dall'*Arctic*

[47] Danbi, "A Study on the Development of Japan's Basic Ocean Policy Focusing on the Arctic;" Saccone, Giulia. 2026. "Legal and Scientific Cooperation in the Context of Japan Canada Relations: Pathways for Increased Arctic Cooperation?" *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/legal-scientific-cooperation-context-japan-canada-relations-pathways-increased-arctic-cooperation/.

[48] Villa, Riccardo, and Jakob R. Grissler. 2026. "Liminal Diplomacy at the Poles: Japan's Disaster Risk Reduction and the Making of Arctic Order." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/liminal-diplomacy-poles-japans-disaster-risk-reduction-making-arctic-order/.

[49] Villa and Grissler, "Liminal Diplomacy at the Poles: Japan's Disaster Risk Reduction and the Making of Arctic Order."

Monitoring and Assessment Programme (AMAP) per standardizzare a livello internazionale le misurazioni del carbonio nero (*black carbon*).[5051]

Un ulteriore esempio è rappresentato dal contributo giapponese, nell'ambito dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), ai negoziati che hanno condotto all'adozione, nel 2023, della strategia rivista per la riduzione delle emissioni di gas serra prodotte dal trasporto marittimo internazionale.[52] Le competenze scientifiche del Giappone hanno inoltre contribuito all'attuazione del Joint Program for Scientific Research and Monitoring (JPSRM), previsto dall'Accordo del 2021 sulla prevenzione della pesca non regolamentata nelle acque internazionali dell'Oceano Artico centrale.[53]

I dati raccolti dalle misurazioni condotte dal Giappone confluiscono nell'*Arctic Data Archive System*, utilizzato nell'ambito dei progetti ArCS, e vengono sistematicamente condivisi attraverso i gruppi di lavoro del Consiglio Artico. In questo modo, il Giappone contribuisce alle attività e agli orientamenti della cooperazione scientifica regionale.

Dal punto di vista cantieristico il Giappone ha investito anche nel rafforzamento della propria presenza operativa nell'Artico. In tale contesto, nel 2026 è stata completata la costruzione della *Mirai II*, una nuova nave da ricerca dotata di capacità rompighiaccio.[54] Equipaggiata con droni subacquei avanzati per lo

[50] Il carbonio nero (*black carbon*), comunemente noto come fuliggine, è un forte fattore di riscaldamento climatico, particolarmente distruttivo nell'Artico perché si deposita sul ghiaccio, lo scurisce e ne accelera la fusione. Per approfondimenti leggere in: https://arctic-council.org/news/how-to-reduce-emissions-of-black-carbon-and-methane-in-the-arctic/

[51] Dervovic, Japan's Arctic Policy 2015-2025.

[52] Dervovic, Japan's Arctic Policy 2015-2025.

[53] Dervovic, Japan's Arctic Policy 2015-2025.

[54] The Yomiuri Shimbun, "Government Mulls 1st Revision of Japan's Basic Policy on Arctic, Mirai II Could Serve as International Research Platform." 2026. *The Japan News*.

studio della morfologia del ghiaccio marino e con palloni per le osservazioni atmosferiche, la nave viene presentata da Tokyo come una piattaforma di ricerca internazionale, destinata a ridurre alcuni vincoli operativi nelle missioni artiche.

Opportunità economiche e crescenti preoccupazioni strategiche

L'impegno scientifico del Giappone contribuisce quindi anche a migliorare la conoscenza delle condizioni marittime, a prevenire i rischi naturali e a monitorare l'ambiente, favorendo così la sicurezza, la resilienza e l'operatività delle infrastrutture artiche. Queste capacità scientifiche assumono una rilevanza economica diretta, poiché la disponibilità di informazioni affidabili sulle condizioni ambientali e di navigazione può contribuire a ridurre l'incertezza operativa associata ai corridoi settentrionali.

L'apertura di nuovi corridoi marittimi potrebbe infatti modificare la geografia dei trasporti globali, offrendo alternative alle rotte tradizionali. Secondo alcune stime, la NSR potrebbe ridurre fino al 40% la distanza tra Asia ed Europa rispetto ai collegamenti meridionali attraverso il Canale di Suez.[55] Un viaggio da Yokohama a Rotterdam, ad esempio, coprirebbe circa 12.000 chilometri lungo la NSR, contro gli oltre 20.700 della rotta via Suez, con un risparmio stimato di 10-15 giorni di navigazione.[56] Questi vantaggi, tuttavia, riguardano le distanze teoriche e i tempi di percorrenza in condizioni favorevoli: la convenienza effettiva dipende anche dalla stagionalità, dai costi assicurativi, dai servizi di assistenza e dalle restrizioni operative.

https://japannews.yomiuri.co.jp/politics/politics-government/20260621-334026/.

[55] Pham, Khang. 2026. "FOIP Goes Northward: Japan's Maritime Identity and the Defense of Rule of Law in the Arctic."

[56] Streltsov, "The Russian Vector of Japan's Policy in the Arctic," 8. Pham, "FOIP Goes Northward: Japan's Maritime Identity and the Defense of Rule of Law in the Arctic."



Questa riduzione delle distanze costituisce un importante incentivo allo sviluppo infrastrutturale. In particolare, Hokkaido sta acquisendo rilevanza come possibile «porta d'accesso del Giappone all'Artico».[57] Storicamente periferica rispetto alle principali reti del trasporto marittimo globale, l'isola potrebbe assumere un ruolo più centrale grazie allo sviluppo del porto di Tomakomai come futuro nodo logistico. Le autorità portuali, in collaborazione con COSCO, hanno realizzato con successo una spedizione sperimentale lungo la NSR, manifestando l'interesse a trasformare Hokkaido in un possibile punto di trasbordo per i traffici artici diretti verso l'Asia orientale.[58]

Nonostante le rilevanti opportunità economiche, la navigazione artica continua a presentare numerose difficoltà, legate alla disponibilità limitata di rompighiaccio, ai costi assicurativi, all'incertezza dei sistemi di governance e alla mancanza di un quadro sufficientemente definito per la gestione delle emergenze.[59] Il Passaggio a Nord-Ovest (*Northwest Passage, NWP*), lungo le coste settentrionali del Nord America, rimane inoltre caratterizzato dalla presenza di ghiacci particolarmente spessi.

Mentre la NSR e il Passaggio a Nord-Ovest sono interessati da rivendicazioni territoriali e controversie relative alla giurisdizione, nel lungo periodo la Rotta Transpolare (*Transpolar Sea Route*), che attraverserebbe l'Oceano Artico centrale, passando in prossimità del Polo Nord, potrebbe rappresentare un'alternativa

[57] Babin, Julie, and Saunavaara Juha. 2023. "Hokkaido: from the "Road to the Northern Sea" to "Japan's gateway to the Arctic."" *Asian Geographer* 40 (1): 1-18. https://www.doi.org/10.1080/10225706.2021.1910525.

[58] Mukano, Ryo. 2019. "Northern Japan port aims to be hub for Arctic passage." *Nikkei Asia*. https://www.asia.nikkei.com/business/transportation/northern-japan-port-aims-to-be-hub-for-arctic-passage.

[59] Frederiksen, Mads Q., and Andreas Raspotnik. 2026. "Asia is racing to the Arctic, but it's not easy." *The Diplomat*. https://thediplomat.com/2026/07/asia-is-racing-to-the-arctic-but-its-not-easy/.

strategica. A differenza delle rotte costiere, un eventuale corridoio transpolare potrebbe ridurre la dipendenza da alcune infrastrutture e forme di controllo costiero; il suo regime giuridico e le condizioni operative dipenderebbero tuttavia dalle specifiche aree marittime attraversate e dall'evoluzione del diritto internazionale applicabile.

Oltre al trasporto commerciale, i corridoi marittimi settentrionali rappresentano anche potenziali direttrici per la connettività digitale. Il Giappone potrebbe assumere un ruolo rilevante nella rete di approdi asiatici dei futuri cavi sottomarini transartici in fibra ottica, grazie alla propria posizione geografica e alle infrastrutture digitali esistenti. Tra le iniziative più importanti figurano i progetti Far North Fiber[60]e Polar Connect.[61] Finanziati in parte dal programma europeo Connecting Europe Facility e da investimenti pubblici e privati giapponesi, questi collegamenti digitali potrebbero offrire nuove opportunità di diversificazione del traffico internazionale di dati.[62] Hokkaido, grazie alle proprie condizioni climatiche, si candida inoltre a diventare un polo per l'insediamento di centri dati.[63]

Un altro pilastro degli interessi economici giapponesi nell'Artico è l'energia, settore in cui Tokyo persegue una strategia di diversificazione degli

[60] Far North Fiber. n.d. https://www.farnorthfiber.com/.

[61] Ander, Magnus. 2026. "Towards a Shared Arctic Vision: Japan and the Nordic States in an Interconnected World." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/towards-shared-arctic-vision-japan-nordic-states-interconnected-world/.

[62] Saunavaara, Juha. 2026. "The Role of EU-Japan Collaboration in Trans-Arctic Cable Development." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/role-eu-japan-collaboration-trans-arctic-cable-development/.

[63] Miyakawa, Junichi. 2025. "Laying the Foundation for the AI Era: Construction Begins on "Hokkaido Tomakomai AI Data Center."" *SoftBank News*. https://www.softbank.jp/en/sbnews/entry/20250501_01; Hokkaido Government. "Advantages of Hokkaido as a Location for Data Centers." *Hokkaido Data Center Portal Site*. https://hokkaidodatacenter.jp/en/vision-en/.

approvvigionamenti. In questa prospettiva, la cooperazione con la Russia per lo sfruttamento del gas naturale liquefatto (GNL) artico è stata sviluppata nel corso degli anni attraverso un modello di collaborazione tra Stato e imprese.

Il Giappone detiene partecipazioni nei progetti Sakhalin-1, Sakhalin-2 e Arctic LNG 2, mentre il GNL russo rappresenta circa il 9,3% delle importazioni complessive di gas del Paese.[64] Questi rapporti economici mostrano come la diversificazione energetica giapponese non coincida necessariamente con una riduzione della dipendenza dalla Russia, ma possa tradursi nella gestione di una dipendenza considerata strategicamente conveniente. In particolare, il progetto Arctic LNG 2, situato nella penisola di Gydan, vede una partecipazione giapponese del 10%, che garantisce l'accesso a una quota corrispondente della produzione di gas.[65] Gli investimenti sono realizzati attraverso Japan Arctic LNG B.V., società costituita da Mitsui e dalla Japan Oil, Gas and Metals National Corporation (JOGMEC), con il sostegno finanziario della banca pubblica Japan Bank for International Cooperation (JBIC).[66]

Il dilemma russo e il fattore cinese

Le esigenze di sicurezza energetica del Giappone si confrontano inevitabilmente con crescenti preoccupazioni strategiche. Nonostante il deterioramento delle

[64] Pham, "FOIP Goes Northward: Japan's Maritime Identity and the Defense of Rule of Law in the Arctic." Mohr, Timo. 2026. "Japan's Russian Energy Dilemma." ZOiS. Centre for East European and International Studies. https://www.zois-berlin.de/en/publications/zois-spotlight/japans-russian-energy-dilemma.

[65] Yu, Fangda. 2026. "Japan's Corporate Engines in the Arctic: Industrial Drivers of LNG, Shipping, and Technological Adaptation." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/japans-corporate-engines-arctic-industrial-drivers-lng-shipping-technological-adaptation/

[66] Šimov, Viktor. 2026. "Beyond the Northern Sea Route: The Developmental State and Japanese Arctic Energy Policy." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/beyond-northern-sea-route-developmental-state-japanese-arctic-energy-policy/.

relazioni bilaterali seguito all'invasione russa dell'Ucraina,[67] Tokyo ha mantenuto un approccio fortemente pragmatico. Le imprese giapponesi hanno conservato le proprie partecipazioni nei progetti Sakhalin anche dopo l'acquisizione della quota di maggioranza da parte di Gazprom nel 2022.[68]

Più recentemente, il Giappone ha ottenuto deroghe alle sanzioni occidentali per alcuni dei propri progetti energetici.[69] Tokyo è intervenuta anche quando le restrizioni hanno rischiato di compromettere gli investimenti esistenti. Nel 2024, a fronte del congelamento dei capitali privati destinati ai progetti russi, JOGMEC è intervenuta per tutelare Arctic LNG 2, anticipando circa 890 milioni di dollari a copertura di garanzie bancarie e trasferendo così parte del rischio di mercato allo Stato.[70]

Le imprese giapponesi non sono tuttavia rimaste completamente al riparo dalle sanzioni occidentali. Le misure adottate dall'Unione europea hanno colpito anche le navi rompighiaccio gestite da Mitsui O.S.K. Lines (MOL), determinando di fatto, nel 2025, l'interruzione delle importazioni di GNL dalla penisola di Yamal effettuate mediante le unità navali sottoposte a sanzioni.[71]

Sul piano istituzionale, l'invasione russa dell'Ucraina ha compromesso il regolare svolgimento delle attività del Consiglio Artico. Il Giappone ha tuttavia

[67] Casanova, Giulio A. 2022. "Il Giappone scopre le sue carte nella guerra in Ucraina." ISPI. https://www.ispionline.it/it/pubblicazione/il-giappone-scopre-le-sue-carte-nella-guerra-ucraina-33902.

[68] Šimov, "Beyond the Northern Sea Route: The Developmental State and Japanese Arctic Energy Policy."

[69] Pham, "FOIP Goes Northward: Japan's Maritime Identity and the Defense of Rule of Law in the Arctic."

[70] Yu, "Japan's Corporate Engines in the Arctic: Industrial Drivers of LNG, Shipping, and Technological Adaptation."

[71] Yu, "Japan's Corporate Engines in the Arctic: Industrial Drivers of LNG, Shipping, and Technological Adaptation."

continuato a coltivare il dialogo diplomatico attraverso piattaforme internazionali informali e semiformali, riconducibili ai canali di diplomazia Track 1.5 e Track 2. Tokyo ha utilizzato appuntamenti quali l'Arctic Circle Assembly di Reykjavík, Arctic Frontiers in Norvegia e Arctic Encounter, oltre a ospitare nel 2023 l'Arctic Circle Japan Forum, per promuovere incontri bilaterali tra ambasciatori dedicati alla governance artica.[72]

Il pragmatismo economico giapponese nei confronti della Russia può essere spiegato anche alla luce del ruolo della Cina. Pechino detiene partecipazioni nei progetti Yamal e Arctic LNG 2.[73] Un eventuale disimpegno giapponese comporterebbe per Tokyo una duplice perdita: da un lato, una riduzione delle opportunità di diversificazione energetica; dall'altro, il rafforzamento della presenza cinese nelle infrastrutture artiche russe.

La cooperazione energetica con Mosca continua quindi a offrire vantaggi significativi al Giappone, soprattutto dopo che il conflitto tra Stati Uniti e Iran ha ostacolato il transito nello Stretto di Hormuz. Nonostante il peggioramento delle relazioni diplomatiche, nel 2026 Tokyo ha importato petrolio russo tramite Sakhalin-2, beneficiando delle deroghe al regime sanzionatorio.[74]

Il rafforzamento della cooperazione tra Mosca e Pechino solleva inoltre preoccupazioni sul piano della sicurezza militare tradizionale. Da un lato, la Russia ha intensificato la propria presenza militare nella regione per sostenere le rivendicazioni relative alla NSR e alle isole Curili,[75] riattivando diverse

[72] Dervovic, Japan's Arctic Policy 2015-2025.

[73] Streltsov, "The Russian Vector of Japan's Policy in the Arctic," 16.

[74] The Asahi Shimbun. 2026. "First Russian petroleum reaches Japan since Iran war." The Asahi Shimbun. https://www.asahi.com/ajw/articles/16544376.

[75] Choudhury, Samara. 2024. "A Dispute for the Decades: The Russo-Japanese Struggle for the Kuril Islands." *Harvard International Review*. https://hir.harvard.edu/kuril-islands-russia-japan/

installazioni militari lungo la costa settentrionale.[76] Dall'altro lato, la Cina ha ampliato le proprie capacità polari, investendo nella flotta di rompighiaccio e aumentando la presenza di unità navali nella regione.

La crescente presenza militare straniera contribuisce ad alimentare l'instabilità nelle vicinanze di alcuni passaggi marittimi strategici per il Giappone, in particolare nello Stretto di La Pérouse e nello Stretto di Tsugaru. Le isole Curili, da tempo oggetto di una controversia territoriale tra Tokyo e Mosca,[77] costituiscono una barriera strategica a protezione del Mare di Ochotsk. Le quattro isole più meridionali, rivendicate dal Giappone, rivestono inoltre particolare importanza per i movimenti della flotta russa, grazie alla presenza di passaggi marittimi che restano liberi dai ghiacci anche durante l'inverno.[78]

Il rafforzamento del partenariato sino-russo si traduce in una maggiore presenza di navi commerciali e militari negli stretti di La Pérouse e Tsugaru, accompagnata da esercitazioni congiunte e da attività riconducibili alle cosiddette tattiche della zona grigia (*grey-zone tactics*).

La disputa sulle Curili rischia così di trasformarsi in un nuovo focolaio di tensione. Il 13 agosto 2026, Vladimir Putin ha visitato l'isola di Iturup mentre erano in corso esercitazioni militari con munizioni reali.[79] La prima ministra giapponese Takaichi ha espresso preoccupazione per questi sviluppi, in un

[76] Streltsov, "The Russian Vector of Japan's Policy in the Arctic," 22.

[77] Blair, Gavin. 2026. "The Kuril Islands: how a visit from Putin reignited a 150-year-old dispute between Japan and Russia." *The Guardian*, August 18, 2026. https://www.theguardian.com/world/2026/aug/18/kuril-islands-putin-takaichi-dispute-japan-russia-northern-territories.

[78] Blair, Gavin. "The Kuril Islands: how a visit from Putin reignited a 150-year-old dispute between Japan and Russia."

[79] Pollmann, Mina. 2026. "Putin's Visit to Disputed Island Exacerbates Japan-Russia Tensions." *The Diplomat*. https://thediplomat.com/2026/08/putins-visit-to-disputed-island-exacerbates-japan-russia-tensions/.

contesto in cui la posizione di Tokyo risulta ulteriormente indebolita dalle difficoltà di approvvigionamento energetico provenienti dal Medio Oriente e dal Nord Africa.

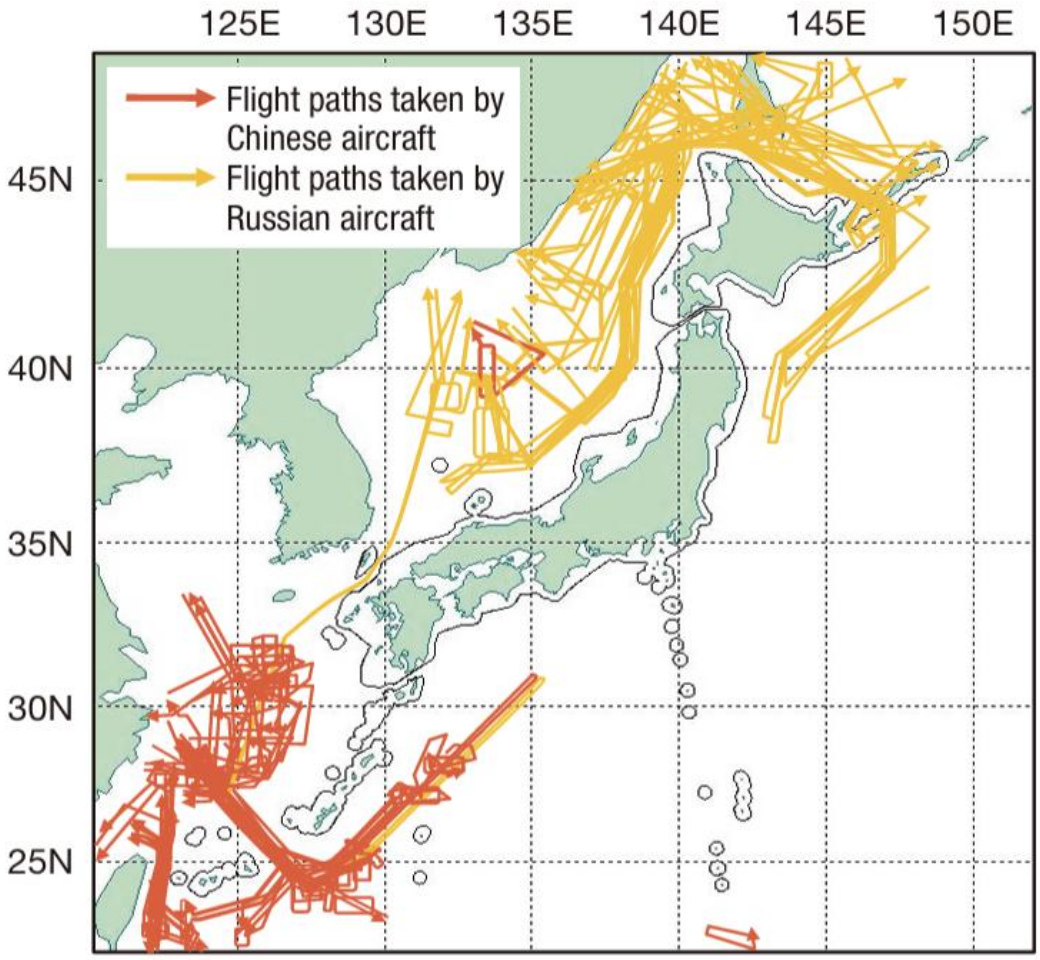


Figura 1. Traiettorie di volo degli aeromobili russi e cinesi che hanno provocato interventi di intercettamento da parte delle forze giapponesi nel 2025.[80]

Pur mantenendo una retorica prudente e orientata a contenere le tensioni, il Giappone ha iniziato a tradurre progressivamente i principi della visione FOIP in iniziative concrete anche nell'Artico, cercando di diversificare le proprie relazioni attraverso il rafforzamento della cooperazione bilaterale.[81] Nel 2024

[80] Ministry of Defense, "Defense of Japan 2026," https://www.mod.go.jp/en/publ/w_paper/index.html.

[81] Pham, "FOIP Goes Northward: Japan's Maritime Identity and the Defense of Rule of Law in the Arctic."

Tokyo ha promosso la *Northern European Diplomacy Initiative*, finalizzata a rafforzare la cooperazione con i Paesi scandinavi nei settori della difesa e della sicurezza marittima.[82] Analogamente, il *Japan-Canada Action Plan* individua nella tutela dell'ordine marittimo internazionale una componente centrale della cooperazione bilaterale, già consolidata nell'Indo-Pacifico e progressivamente estesa anche all'Artico.[83]

Nonostante capacità finanziarie più limitate e vincoli normativi interni, il Giappone sta ampliando la propria presenza nella regione oltre l'ambito strettamente scientifico. Nel settembre 2020, la Forza marittima di autodifesa giapponese (*Japan Maritime Self-Defense Force, JMSDF*) ha fatto ingresso per la prima volta nell'Oceano Artico con la nave scuola Kashima, operando insieme alla Guardia costiera degli Stati Uniti.[84] Giappone e Stati Uniti hanno inoltre condotto esercitazioni congiunte di sicurezza, tra cui *Northern Viper*, con l'obiettivo di migliorare la prontezza operativa nell'area compresa tra il Pacifico settentrionale e l'Artico.[85]

I principi della visione FOIP si inseriscono quindi nel progressivo riorientamento strategico del Giappone verso nord. Tuttavia, con la crescente rilevanza dell'Artico, la securitizzazione delle linee di comunicazione marittime (*Sea Lines of Communication, SLOC*), così come delle infrastrutture commerciali e scientifiche, rischia di compromettere la cooperazione internazionale e di

[82] Devyatkin, Pavel. 2026. "The Role of Russia in Japan's Arctic Policy." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/role-russia-japans-arctic-policy/.

[83] Saccone "Legal and Scientific Cooperation in the Context of Japan Canada Relations: Pathways for Increased Arctic Cooperation?"

[84] Streltsov, "The Russian Vector of Japan's Policy in the Arctic," 23.

[85] Villa and Grissler, "Liminal Diplomacy at the Poles: Japan's Disaster Risk Reduction and the Making of Arctic Order."

rendere più difficile per Tokyo il mantenimento di un equilibrio tra interessi economici ed esigenze di sicurezza. Mentre l'Hokkaido acquisirebbe un'importanza strategica sempre maggiore, le isole Curili potrebbero diventare un punto di crisi nelle relazioni regionali, con conseguenze significative per lo sviluppo economico nell'Artico.[86]

Conclusioni

Il progressivo scioglimento dei ghiacci artici sta riducendo le distanze tra lo spazio euro-atlantico e quello indo-pacifico, avvicinando interessi economici e tensioni geopolitiche. Il Giappone occupa una posizione di raccordo tra l'Indo-Pacifico e l'Artico, due spazi strategici distinti ma sempre più interconnessi, le cui dinamiche contribuiscono congiuntamente a determinare la stabilità geopolitica.

L'approccio giapponese rappresenta un modello articolato di comportamento di una media potenza, caratterizzato dall'affidabilità nel rispetto delle norme internazionali e dal ricorso alla diplomazia scientifica. Estendendo il proprio orizzonte strategico marittimo all'Estremo Nord, Tokyo persegue una strategia di bilanciamento volta a cogliere le opportunità economiche, promuovere la cooperazione internazionale e predisporre alternative in vista di possibili scenari di tensione.

La continuità di questo approccio potrebbe tuttavia trovarsi di fronte a una svolta. L'intenzione della prima ministra Takaichi di superare alcuni dei vincoli storici alla politica di difesa giapponese e ampliare le capacità militari del Paese

[86] Zellen, Barry S. 2026. "Rising Sun in the Warming Arctic: As Great Power Competition Returns to the Polar Region, Japan Is Positioned for Prominence." *The Arctic Institute*. https://www.thearcticinstitute.org/rising-sun-warming-arctic-great-power-competition-returns-polar-region-japan-positioned-prominence/.

potrebbe contribuire a un'ulteriore securitizzazione dell'Artico e aggravare le tensioni con Russia e Cina. Anche la controversia sulle isole Curili potrebbe riemergere come una questione centrale, favorendo una crescente militarizzazione delle linee di comunicazione marittime.

Finora, l'approccio giapponese ha contribuito a fare di Tokyo un attore stabilizzatore nella regione artica, capace di conciliare la ricerca di benefici economici con la preparazione a differenti scenari strategici. Tuttavia, è probabile che la revisione della politica artica prevista per il 2027 integri il tradizionale orientamento tecnocratico con una maggiore attenzione alle esigenze della difesa e agli strumenti del potere militare.

Il Giappone dovrebbe continuare a promuovere una concezione dell'Artico come bene comune, mantenendo un impegno istituzionale, scientifico ed economico credibile e consistente, nonostante la crescente centralità delle questioni di sicurezza marittima. Preservare la duplice identità del Giappone, quale promotore di un ordine internazionale fondato sulle regole e, al tempo stesso, attore economico pragmatico, rappresenta una priorità per il futuro della governance artica, in un contesto internazionale segnato da nuove fratture e trasformazioni degli equilibri globali.



La parentesi nordcoreana: Pyongyang come potenziale snodo artico tra Russia e Cina

Tommaso Tartaglione

Introduzione

Nell'attuale contesto internazionale, l'Artico è diventato un'area di crescente competizione,[87] che coinvolge non solo le potenze nord atlantiche, ma anche attori consolidati ed emergenti dell'Indo-Pacifico.[88] Lo scioglimento dei ghiacci e l'apertura di nuove rotte commerciali hanno infatti accresciuto l'interesse di Paesi come la Cina, la Corea del Sud e il Giappone,[89] favorendone una partecipazione sempre più attiva ai forum internazionali e alle iniziative regionali. A motivare questo crescente coinvolgimento sono soprattutto le opportunità economiche e strategiche offerte dall'Artico, legate sia alla disponibilità di materie prime sia alla possibilità di ridurre i tempi di trasporto delle merci tra Asia ed Europa.

Tra questi attori figura anche la Corea del Nord. Sebbene non disponga di una politica artica pienamente sviluppata, Pyongyang potrebbe sfruttare la propria

[87] Ekaterina Klimenko, "The Geopolitics of a Changing Arctic," *SIPRI Background Paper*, December 2019, http://www.jstor.org/stable/resrep20067.

[88] The Economist, "Snow Dragons: As the Arctic Melts, Asia Shudders at the Risks but Slavers at the Opportunities," *The Economist*, September 1, 2012, https://www.economist.com/asia/2012/09/01/snow-dragons.

[89] Nan Hao, "Polar Silk Road: China's Plan B for Global Trade," *ThinkChina*, October 21, 2025, https://www.thinkchina.sg/economy/polar-silk-road-chinas-plan-b-global-trade; Dongmin Jin, Won-Sang Seo, and Seokwoo Lee, "Arctic Policy of the Republic of Korea," *Ocean and Coastal Law Journal* 22, no. 1 (2017): 85–96, https://repository.kopri.re.kr/handle/201206/4883; "Japan's Arctic Policy," The Headquarters for Ocean Policy, October 16, 2015, https://www8.cao.go.jp/ocean/english/arctic/pdf/japans_ap_e.pdf.

posizione geografica per perseguire una politica di «supporto artico», non direttamente rivolta alla regione, ma ad essa collegata attraverso il potenziale ruolo del Paese come snodo portuale e ferroviario per il trasbordo delle merci.

Il presente contributo affronta il tema da tre prospettive. In primo luogo, esamina le condizioni interne della Corea del Nord e le infrastrutture più adatte a eventuali progetti artici. Successivamente, analizza le relazioni con Pechino e, infine, con Mosca, delineando possibili scenari e opportunità per il coinvolgimento della Repubblica Popolare Democratica di Corea (RPDC) nello spazio «adiacente» all'Artico.

Il contesto nazionale e il ruolo delle potenze confinanti

Il Trattato delle Svalbard e le infrastrutture nazionali

Sebbene Pyongyang non abbia una politica estera specificamente rivolta all'Artico e non ne abbia mai formulata una in modo autonomo, la Corea del Nord è parte del Trattato delle Svalbard.[90] Secondo la *Korean Central News Agency* (KCNA), nel 2016 la Corea del Nord ha aderito al trattato per acquisire il «diritto di svolgere attività economiche e di ricerca scientifica nell'arcipelago».[91] Sottolineando in particolare che l'area, situata tra la Norvegia settentrionale e la Groenlandia nordorientale, fosse ricca di risorse «come il carbone», mentre le acque circostanti costituissero «una delle principali zone di pesca dell'Artico».[92] Tali risorse, tuttavia, sono già in parte disponibili al regime di Kim. La Corea del Nord possiede infatti considerevoli ricchezze minerarie, tra cui importanti

[90] "DPRK Joins Svalbard Treaty," *Uriminzokkiri*, January 31, 2016, https://kcnawatch.org/newstream/1454168731-463827065/dprk-joins-svalbard-treaty/.

[91] "DPRK Joins Svalbard Treaty."

[92] "DPRK Joins Svalbard Treaty."

giacimenti di antracite,[93] e disporrebbe di un significativo potenziale di sviluppo del settore ittico grazie alla convergenza di correnti oceaniche calde e fredde.[94] La decisione di aderire al trattato rimane pertanto difficile da interpretare.

È comunque plausibile che la vicinanza della Corea del Nord alla Russia, insieme al crescente e persistente interesse della Cina per l'Artico, abbia incoraggiato il regime ad agire. Pechino aveva ottenuto lo status di osservatore presso il Consiglio Artico nel 2013,[95] dopo il passaggio della nave Xue Long attraverso il Passaggio a Nord-Est nel 2012.[96] Un ulteriore impulso potrebbe essere giunto dalla Corea del Sud, che nel 2013 aveva ottenuto lo status di osservatore presso il Consiglio Artico, dopo aver aderito al Trattato delle Svalbard l'anno precedente.[97]

Pyongyang potrebbe aver ritenuto svantaggioso restare esclusa da un accordo al quale avevano aderito i Paesi vicini, soprattutto alla luce dei diritti che esso conferiva. La decisione sembra quindi aver risposto a una logica contingente e utilitaristica, riflettendo anche le fragili condizioni economiche e infrastrutturali del Paese, che ostacolano lo sviluppo di una concreta politica artica. Il governo

[93] Jaewong Chung, "The Mineral Industry of North Korea," *USGS 2019 Minerals Yearbook*, June 2023, https://pubs.usgs.gov/myb/vol3/2019/myb3-2019-north-korea.pdf.

[94] Joseph S. Chung, "The Economy," in *North Korea: A Country Study*, 4th ed., ed. Andrea Matles Savada (Washington, DC: Federal Research Division, Library of Congress, 1994), 103–164, https://archive.org/details/PAM550-81.

[95] Matt McGrath, "China Joins Arctic Council but a Decision on the EU Is Deferred," *BBC*, May 15, 2012, https://www.bbc.com/news/science-environment-22527822.

[96] Jon Viglundson and Alister Doyle, "First Chinese Ship Crosses Arctic Ocean amid Record Melt," *Reuters*, August 17, 2012, https://www.reuters.com/article/us-china-environment-idUSBRE87G0P820120817/.

[97] Nicole Covery, "The Republic of Korea in the Arctic," *NAADSN Policy Brief*, June 20, 2023, https://www.naadsn.ca/wp-content/uploads/2023/07/23-June-ROK-Policy-Brief.pdf.

nordcoreano dispone tuttavia di alcune risorse strategiche che potrebbe sfruttare a proprio vantaggio.

La rete stradale del Paese è fortemente sottosviluppata: a causa dell'insufficiente manutenzione, le strade risultano generalmente adatte soltanto ai trasporti commerciali su distanze fino a 30 chilometri,[98] mentre su una rete complessiva di oltre 25.554 chilometri, appena 724 risultano asfaltati.[99] Gli snodi ferroviari e portuali assumono pertanto una maggiore importanza strategica. Tra questi, il porto e la Zona Economica Speciale (ZES) di Rason si distinguono per la loro rilevanza storica e geografica. Prima del 1991, l'Unione Sovietica utilizzava Rason come porto «libero dai ghiacci» per tutto l'anno, mentre Vladivostok diventava inaccessibile a causa della formazione di ghiaccio.[100] Da allora, Pyongyang ha sfruttato questo vantaggio concedendo alla Cina e alla Russia l'accesso a diversi terminal portuali.[101]

Lo sviluppo delle attività marittime in gran parte dell'Estremo Oriente russo e dell'Artico è tuttora ostacolato dalla carenza di centri economici e infrastrutture logistiche adeguate. Il porto di Rason potrebbe contribuire a colmare queste lacune, grazie alla sua Zona Economica Speciale (ZES), che offre ai Paesi confinanti un regime commerciale più flessibile rispetto al resto della Corea del

[98] Soon-Jick Hong, "North Korea's Infrastructure Conditions and Strategies for Investment," *Hyundai Research Institute VIP Millennium Report*, July 2000, https://www.hri.co.kr/upload/board/EVP200007_05.PDF.

[99]"North Korea: Transportation," *CIA World Factbook*, January 9, 2021, https://web.archive.org/web/20210109130810/https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/korea-north.

[100] Thomas W. Robinson, "The Soviet Union and Asia in 1981," *Asian Survey* 22, no. 1 (January 1982): 20, https://online.ucpress.edu/as/article-abstract/22/1/13/21816/The-Soviet-Union-and-Asia-in-1981?redirectedFrom=fulltext.

[101] Martyn Williams, "Coal Exports from Rason at Highest Levels in Years," *38 North*, May 6, 2025, https://www.38north.org/2025/05/coal-exports-from-rason-at-highest-levels-in-years/.

Nord.[102] Ciò potrebbe favorire la costituzione di *joint venture* e la creazione di poli industriali e logistici a sostegno degli scambi lungo la rotta marittima Vladivostok-Rason. Quest'ultima consentirebbe inoltre collegamenti più agevoli tra le acque relativamente calde del Mar del Giappone/Mar Orientale e quelle più fredde del Mare di Ochotsk, del Pacifico settentrionale e, nel lungo periodo, dell'Artico.

L'area portuale dispone di collegamenti intermodali stradali e ferroviari. Nel 2010, Rason e Hunchun, nella confinante provincia cinese di Jilin, hanno avviato un progetto di ristrutturazione del ponte sul fiume Tumen, presso il valico di frontiera Wonjong-Quanhe, per rafforzare gli scambi commerciali tra le due città.[103] Rason è inoltre collegata all'insediamento russo di Khasan tramite la linea ferroviaria Hongui, che si raccorda alla più ampia linea Pyongra. Questa rete raggiunge altri porti e centri industriali, tra cui Sinpo e Hamhung, nella provincia dello Hamgyong Meridionale, garantendo l'accesso ad ulteriori infrastrutture lungo la costa orientale.

Gli interessi e il coinvolgimento di Pechino

Per Pechino, l'inclusione della Corea del Nord nei propri progetti artici, in particolare nella Via della Seta Polare, offrirebbe vantaggi considerevoli. Tra i possibili collegamenti marittimi figura una rotta che, partendo dal porto cinese di Dalian, attraversa lo Stretto di Corea e, più a nord, lo Stretto di La Pérouse, per

[102] Yeobin Yoon and Philipp Kopp, "Overview of Legislation Development in Rason SEZ, DPRK," *Hanns Seidel Foundation/North Korean Economic Watch*, April 5, 2017, https://web.archive.org/web/20170416052115/http://www.nkeconwatch.com/nk-uploads/Overview-of-Legislation-Development-in-Rason-SEZ.pdf.

[103] Andray Abrahamian and Curtis Melvin, "The Rason Economic and Trade Zone," *38 North*, November 23, 2015, https://www.38north.org/reports/2015/11/nk-sez-plans-vs-progress/section-5/.

poi proseguire verso il Mare di Bering e la costa artica russa.[104] L'inclusione formale o informale di Pyongyang nei progetti cinesi comporterebbe due principali benefici.

Il primo vantaggio consisterebbe nella possibilità, per le navi cinesi, di evitare lo Stretto di Corea, un punto di strozzatura strategico (*chokepoint*) spesso descritto come una «Malacca settentrionale» per la Repubblica Popolare Cinese. Tokyo e Seul, entrambe alleate di Washington, disporrebbero infatti di un considerevole potere negoziale nell'eventualità di un blocco di questo tratto di mare. Gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie e terrestri, verosimilmente concentrati intorno a Rason, potrebbero offrire a Pechino non solo un'area economica favorevole, ma anche infrastrutture dedicate a breve distanza dai propri confini. Ciò eliminerebbe la necessità di circumnavigare la parte meridionale della penisola coreana, riducendo i tempi di transito e consentendo un accesso più rapido a Vladivostok, che potrebbe rappresentare la terza tappa dei futuri traffici commerciali artici, dopo Dalian e Rason. Quest'ultima avrebbe, peraltro, acquisito particolare rilevanza negli ultimi mesi, a fronte dell'aumento del traffico mercantile nordcoreano registrato nell'area a giugno 2026.[105]

Il secondo vantaggio risiederebbe nell'apertura di una nuova rotta marittima da integrare nelle reti commerciali della Cina settentrionale. Oltre a operare come porto in acque libere dai ghiacci, Rason si trova presso la foce del fiume Tumen, che segna il confine tra Russia e Corea del Nord, nonché parte di quello tra Cina

[104] Alina Kovalenko, Maria Morgunova, and Victoria Gribkovskaia, “Infrastructural Synergy of the Northern Sea Route in the International Context,” 2018, *Jenergeticheskaya Politika*, 4(Fall), 57–67. https://hdl.handle.net/11250/4138547.

[105] Anton Sokolin, “North Korean Ships Increasingly Visit Chinese Iron, Coal Hubs as Ties Boom,” *NK News*, July 24, 2026, https://www.nknews.org/pro/north-korean-ships-increasingly-visit-chinese-iron-coal-hubs-as-ties-boom/.

e Corea del Nord. Per Pechino, l'accesso delle navi cinesi al sistema fluviale del Tumen consentirebbe di ampliare le opportunità commerciali e migliorare i collegamenti delle regioni nord orientali del Paese. Favorirebbe inoltre lo sviluppo di un corridoio logistico nell'Asia nordorientale,[106] con accesso diretto al Mar del Giappone e, da lì, ai già citati Mari di Ochotsk e di Bering.

Una possibile rotta concentrerebbe i flussi commerciali nella provincia di Jilin, attraverserebbe il Tumen verso Vladivostok, con Rason come porto logistico di supporto o alternativo, per poi proseguire verso l'Estremo Nord e le regioni settentrionali. Una simile configurazione ridurrebbe i costi di trasporto delle merci, evitando percorsi ferroviari più lunghi, ed eliminerebbe inoltre la necessità di costruire nuove infrastrutture strategiche in territorio straniero, in questo caso russo.

I contatti più recenti tra Cina e RPDC non sembrano tuttavia aver prodotto risultati positivi su questo fronte. Sebbene la Corea del Nord guardi con favore a un possibile aumento dell'assistenza cinese alle infrastrutture nazionali e transfrontaliere,[107] la questione del Tumen rimane più complessa per ragioni di sicurezza. L'accesso cinese al corso d'acqua potrebbe infatti comportare una maggiore presenza di unità militari navali cinesi, una prospettiva che Pyongyang considera una potenziale minaccia alla sicurezza del regime.

Appare tuttavia improbabile che Pechino rinunci alla questione. Gli ultimi quindici chilometri del fiume Tumen rappresentano un esempio della strategia cinese di diversificazione logistica (*logistical hedging*), attraverso la quale Pechino

[106] Gwiyoung Kang, "Why Does Beijing Want North Korea's Tumen River?," *ThinkChina*, July 21, 2026, https://www.thinkchina.sg/politics/why-does-beijing-want-north-koreas-tumen-river.

[107] Xi Jinping has reportedly ordered the restoration of border-control operations, international passenger rail services and civil aviation links in the area; Kang, "Why Does Beijing Want North Korea's Tumen River?

cerca di ridefinire la propria strategia marittima, rafforzando ulteriormente le proprie capacità logistiche mediante snodi e corridoi alternativi orientati verso nord.[108] In questo modo, la Cina potrebbe garantirsi una maggiore accessibilità e tempi di transito più rapidi, riducendo al contempo l'eccessiva dipendenza dalle infrastrutture e dalle rotte russe.

Il rafforzamento dei legami con Mosca

Lo scoppio della guerra in Ucraina ha intensificato i contatti diplomatici e le relazioni tra Russia e Corea del Nord, come dimostrano i numerosi incontri bilaterali degli ultimi anni. Questi rapporti riguardano ormai non solo lo scambio di prodotti militari, di beni materiali essenziali e di forniture alimentari, ma anche lo sviluppo di partenariati strategici.[109] In futuro, tale dinamica potrebbe costituire una base importante per ampliare la cooperazione tra i due governi nello sviluppo delle rotte commerciali dirette verso nord.

Al di là di questa base diplomatica, il Cremlino starebbe cercando di integrare Pyongyang come alleato regionale secondo una logica diversa da quella di Pechino. Mentre la Cina considera la Corea del Nord una "piattaforma" attraverso la quale ottenere un accesso più agevole ai mari adiacenti all'Artico, la Russia vede nel regime di Kim un'opportunità per collegare le proprie reti commerciali nell'Estremo Nord ai dinamici mercati asiatici.

Numerosi contatti si sono svolti tra la leadership nordcoreana e il Ministero per lo Sviluppo dell'Estremo Oriente e dell'Artico della Federazione Russa,[110] mentre

[108] Kang, "Why Does Beijing Want North Korea's Tumen River?

[109] Jung Min-kyung, N. Korea, Russia signal deeper military alignment as top diplomats advance alliance treaty, 21 july 2026, *The Korea Herald*, https://www.koreaherald.com/article/10815202.

[110] "Historic Milestone for Development of DPRK-Russia Friendly Relations in New Century," Ministry of Foreign Affairs (DPRK), July 17, 2020, https://kcnawatch.org/newstream/1594998177-90582464/historic-milestone-for-

continuano ad approfondirsi le relazioni tra le imprese dell'Estremo Oriente russo e quelle delle regioni nordcoreane confinanti. Tra le iniziative più recenti figura la costituzione, nell'aprile 2026, di un organismo commerciale incaricato di facilitare gli scambi tra il Territorio del Litorale (Primorsky Krai) e la provincia dello Hamgyong Settentrionale.[111]

Oltre ad ampliare gli scambi commerciali, Mosca ha ultimato la costruzione, in collaborazione con le autorità nordcoreane, del nuovo ponte stradale "Yakov Novichenko" nell'area di Tumangang. La nuova infrastruttura sorge accanto al Ponte dell'Amicizia e ha lo scopo dichiarato di rafforzare i collegamenti di trasporto alla frontiera tra i due Paesi.[112][113]

Parallelamente, la Russia, benché colpita dalle sanzioni internazionali derivanti dal conflitto ucraino, ha consolidato la propria posizione nel porto di Rason, arrivando persino ad aumentare gli scambi marittimi. La società russa RasonConTrans, che detiene una concessione cinquantennale sul molo ad acque profonde del porto di Rason, ha documentato un sostanziale aumento delle spedizioni di carbone tramite grandi navi portacontainer.[114] Una linea ferroviaria dedicata, costruita con lo scartamento russo, collega il porto al confine russo-

development-of-dprk-russia-friendly-relations-in-new-century/.

[111] Anton Sokolin, "Russian Far East Plans to Boost Trade with North Korea: Officials," *NK News*, April 30, 2026, https://www.nknews.org/2026/04/russian-far-east-plans-to-boost-trade-with-north-korea-officials/.

[112] Thomas Copeland and Paul Brown, "Key Bridge Linking North Korea and Russia Almost Finished, Satellite Images Show," *BBC*, May 7, 2026, https://www.bbc.com/news/articles/cwy2e3wwd55o.

[113] Anton Sokolin, "Russia, North Korea open their first car bridge in ceremony: state media," NK News, September 7, 2026, https://www.nknews.org/2026/09/russia-north-korea-hold-completion-ceremony-of-first-car-bridge-between-allies/ .

[114] Martyn Williams, Coal Exports from Rason at Highest Levels in Years, 6 May 2025, *38 North*, https://www.38north.org/2025/05/coal-exports-from-rason-at-highest-levels-in-years/.



nordcoreano, consentendo il trasporto diretto delle merci da Rason alla Federazione Russa.[115] Mosca e Pyongyang starebbero inoltre pianificando il ripristino dei collegamenti ferroviari lungo la Transiberiana,[116] consolidando ulteriormente le connessioni tra i due Paesi.

Nel quadro di una possibile espansione delle rotte artiche, la Russia disporrebbe quindi non soltanto di una rete ferroviaria direttamente collegata alla ZES di Rason, ma anche di una consolidata conoscenza dell'area portuale e delle infrastrutture circostanti. Da Rason, la rete ferroviaria consente di raggiungere altri porti e centri industriali situati più a sud.

È pertanto possibile ipotizzare che almeno una parte delle merci provenienti dall'Artico e transitate attraverso la Russia possa raggiungere il porto di Rason via mare o via terra, prima di essere trasferita verso i mercati asiatici. Come Pechino, anche Mosca potrebbe beneficiare dello sviluppo di collegamenti multimodali, evitando così gli ostacoli logistici associati al passaggio delle proprie navi attraverso lo Stretto di Corea e favorendo, al contempo, un incremento degli scambi commerciali triangolari con la Cina e la Corea del Nord.

Conclusioni

La Corea del Nord sta emergendo come un attore sempre più significativo nei traffici commerciali artici e nelle aree settentrionali del Pacifico russo e cinese. La sua posizione geografica, paragonabile a quella di una “piattaforma di trasbordo” tra le due potenze, le conferisce un notevole potenziale. Se adeguatamente collegate e sviluppate, le sue infrastrutture potrebbero

[115] Williams, Coal Exports from Rason at Highest Levels in Years.

[116] Anton Sokolin, “North Korea, Russia to Launch 6K-Mile Trans-Siberian Rail Link between Capitals,” *NK News*, June 10, 2025, https://www.nknews.org/2025/06/north-korea-russia-to-launch-6k-mile-trans-siberian-rail-link-between-capitals/.

consentire al Paese di diventare uno snodo per il Pacifico settentrionale e centrale, collegando l'Asia alle regioni circumpolari.

Pyongyang potrebbe quindi assumere un ruolo centrale nelle aree adiacenti all'Artico, nonostante le sfide rappresentate, tra l'altro, dalla questione nucleare e dalle condizioni precarie delle sue infrastrutture. Questi vincoli, tuttavia, non sembrano destare particolari preoccupazioni a Mosca o a Pechino,[117] che potrebbero considerare le infrastrutture offerte da Pyongyang un'opportunità di *bandwagoning* strutturale.

Il progressivo scioglimento dei ghiacci artici e la conseguente competizione geoeconomica e geopolitica potrebbero trasformare la Corea del Nord in una piattaforma relativamente sicura per gli scambi sino-russi, al riparo dalla sorveglianza statunitense. Ciò fornirebbe, inoltre, ulteriori risorse al regime di Kim Jong-un, il cui sviluppo parallelo dell'economia civile e delle forze armate richiede investimenti considerevoli.[118]

Questi rimangono scenari prospettici. Considerata la limitata ricerca sulle relazioni tra la Corea del Nord e l'Artico, non è quindi possibile stabilire se si concretizzeranno secondo le modalità delineate. Pyongyang possiede tuttavia il potenziale per svolgere, se non un ruolo centrale, quantomeno una funzione logistica cruciale nei futuri scambi tra l'Asia e l'Estremo Nord globale.

---

[117] Anton Sokolin, "Russia Vows Support for North Korea's Nuclear, Military Buildup," NK News, July 23, 2026, https://www.nknews.org/2026/07/russia-vows-support-for-north-koreas-nuclear-military-buildup-lavrov/; Dan Blumenthal, "China Has Quietly Accepted a Nuclear North Korea," *National Security Journal*, July 22, 2026, https://nationalsecurityjournal.org/china-has-quietly-accepted-a-nuclear-north-korea/.

[118] Chan Young Bang and Samuel S. Han, "North Korea's 20×10 Policy and the Challenges of Regional Development," *38 North*, April 23, 2026, https://www.38north.org/2026/04/evaluating-the-limits-of-the-dprks-20x10-regional-development-policy/; Joo-young Hwang, "North Korea Accelerates Military Buildup across Land, Sea and Space," The Korea Herald, July 24, 2026, https://www.koreaherald.com/article/10813911.



Diversificazione del rischio logistico e ridondanza strutturale? Il ruolo di Busan nell'attuale scenario geopolitico artico

Alessandro Vesprini

Introduzione

L'ambizione di Seul di assumere un ruolo di primo piano nello scenario geopolitico e geoeconomico artico non nasce con la presente amministrazione. Già nella prima metà del XX secolo, l'Artico e l'Antartide comparivano nella letteratura coreana, assumendo anche una connotazione anticoloniale, seppur estremamente marginale.[119] Con il processo di democratizzazione della Repubblica di Corea, Seul ha iniziato a considerare le regioni polari in termini di sicurezza e opportunità economiche, rivolgendo inizialmente la propria attenzione all'Antartide, come dimostra l'adesione al Trattato Antartico nel 1986.[120] In seguito, nel 2001, l'amministrazione di Kim Dae-jung ha definito una vera e propria politica artica, che comprendeva, tra le altre iniziative, l'istituzione del Comitato scientifico artico coreano (*Korea Arctic Scientific Committee, KASC*).[121]

Alcuni autori individuano quattro fasi nell'evoluzione della politica artica di Seul: dal 1998 al 2003, all'indomani della grande crisi finanziaria; dal 2003 al 2008,

[119] Jin Dongmin, Seo Won-sang, and Lee Seokwoo. "Arctic Policy of the Republic of Korea." *Ocean and Coastal Law Journal*, 22(1), February 2017: 86, https://digitalcommons.mainelaw.maine.edu/oclj/vol22/iss1/7.

[120] Ibidem, 85; Kim, Hyung Jung. "Success in heading north?: South Korea's master plan for Arctic policy." *Marine Policy*, 61, (2015): 264, http://dx.doi.org/10.1016/j.marpol.2015.08.002.

[121] Kim, Eunji, and Stenport, Anna. "South Korea's Arctic policy: political motivations for 21st century global engagements." *The Polar Journal*, 11(1), 2021: 12, https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1917088.

quando l'amministrazione Roh Moo-hyun si concentrò sul rafforzamento dell'autonomia rispetto agli Stati Uniti; dal 2008 al 2013, periodo in cui l'allora presidente Lee Myung-bak ristabilì tali legami; e infine dal 2013 al 2017.[122] A questa periodizzazione potrebbero aggiungersi due ulteriori fasi, relative rispettivamente al periodo 2018-2025 e agli anni successivi, la cui definizione richiederebbe tuttavia ulteriori approfondimenti. In ogni caso, Seul ha dimostrato un interesse e un coinvolgimento costanti nella regione artica, la cui evoluzione è tuttora in corso.

Tra le date più significative di questo percorso figurano il 2012 e il 2013. Nel 2012, la Corea del Sud ha aderito al Trattato delle Svalbard, acquisendo così la possibilità di partecipare alle attività economiche legate allo sfruttamento delle risorse dell'arcipelago norvegese, nonché alle iniziative turistiche e scientifiche. Nel 2013, durante la riunione ministeriale di Kiruna, alla Corea del Sud è stato inoltre riconosciuto lo status di osservatore presso il Consiglio Artico.

Tra esigenze esterne e politica interna: un equilibrio oscillante

Fin dalle sue prime iniziative, l'approccio di Seul alla regione artica si è orientato verso Mosca. All'inizio degli anni Duemila, la Corea del Sud era ormai diventata uno dei principali Paesi nel settore della cantieristica navale, favorendo l'avvio di diverse collaborazioni con aziende russe.[123] L'invasione dell'Ucraina nel febbraio

[122] Kim, Eunji, and Stenport, Anna. "South Korea's Arctic policy: political motivations for 21st century global engagements." *The Polar Journal*, 11(1), 2021: 12, https://doi.org/10.1080/2154896X.2021.1917088.

[123] Bennett, Mia M. "The Maritime Tiger: Exploring South Korea's Interests and Role in the Arctic." *Strategic Analysis*, 38, no. 6 (2014): 886-903, https://doi.org/10.1080/09700161.2014.952935; Moe, Arild, and Stokke, Olav S. "Asian Countries and Arctic Shipping: Policies, Interests and Footprints on Governance." *Arctic Review on Law and Politics*, 10 (2019): 24-52, http://dx.doi.org/10.23865/arctic.v10.1374; Kim, Bongchul. "A Research on the Establishment of New Korea-Russia Bilateral Cooperation Law for the Sustainable Arctic Development." *Journal of Contemporary Eastern Asia* 19, No. 1 (2020): 84-96, https://doi.org/0.17477/jcea.2020.19.1.084;

2022 ha certamente determinato una brusca interruzione delle relazioni economiche e commerciali tra i due Paesi, ma alcune attività di ricerca e cooperazione scientifica sarebbero proseguite.[124] È il caso, ad esempio, della ricerca e dell'esplorazione polare, ambito nel quale, dal 2023, la Corea del Sud sta pianificando la costruzione di un rompighiaccio da 15.000 tonnellate.[125] Anche nel 2026, le iniziative di ricerca di Seul nella regione sono proseguite. Il 3 luglio, infatti, l'Araon, unico rompighiaccio da ricerca del Paese, è partito per la sua diciassettesima spedizione nell'Oceano Artico.[126]

Dopo l'adozione del primo *Master Plan on Arctic Policy* nel 2013, che aveva reso la Corea del Sud il primo Paese dell'Asia nordorientale a dotarsi di un simile strumento, Seul ha approvato un secondo piano nel 2018 e nel 2021 la legge sulla promozione delle attività polari (*Polar Activities Promotion Act*). Alcuni Paesi artici sembrano nutrire riserve rispetto alle richieste di maggiore inclusività del Consiglio Artico avanzate dagli Stati non artici, tra cui la Corea del Sud.[127] A queste difficoltà esterne si aggiungono problemi di coordinamento interno:

Holroyd, Carin. "East Asia (Japan, South Korea, and China) and the Arctic." *In The Palgrave Handbook of Arctic Policy and Politics*, edited by Carin Holroyd and Ken Coates (2026), pp. 335-353. https://doi.org/10.1007/978-3-032-03031-3_19.

[124] Ghim Y. Corporate agency in the Arctic: South Korean shipyards and Russian oil and gas projects. Polar Record. 2026;62:e25. doi:10.1017/S0032247426100448; https://www.cambridge.org/core/journals/polar-record/article/corporate-agency-in-the-arctic-south-korean-shipyards-and-russian-oil-and-gas-projects/C79F8EFA6C16EAA8772AA00CA66BBCFC

[125] Satikov, Roman V., and Vitaliy M. Kim. "Policy of the Republic of Korea in the polar regions in 2023–2033." *Arctic and North*, 54 (2024): 91-95. https://doi.org/10.37482/issn2221-2698.2024.54.110.

[126] The Maritime Executive. "South Korea Launches Arctic Expedition With Focus on Safety of Navigation." *The Maritime Executive* (July 12, 2026), https://maritime-executive.com/article/south-korea-launches-arctic-expedition-with-focus-on-safety-of-navigation.

[127] Covery, Nicole. "The Republic of Korea in the Arctic." *North American and Arctic Defence and Security Network, Policy Brief*, June 20, 2023.

nonostante il forte interesse a prendere parte alla governance regionale, l'apparato istituzionale e normativo sudcoreano non ha ancora definito un quadro organico in grado di coordinare le numerose iniziative avviate nel corso degli anni ed evitarne le sovrapposizioni.[128] È in questo contesto che il presidente Lee Jae-myung sta delineando la propria politica artica.

Nel quadro del perdurante conflitto russo-ucraino, l'attuale amministrazione sudcoreana ha promosso mirate iniziative di dialogo con Mosca, ottenendo dal Cremlino l'autorizzazione al transito lungo la Rotta del Mare del Nord (*Northern Sea Route*, NSR) per la nave portacontainer *Panstar Acro*.[129] Salpata da Busan il 22 agosto 2026, la nave è entrata nell'Oceano Artico il 31 agosto ne è uscita il 9 settembre, raggiungendo con successo il porto di Rotterdam il 13 settembre.[130] Tale passaggio dà seguito a quanto espresso già prima delle elezioni di giugno 2025 dall'allora candidato del Partito Democratico di Corea, il quale aveva posto la rotta artica tra le priorità strategiche del proprio programma per rispondere sia a pressioni esterne sia a esigenze di sviluppo regionale.[131]

Non soltanto Busan, ma anche Ulsan e la provincia del Gyeongsang Meridionale sono considerate elementi centrali di questa strategia. Infatti, nonostante

[128] Kim, Bongchul. "Korea's Arctic Strategy: Opportunities, Challenges, and the Evolution of Policy and Legal Frameworks." *Seoul Institute for Global Affairs* (April 7, 2026), https://seoulinstitute.com/koreas-arctic-strategy-opportunities-challenges-and-the-evolution-of-policy-and-legal-frameworks/.

[129] Goldstein, Lily, and Kozyrev, Vitaly. "Breaking the Ice in Northeast Asia: President Lee's Brazen Bet on the Arctic." *Stimson Centre, 38 North* (August 3, 2026), https://www.38north.org/2026/08/breaking-the-ice-in-northeast-asia-president-lees-brazen-bet-on-the-arctic/.

[130] Arctic Portal. (2026, 23 ottobre). *South Korean pilot round-trip voyage to Europe via the Arctic*. https://arcticportal.org/news-events/news/4175-south-korean-ship-completes-arctic-trade-voyage .

[131] Ji, Da-gyum. "Why Lee Jae-myung is betting big on Arctic route." *The Korea Herald* (May 27, 2025), https://www.koreaherald.com/article/10496899.

l'attenzione dei principali media internazionali si concentri su Seul, alle elezioni locali di giugno 2026 il Partito Democratico di Corea ha ottenuto diverse vittorie nella regione, in particolare nelle elezioni dei sindaci di entrambe le città, precedentemente amministrate dai conservatori e ora passate al partito di governo. Indipendentemente dal fatto che questi risultati siano o meno una conseguenza diretta della strategia politica del presidente Lee Jae-myung, essi suggeriscono quanto l'identità politica e la politica estera siano strettamente intrecciate nel dibattito nazionale, dalle politiche artiche a quelle riguardanti la Corea del Nord.[132]

Le dinamiche interne non prevalgono certamente sulle pressioni geopolitiche e geoeconomiche esterne, ma contribuiscono a rendere più sostenibile economicamente il rapporto tra costi e opportunità delle politiche volte ad affrontarle. La competizione strategica, le crisi energetiche e la riduzione dei costi concorrono a rendere sempre più vantaggioso il perseguimento di una politica artica ambiziosa. Mentre alcuni sostengono che la Rotta del Mare del Nord possa rappresentare una vera e propria rivoluzione logistica,[133] altri esprimono dubbi sulla disponibilità del settore privato sudcoreano a utilizzare tale collegamento.[134] Alcuni studi, inoltre, suggeriscono che per Seul la NSR

[132] Vesprini, Alessandro. "Stick or carrot? South Korea's 2026 Nordpolitik at a glance." *On The Pyongyang Hill* (August 8, 2026), https://onthepyongyanghill.wordpress.com/2026/08/05/stick-or-carrot-south-koreas-2026-nordpolitik-at-a-glance/.

[133] Patel, Anand. "Explainer: South Korea's Arctic Strategy-Linking Science, Shipping and Geopolitics." *Clean Arctic Alliance* (July 30, 2025).

[134] Park, Young Kil. "South Korean Perspectives on China-Russia Collaboration in the Arctic." *The Asia Pacific Bulletin, East West Center*, No. 68 (August 15, 2024), https://www.eastwestcenter.org/publications/south-korean-perspectives-china-russia-collaboration-arctic.

rappresenti più una forma di assicurazione contro i rischi che un'alternativa alle rotte esistenti.[135]

In termini logistici, la NSR costituisce infatti una forma di diversificazione del rischio (logistical hedging), intesa come strategia volta a mitigare le vulnerabilità attraverso la predisposizione di percorsi o snodi alternativi in caso di interruzioni, come avvenuto per la Corea del Sud in relazione allo Stretto di Hormuz.[136] La regione dell'Asia-Pacifico deve quindi essere interpretata come una "rete di reti", in cui ciascun Paese e ciascun porto, ossia ciascun nodo, dispone di una propria capacità d'azione e di una propria strategia.[137]

In questo quadro, lo sviluppo di collegamenti marittimi attraverso l'Artico potrebbe ampliare le alternative logistiche a disposizione della Corea del Sud, rafforzando il ruolo di Busan come nodo di raccordo tra le rotte tradizionali e quelle settentrionali. L'effettivo utilizzo di questi collegamenti potrebbe contribuire a diversificare i flussi commerciali e a ridurre la dipendenza del Paese dalle rotte meridionali. Considerando il sistema portuale sudcoreano nel suo complesso, anche Incheon potrebbe essere considerato un nodo strutturalmente ridondante rispetto a Busan, alla luce dello sviluppo del porto negli ultimi anni.[138] Si può quindi ipotizzare che Seul sia già consapevole delle

[135] Lee, Seung-Jun, Jisung Kim, and Hong-Sik Yun. "How Sustainable Is Arctic Route Diversification? Economic Losses, SDG Trade-Offs, and Supply Chain Resilience in the 2026 Hormuz Crisis." *Sustainability* 18, no. 9 (2026): 4318, https://doi.org/10.3390/su18094318.

[136] Tartaglione, Tommaso. "Rischi, opportunità ed equilibrio: le strategie energetiche e di sicurezza della Corea del Sud dopo Hormuz." *In Il blocco di Hormuz e la crisi energetica globale. Le conseguenze per l'Europa e per l'Asia* edited by Casoni, Simone, Centro Study Geopolitica.info (July 23, 2026), https://geopolitica.info/report/geopolitical-brief-67-il-blocco-di-hormuz-e-la-crisi-energetica-globale-le-conseguenze-per-leuropa-e-per-lasia/.

[137] Gioia, Leonardo. "The String of Nodes." *Journal Of Global Strategic Studies* 6 No. 1 (2026), 1-59, https://doi.org/10.36859/jgss.v6i1.5493.

[138] Lu, Wen, et al. "Network connection strategy for small and medium-sized ports (SMPs)." *The Asian Journal of Shipping and Logistics* 34.1 (2018): 19-26,

interconnessioni tra i nodi e i collegamenti di questa complessa rete, che connette la vasta macroregione compresa tra lo Stretto di Hormuz e quello di Bering.

Conclusioni

Per la Repubblica di Corea, la rotta artica, e in particolare la Rotta del Mare del Nord, rappresenta una necessità logistico-strategica, sostenuta da un contesto politico interno favorevole allo sviluppo del polo industriale regionale di Busan-Ulsan. Al tempo stesso, la sua fattibilità è messa in discussione dalle riserve del settore privato e dalle preoccupazioni di sicurezza legate al ruolo della Russia come Paese artico. L'attuale amministrazione sudcoreana sembra tuttavia impegnata a raggiungere accordi con Mosca per consentire il transito di navi commerciali lungo la NSR.

Avviata nei primi anni Duemila, la politica artica della Corea del Sud si è sviluppata nel tempo attraverso una serie di quadri programmatici, atti normativi e accordi di cooperazione. Apparentemente interrotta dall'invasione russa dell'Ucraina, ora sembra essere rilanciata dall'attuale amministrazione con un impulso ancora maggiore rispetto a quello dei suoi predecessori. Rafforzando il ruolo di Busan come città di riferimento per l'Artico, la Corea del Sud sembra adottare una strategia di diversificazione del rischio logistico, sostenuta dalla creazione di nodi strutturalmente ridondanti.

I benefici di questa strategia nel breve periodo sono trascurabili, ma potrebbero tradursi in ritorni significativi nel medio-lungo termine. E Seul sembra certamente pronta a scommettere su questo investimento.

https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2018.03.003.

Centro o periferia? Taiwan e i limiti della connettività artica

Gianmarco Giovannetti

Introduzione

Taiwan rappresenta un caso rilevante per lo studio della connettività artica, poiché mette in evidenza una distinzione fondamentale tra centralità marittima e capacità di controllo. Non è uno Stato artico né ricopre un ruolo formale nell'architettura degli osservatori del Consiglio Artico.[139] Ciononostante, Taiwan è pienamente integrata nel sistema marittimo che sarebbe interessato da un'eventuale riorganizzazione dei collegamenti tra Asia ed Europa e tra Asia e America settentrionale. I suoi porti e i suoi flussi commerciali rendono l'isola uno dei nodi asiatici rispetto ai quali valutare i possibili scenari di sviluppo delle rotte artiche.[140] Nel caso di Taiwan, la questione più interessante non è tanto stabilire se sia possibile individuare una rotta più breve verso l'Europa o l'America settentrionale,[141] quanto comprendere se tale collegamento possa tradursi in un'effettiva capacità di diversificazione strategica delle rotte.

Questa prospettiva consente di mettere meglio a fuoco il paradosso di Taiwan. L'isola occupa una posizione centrale nelle reti marittime e industriali globali, ma esercita un controllo assai più limitato sulle condizioni necessarie a rendere

[139] Arctic Council, "Arctic Council Observers," accessed July 5, 2026, https://arctic-council.org/about/observers/.

[140] Taiwan International Ports Corporation, *Annual Statistical Report: Year 2025* (Taiwan: Taiwan International Ports Corporation, 2026), 1–2.

[141] Po-Hung Chen and Ta-Kang Liu, "Environmental and Economic Analysis on Sailing from Taiwan through Arctic Passages," *Water* 14, no. 13 (2022): 2099, 7–8, https://doi.org/10.3390/w14132099.

affidabili i collegamenti settentrionali. I soli volumi di traffico non sono sufficienti: l'effettiva utilizzabilità di una rotta dipende dalle infrastrutture, dalla regolamentazione della navigazione polare, dall'affidabilità dei servizi e dalle condizioni politiche in cui gli operatori marittimi possono operare concretamente. Taiwan dipenderebbe da molti di questi fattori senza poterli influenzare direttamente. Il caso di Taiwan mette dunque in evidenza il divario tra la sua profonda integrazione nel commercio marittimo globale e la limitata autonomia di cui disporrebbe nell'utilizzo delle rotte settentrionali.

Nel 2025, i porti commerciali internazionali di Taiwan hanno registrato l'arrivo di 39.257 navi, movimentato 216,94 milioni di tonnellate di merci e gestito 13,55 milioni di TEU. Il solo porto di Kaohsiung ha movimentato circa 8,89 milioni di TEU.[142] Questi flussi collocano l'isola all'interno delle reti containerizzate a lungo raggio che sarebbero interessate da una riorganizzazione dei trasporti transcontinentali. Tale rilevanza logistica, tuttavia, non si traduce in un accesso istituzionale corrispondente alla governance artica.

Taiwan non è del tutto assente dalla regione. Nel 2022 è stata inaugurata alle Svalbard la stazione di ricerca TaiArctic, che ha garantito all'isola una presenza scientifica limitata attraverso attività di monitoraggio ambientale e di ricerca.[143] L'osservazione, la raccolta di dati e lo sviluppo di conoscenze tecniche sono quindi diventati le principali forme di coinvolgimento di Taiwan nella regione. Questa presenza, da sola, non è tuttavia sufficiente a conferirle influenza sulle norme che disciplinano l'Artico, né la capacità di organizzare servizi

[142] Taiwan International Ports Corporation, *Annual Statistical Report*, 1–2.

[143] National Academy of Marine Research, "Taiwan's First-Ever Polar Research Workstation Officially Inaugurated in Svalbard," *National Academy of Marine Research*, June 25, 2022, https://www.namr.gov.tw/en/home.jsp?dataserno=202208020003&id=24&mcustomize=news_view.jsp&parentpath.

commerciali regolari nella regione. Le attività scientifiche possono contribuire a ridurre la distanza conoscitiva tra Taiwan e l'Artico, ma non risolvono il problema dell'accesso. Tale limite rimarrà centrale nell'analisi: l'esistenza di una potenziale apertura delle rotte artiche, di per sé, dice poco sulla capacità di Taiwan di sfruttarla.

Dalla rotta più breve ipotizzata dai modelli alla cautela degli operatori

La modellizzazione delle rotte offre la base empirica più chiara per considerare Taiwan nel quadro della navigazione artica, pur restituendo risultati meno immediati di quanto la sola distanza potrebbe suggerire. Prendendo come riferimento un possibile collegamento Taipei-Rotterdam, il Passaggio a Nord-Est consentirebbe di ridurre la navigazione di 2.107 miglia nautiche, a fronte di costi superiori del 2–3% e di una riduzione delle emissioni di anidride carbonica del 3%.[144] Nel modello di Chen e Liu, tale differenza di costo deriva principalmente dalle tariffe di transito più elevate lungo il Passaggio a Nord-Est, sufficienti a compensare i risparmi di carburante e la riduzione dei costi operativi e di capitale associati al viaggio più breve. Il vantaggio geografico viene quindi parzialmente assorbito dalla struttura dei costi necessari a utilizzare la rotta.

Questa valutazione economica non esaurisce il problema operativo, che dipende anche da una serie più ampia di vincoli associati alla Rotta del Mare del Nord (*Northern Sea Route, NSR*), tra cui le incertezze relative alle infrastrutture, ai servizi di supporto, ai costi e all'affidabilità operativa.[145] La sicurezza della navigazione, i requisiti delle navi e le condizioni politiche che influenzano la

[144] Chen and Liu, "Environmental and Economic Analysis," 7, 9, 11.

[145] Po-Hsing Tseng and Nick Pilcher, "Assessing the Shipping in the Northern Sea Route: A Qualitative Approach," *Maritime Business Review* 2, no. 4 (2017): 391–392, 395, 405, https://www.doi.org/10.1108/MABR-06-2017-0013.



scelta delle rotte introducono ulteriori elementi di valutazione.[146] Per un operatore marittimo, il vantaggio derivante da un viaggio più breve acquisisce valore commerciale soltanto quando può essere integrato in un servizio container regolare, capace di garantire continuità e affidabilità in tali condizioni.

La documentazione aziendale offre indicazioni più concrete sul grado di effettiva adozione operativa di tale possibilità. Wan Hai ed Evergreen rappresentano due casi rilevanti: entrambe sono compagnie di trasporto container con sede a Taiwan e dispongono di reti di servizi internazionali. Evergreen dichiara una flotta operativa di 208 portacontainer e oltre 150 rotte settimanali, mentre i servizi di Wan Hai si estendono ai mercati asiatici, al Medio Oriente e alle Americhe.[147]

La documentazione pubblica delle due società pone particolare enfasi sulle reti di collegamento, sulla cooperazione, sull'impiego della flotta, sull'affidabilità e sulla sostenibilità, ma nessuna delle due individua le rotte artiche come priorità operativa nei documenti esaminati. Il confronto ha carattere illustrativo e non pretende di rappresentare l'intero settore marittimo taiwanese, ma consente di osservare quali opzioni due importanti operatori scelgano di includere nelle strategie che rendono pubbliche. Alla luce di questi elementi, la navigazione settentrionale rimane più vicina a uno scenario subordinato al verificarsi di determinate condizioni che a un'opzione logistica già operativa. Nel trasporto marittimo di linea, questa distinzione assume particolare importanza, poiché le

[146] Po-Hsing Tseng and Kevin Cullinane, “Key Criteria Influencing the Choice of Arctic Shipping: A Fuzzy Analytic Hierarchy Process Model,” *Maritime Policy & Management* 45, no. 4 (2018): 422, 424–428, 433–434, https://www.doi.org/10.1080/03088839.2018.1443225.

[147] Wan Hai Lines Ltd., Annual Report 2025 (Taipei: Wan Hai Lines Ltd., 2026), 63–64; Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd., 2023 Sustainability Report: Low-Carbon Operation, a Pathway to Sustainability (Taoyuan City: Evergreen Marine Corporation (Taiwan) Ltd., 2024), 11–16, 98–100, https://csr.evergreen-marine.com/pdf/csr-policy-report/Evergreen_CSR_2023.pdf.

reti di servizi, gli accordi di cooperazione e l'impiego della flotta devono tradursi in una struttura operativa riconoscibile e relativamente stabile.

Evergreen assume una posizione pubblica ancora più esplicita, dichiarando nella propria documentazione sulla sostenibilità l'impegno a evitare la navigazione lungo le rotte artiche per proteggere gli ecosistemi polari.[148] La società colloca tale impegno all'interno della propria politica più ampia di tutela della biodiversità e degli ecosistemi. La documentazione disponibile non consente di stabilire se le considerazioni ambientali esauriscano le motivazioni interne di questa scelta, ma mostra che gli impegni ambientali fanno parte del quadro pubblico attraverso il quale Evergreen presenta le proprie decisioni operative.

Il confronto con il modello Taipei-Rotterdam permette, infine, di chiarire un secondo problema, relativo alla scala dell'analisi ambientale. Chen e Liu stimano una riduzione del 3% delle emissioni di anidride carbonica per il viaggio più breve attraverso l'Artico, mentre Evergreen dichiara di voler evitare la navigazione artica sulla base di una politica pubblicamente orientata alla protezione dell'ecosistema polare.[149] L'apparente contraddizione deriva dal fatto che le due valutazioni considerano conseguenze diverse. A livello del singolo viaggio, una distanza inferiore può ridurre le emissioni di CO_2; quando invece l'analisi si estende all'ambiente in cui si svolgerebbe la navigazione, entrano in gioco rischi ecologici diversi. Il beneficio individuato dal modello di trasporto

[148] Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd., "Green Shipping," in *2024 Sustainability Report* (Taoyuan City: Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd., 2025), 84.

[149] Chen and Liu, "Environmental and Economic Analysis," 7; Evergreen Marine Corp. (Taiwan) Ltd., "Green Shipping," 84.



non è quindi sufficiente, da solo, a determinare la decisione complessiva dell'azienda.

Una rotta non forma (sempre) una rete

A questo punto, l'analisi si sposta dalla navigabilità della rotta alla sua integrazione in una rete di trasporto marittimo di linea. Nel trasporto containerizzato, la regolarità dei servizi dipende dal coordinamento tra la programmazione delle partenze, le coperture assicurative, la disponibilità di carico, gli scali portuali e i servizi lungo l'intero percorso.[150] Per Taipei, un corridoio artico acquisirebbe valore commerciale nella misura in cui tali elementi potessero operare con una continuità paragonabile a quella delle reti consolidate. Ciò evidenzia come la fragilità delle alternative settentrionali emerga proprio nel momento in cui il vantaggio geografico deve tradursi in un'architettura operativa.[151]

Le interruzioni del traffico nel Mar Rosso e il conseguente ritorno alla rotta del Capo di Buona Speranza spiegano perché i percorsi alternativi continuino a occupare un posto importante nel dibattito strategico. Questa deviazione allunga considerevolmente i tempi di viaggio, riduce la capacità effettiva di trasporto e aumenta i costi operativi, contribuendo inoltre a una forte volatilità dei noli marittimi.[152] Una crisi in corrispondenza di un punto di strozzatura (*chokepoint*), soprattutto di tale portata, accresce inevitabilmente l'interesse per la ridondanza

[150] Leah Beveridge, Mélanie Fournier, Frédéric Lasserre, Linyan Huang, and Pierre-Louis Têtu, "Interest of Asian Shipping Companies in Navigating the Arctic," *Polar Science* 10 (2016): 408–409, https://doi.org/10.1016/j.polar.2016.04.004.

[151] Tseng and Cullinane, "Key Criteria Influencing the Choice of Arctic Shipping," 435.

[152] United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters* (Geneva: United Nations, 2025), 69, https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2025_en.pdf.

delle rotte. Tuttavia, questa diventa un'opzione concretamente praticabile soltanto quando le infrastrutture, i servizi e l'affidabilità operativa siano già disponibili e consolidati prima che una crisi ne renda necessario l'utilizzo.

Il Codice polare (*Polar Code*) rende ancora più evidenti queste difficoltà di integrazione nella rete, considerando le acque polari un ambiente operativo caratterizzato da rischi specifici legati alla presenza di ghiaccio, alle basse temperature, all'isolamento geografico, alla limitata disponibilità di informazioni sulla navigazione e alle ridotte capacità di risposta alle emergenze.[153] Le navi devono pertanto soddisfare requisiti specifici in materia di certificazione, valutazione operativa, pianificazione del viaggio, preparazione degli equipaggi e di procedure adeguate alle condizioni polari.[154] Alla riduzione degli ostacoli geografici può quindi accompagnarsi un aumento dei requisiti necessari per effettuare il viaggio, con un conseguente ampliamento delle esigenze di supporto tecnico e operativo che un vettore deve soddisfare prima di poter trasformare il passaggio in un servizio regolare.

La Rotta del Mare del Nord rende inoltre impossibile ignorare la dimensione politica. La NSR non è un corridoio neutrale in attesa di essere utilizzato. Le navi che intendono percorrerla devono sottostare a un sistema di autorizzazioni russo, mentre l'assistenza dei rompighiaccio e il pilotaggio nei ghiacci sono offerti come servizi a pagamento, disciplinati dalla legislazione e dalle norme russe sulla navigazione.[155] Analisi recenti descrivono un sistema di trasporto

[153] International Maritime Organization, *International Code for Ships Operating in Polar Waters (Polar Code)*, annex 10 to MEPC 68/21/Add.1 (May 15, 2015), 7, https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/POLAR%20CODE%20TEXT%20AS%20ADOPTED.pdf.

[154] International Maritime Organization, *International Code for Ships Operating in Polar Waters*, 12–13, 26–27.

[155] Northern Sea Route Administration, "The Federal Law of Shipping on the Water Area of the

dipendente da porti, terminal, navi, servizi e collegamenti intermodali, le cui vulnerabilità si sono accentuate a seguito delle sanzioni occidentali e del ritiro delle imprese straniere.[156] I tentativi della Russia di sostituire le tecnologie, i servizi logistici e gli investimenti venuti meno stanno inoltre aumentando la sua dipendenza dalle imprese cinesi.[157]

I modelli economici di lungo periodo giungono a una conclusione complementare in merito alla rotta: il Passaggio a Nord-Est potrebbe diventare competitivo su base stagionale in determinati scenari futuri, ma le operazioni durante tutto l'anno rimarrebbero meno competitive rispetto alla rotta di Suez fino al 2065.[158]

Per Taipei, ciò equivale a una sostituzione delle dipendenze: l'esposizione geografica viene diversificata, mentre il controllo sulle condizioni necessarie a rendere utilizzabile la rotta resta esterno. A livello di percorso, la NSR sembra diversificare l'esposizione ai rischi, aggirando i punti di strozzatura meridionali. A livello di rete, tuttavia, concentra autorizzazioni, servizi rompighiaccio, informazioni e supporto costiero all'interno di un sistema amministrato dalla Russia, che è sempre più dipendente dalle imprese cinesi. Ne deriva una

Northern Sea Route," Federal Law No. 132-FZ, July 28, 2012, accessed July 26, 2026, https://www.nsra.ru/en/ofitsialnaya_informatsiya/zakon_o_smp.html; Northern Sea Route Administration, "Rules of Navigation in the Water Area of the Northern Sea Route," accessed July 26, 2026, https://www.nsra.ru/en/ofitsialnaya_informatsiya/pravila_plavaniya/f137.html.

[156] Björn Gunnarsson, "On the Vulnerabilities of the Northern Sea Route's Maritime Transportation System," *Arctic Review on Law and Politics* 15 (2024): 94–95, https://www.doi.org/10.23865/arctic.v15.6409.

[157] Gunnarsson, "Vulnerabilities of the Northern Sea Route," 118.

[158] Adan Wu, Tao Che, Qingchao Xu, Jiping Wang, Jinlei Chen, and Xiaowen Zhu, "Assessing the Economic Viability of the Arctic Northeast Passage from 2021 to 2065," *International Journal of Digital Earth* 17, no. 1 (2024): 2323182, 22, https://www.doi.org/10.1080/17538947.2024.2323182.

contraddizione politica tra l'obiettivo della ridondanza e gli attori dai quali dipende la sua realizzazione.

Questa sostituzione delle dipendenze, tuttavia, incontra uno dei principali vincoli di Taipei, ancor prima che il traffico raggiunga la rete artica. Le navi dirette verso l'Artico in partenza dai porti taiwanesi continuerebbero infatti a dipendere da vie di accesso marittime vulnerabili attorno all'isola, prima di raggiungere il più ampio spazio del Pacifico.[159] Recenti esercitazioni documentate nei rapporti sulla difesa taiwanesi e statunitensi hanno incluso operazioni legate a scenari di blocco navale, minacce ai principali porti e alle linee di comunicazione marittima, comprese attività a est di Taiwan.[160] Le stesse infrastrutture portuali costituiscono un ulteriore elemento di vulnerabilità: le simulazioni condotte da Davis e Gholz su uno scenario di blocco mediante attacchi missilistici (*blockade by fire*) mostrano come gli attacchi alle infrastrutture portuali potrebbero ridurre sostanzialmente la capacità di movimentazione delle merci, senza richiedere necessariamente l'interdizione fisica di ogni singola nave in mare.[161]

Il valore strategico della ridondanza artica deve quindi essere valutato su due livelli. A monte, le vulnerabilità si concentrano nelle vie di accesso marittime e

[159] China Power Team, "How Is China Responding to the Inauguration of Taiwan's President William Lai?," *China Power*, May 24, 2024, updated October 31, 2024, accessed September 2, 2026. https://chinapower.csis.org/china-respond-inauguration-taiwan-william-lai-joint-sword-2024a-military-exercise/.

[160] Ministry of National Defense, Republic of China, *ROC National Defense Report 2025* (Taipei City: Ministry of National Defense, 2025), 33–34; U.S. Department of Defense, *Annual Report to Congress: Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2025* (Washington, DC: U.S. Department of Defense, 2025), 36, 40, 44.

[161] Kerby Davis and Eugene Gholz, "Blockade by Fire: China's Potential to Blockade Taiwan Using Missile Attacks on Ports," *International Security* 50, no. 4 (Spring 2026): 182, 204, 215–17, https://doi.org/10.1162/ISEC.a.407.

nei porti attraverso i quali i traffici taiwanesi si collegano alla rete marittima internazionale. A valle, una volta raggiunto il corridoio settentrionale, emergono le dipendenze normative, infrastrutturali e politiche che caratterizzano la Rotta del Mare del Nord. Un collegamento artico potrebbe diversificare le tratte successive del percorso, lasciando però parte della vulnerabilità concentrata nei punti di accesso taiwanesi, dai quali dipenderebbe l'attivazione stessa di tale ridondanza.

Conclusioni

Il caso di Taiwan sottolinea come le nuove possibilità di connettività artica possano generare vantaggi molto diversi a seconda della capacità degli attori di trasformarle in opzioni effettivamente utilizzabili. Sulla carta, Taipei parte da una posizione favorevole: concentra importanti flussi commerciali, ospita rilevanti nodi asiatici del trasporto containerizzato e occupa una posizione centrale nelle reti marittime che sarebbero interessate da una riorganizzazione dei collegamenti tra Asia, Europa e America settentrionale.

A questa centralità corrisponde, tuttavia, una capacità molto più limitata di influenzare le condizioni necessarie a rendere praticabile un corridoio settentrionale. Tale limite istituzionale emerge anche nel caso delle Svalbard: Taiwan non figura separatamente tra le attuali parti contraenti del Trattato delle Svalbard, mentre la Cina risulta avervi aderito nel 1925.[162] La presenza scientifica nell'Artico, la disponibilità di volumi di carico e persino la riduzione delle distanze costituiscono soltanto alcuni elementi di un sistema più ampio, nel quale la continuità dei servizi, le infrastrutture, la regolamentazione, le

[162] Kingdom of the Netherlands, Treaty Database, "Treaty concerning the Archipelago of Spitsbergen, including Bear Island," accessed September 2, 2026, https://treatydatabase.overheid.nl/en/Treaty/Details/004293_p.html.

assicurazioni, le condizioni ambientali e le decisioni aziendali determinano la distanza tra una rotta teoricamente disponibile e una rete commercialmente utilizzabile.

È in questo divario che la ridondanza artica assume un significato più ambiguo per l'isola. Le crisi nei punti di strozzatura meridionali accrescono comprensibilmente l'interesse per le rotte alternative, la cui utilità dipende tuttavia dalla disponibilità di capacità operative sviluppate prima che una crisi ne renda necessario l'impiego. Nel caso della Rotta del Mare del Nord, parte degli ostacoli geografici verrebbe trasferita verso un diverso insieme di requisiti e dipendenze operative: autorizzazioni, servizi rompighiaccio, assistenza costiera e infrastrutture rimarrebbero concentrati all'interno di un sistema amministrato dalla Russia e sempre più interconnesso con gli attori cinesi. La stessa diversificazione incontra, inoltre, un vincolo molto più vicino a Taiwan, poiché i traffici diretti verso l'Artico continuerebbero a dipendere dalle vie di accesso marittime e dai nodi portuali dell'isola prima di raggiungere il corridoio settentrionale. La vulnerabilità si sposta quindi lungo la rete e assume forme diverse durante il viaggio, senza scomparire al mutamento della rotta stessa.

Per Taiwan, il valore strategico dell'Artico dipenderebbe pertanto dal grado di controllo effettivo che può accompagnare la diversificazione geografica. Un nuovo corridoio potrebbe ampliare le opzioni disponibili in caso di crisi e ridistribuire parte dell'esposizione di Taiwan ai rischi delle rotte meridionali, ma il suo contributo alla resilienza rimarrebbe condizionato dal controllo esercitato da altri attori sui punti di accesso, sulle infrastrutture e sui servizi necessari al suo funzionamento.

Il problema centrale diventa quindi la capacità di costruire ridondanza senza accumulare, lungo la stessa alternativa, nuove dipendenze difficili da governare.



Nel caso di Taiwan, l'Artico diventa dunque un banco di prova di questa tensione: in quale misura la centralità marittima di un attore può tradursi in libertà di scelta quando le condizioni operative della connettività rimangono in larga parte al di fuori del suo controllo?

Centralità senza controllo

Leonardo Gioia

Dalla distanza geografica alla connettività topologica

Un marcato determinismo utilitaristico ha a lungo condizionato il dibattito accademico e industriale sulle rotte transpolari. Secondo questa prospettiva tradizionale, il valore strategico di uno spazio economico viene valutato esclusivamente in base alla densità dei traffici e alla capacità operativa immediata, alimentando l'erroneo presupposto che l'assenza di uno sfruttamento commerciale continuativo equivalga a una mancanza di rilevanza economica. Per decenni, il ritiro dei ghiacci marini artici è stato interpretato attraverso una narrazione semplicistica: la progressiva apertura di una scorciatoia stagionale capace di riorganizzare automaticamente i flussi commerciali globali grazie alla riduzione delle distanze nautiche.[163]

Con questo report abbiamo cercato di proporre una prospettiva analitica diversa, considerando l'Estremo Nord non come una periferia isolata e priva di storia, che si apre gradualmente al commercio globale, ma come un'estensione diretta e organica dell'architettura marittima e industriale dell'Indo-Pacifico. Per le principali economie dell'Asia orientale, la stabilità macroeconomica rimane esposta a interruzioni sistemiche concentrate in un numero ristretto di punti di strozzatura (*chokepoint*) lungo le rotte meridionali. Come abbiamo osservato, quando emerge la vulnerabilità intrinseca di questi passaggi, a causa di

[163] Eddy Bekkers, Joseph F. Francois, Hugo Rojas-Romagosa, Melting ice Caps and the Economic Impact of Opening the Northern Sea Route, *The Economic Journal*, Volume 128, Issue 610, May 2018, Pages 1095–1127, https://doi.org/10.1111/ecoj.12460.

escalation militari nel Mar Rosso, pirateria e blocchi asimmetrici nello stretto di Bab el-Mandeb oppure congestione e vulnerabilità tattiche negli stretti di Malacca e Hormuz, l'interesse per la Rotta del Mare del Nord (*Northern Sea Route, NSR*) inizia ad andare oltre le prospettive commerciali di lungo periodo, assumendo il carattere di una potenziale esigenza immediata per la sicurezza nazionale e la resilienza delle catene di approvvigionamento.

In questo quadro, la NSR non si configura come un'alternativa destinata a sostituire integralmente o nell'immediato le rotte del trasporto containerizzato ad alto volume, operative durante tutto l'anno. Rappresenta piuttosto un importante meccanismo di ridondanza strategica e di ampliamento delle opzioni logistiche disponibili. I risultati di questo report suggeriscono che l'efficacia della ridondanza nelle catene di approvvigionamento non possa essere misurata soltanto in termini di giorni di navigazione risparmiati. A determinarla è soprattutto il grado di controllo strutturale e operativo che un attore è in grado di esercitare sulle infrastrutture marittime, sui sistemi di governance e sulle norme che disciplinano il transito.

Richiamando i fondamenti della *Logistical Power Theory (LPT)*,[164] la proiezione strategica degli Stati indo-pacifici verso l'Oceano Artico non può più essere valutata esclusivamente attraverso la prossimità fisica o la continuità territoriale. In una prospettiva logistica, il potere dipende anche dalla connettività topologica, ossia dall'interazione dinamica e reticolare tra porti in acque profonde, corridoi marittimi, corridoi energetici e nodi multimodali all'interno di un sistema globale fortemente integrato. La presenza strategica di

[164] Gioia, Leonardo. The String of Nodes. *Journal Of Global Strategic Studies*, *6*(1), 1-59, 2026. https://doi.org/10.36859/jgss.v6i1.5493.

uno Stato può quindi estendersi oltre i propri confini attraverso flotte mercantili, investimenti, sistemi digitali di tracciamento e flussi energetici.

Centralità e controllo, tuttavia, devono pertanto essere distinti sul piano analitico: un attore può occupare una posizione strategicamente centrale all'interno di una rete senza esercitare un'autorità sovrana sulle infrastrutture, sulle giurisdizioni o sui regimi normativi da cui dipende la rete. In questa configurazione topologica, con il progressivo ritiro dei ghiacci polari, lo stretto di Bering acquisisce un'importanza strategica che non può essere valutata indipendentemente dalla sua posizione nella più ampia rete marittima che comprende Hormuz e Malacca. Lo stretto assume così il ruolo di principale punto di accesso topologico che collega il Pacifico settentrionale al sistema artico.

I tre nodi concettuali della proiezione dell'Asia orientale

Le evidenze empiriche comparative raccolte attraverso i casi studio regionali mettono in luce tre nodi concettuali fondamentali che caratterizzano il coinvolgimento degli attori dell'Asia orientale nell'Estremo Nord: la ricerca di una ridondanza strategica capace di assorbire gli shock che interessano i chokepoint meridionali (logistical hedging), l'emergere di una nuova dipendenza asimmetrica dal controllo normativo russo (substitution of dependence) e la persistente tensione tra il pragmatismo economico legato alle risorse energetiche e le alleanze di sicurezza geopolitiche.

Ridondanza e diversificazione del rischio logistico

Per le principali potenze manifatturiere e importatrici di energia dell'Asia orientale, il concetto di diversificazione del rischio logistico (*logistical hedging*) sembra descrivere nel modo più appropriato il comportamento relativo all'integrazione delle reti marittime settentrionali. Come dimostrano le analisi



effettuate su Cina e Corea del Sud, l'obiettivo strategico alla base dello sviluppo delle capacità di transito polare non consiste nell'abbandono delle tradizionali linee di comunicazione marittima meridionali (*Sea Lines of Communication, SLOC*); al contrario, è più probabilmente quello di mitigare i rischi derivanti dalle possibili interruzioni del traffico commerciale. L'impiego operativo di rotte polari stagionali da parte di compagnie di navigazione cinesi sostenute dallo Stato, come COSCO, e gli investimenti infrastrutturali di lungo periodo della Corea del Sud nel porto di Busan illustrano un processo proattivo di accumulazione di capitale tecnico, capacità navale specializzata per la navigazione nel ghiaccio e competenze nautiche.[165]

Attribuendo a grandi nodi logistici come Busan il potenziale ruolo di piattaforme bidirezionali, capaci di collegare i tradizionali flussi equatoriali con le rotte polari emergenti, questi Stati potrebbero costruire un meccanismo di ridondanza di sicurezza (*redundancy failsafe*). Tale meccanismo di protezione, intenzionale o meno, si fonda su elementi di stabilizzazione distribuiti a distanza, ossia infrastrutture e nodi logistici strategici dislocati lungo la rete indo-pacifica, capaci di assorbire shock geopolitici esterni ben prima che una crisi lungo le rotte meridionali renda indispensabile il ricorso ai collegamenti settentrionali.

La trappola della sostituzione delle dipendenze

Se, da un lato, le rotte artiche possono ridurre la vulnerabilità associata ai collegamenti meridionali, dall'altro, lo stesso meccanismo adottato per diversificare il rischio geopolitico introduce una nuova forma di vulnerabilità, caratterizzata da una forte asimmetria. In questo senso, una maggiore

[165] Sim Sunghyun, Kim Dohee, Park Kikun, and Bae Hyerim. Artificial Intelligence-based Smart Port Logistics Metaverse for Enhancing Productivity, Environment, and Safety in Port Logistics: A Case Study of Busan Port, 2024. *arXiv preprint*. https://doi.org/10.48550/arXiv.2409.10519.

connessione non significa soltanto maggiori possibilità, ma comporta inevitabilmente anche maggiori rischi.

L'attivazione della NSR genera un'inevitabile sostituzione delle dipendenze (*substitution dependence*). Nel tentativo di aggirare i punti di strozzatura marittimi esposti alla competizione geopolitica, alle tensioni militari, alla pirateria e alle interruzioni dei traffici, gli Stati dell'Asia orientale si trovano costretti a utilizzare un corridoio logistico tutt'altro che neutrale o aperto. La NSR rimane infatti soggetta a un significativo controllo normativo e operativo da parte della Russia, che comprende requisiti di navigazione, procedure di autorizzazione e servizi di assistenza dei rompighiaccio. La navigazione lungo questa rotta si inserisce inoltre in un quadro normativo internazionale più ampio, che comprende il Codice polare dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO).

Questa dinamica di sostituzione delle dipendenze incide, di fatto, sugli attori regionali con intensità differenti, come emerge, ad esempio, dalle analisi dei casi di Cina e Taiwan. La Cina, nonostante la sua considerevole capacità di influenza industriale, navale e finanziaria, vede la propria resilienza logistica settentrionale sostanzialmente limitata dalla governance sovrana russa e dai meccanismi amministrativi di controllo degli accessi. Taiwan si trova invece in una posizione particolarmente vulnerabile all'interno di questa configurazione topologica. Esclusa dagli organismi formali di governance artica e dai forum marittimi regionali, Taipei si confronta con il paradosso di una rotta che potrebbe teoricamente ridurre la sua vulnerabilità geografica nel Mar Cinese Meridionale, ma che aumenterebbe al contempo la sua dipendenza operativa da un asse Mosca-Pechino ostile e allineato sul piano della sicurezza.



Sicurezza geopolitica e tensioni legate al dual-use

Infine, l'interazione tra le economie dell'Asia orientale e lo spazio artico accentua la tensione tra pragmatismo economico e tradizionali esigenze di sicurezza. Il Giappone esemplifica questo delicato equilibrio. Tokyo sembra aver sviluppato una strategia fondata sulla diplomazia scientifica artica, mantenendo al contempo importanti partecipazioni azionarie in progetti russi di gas naturale liquefatto (GNL), come Arctic LNG-2. Il Giappone ha cercato di preservare la propria partecipazione al progetto, nonostante le decisioni adottate per tutelare la sicurezza del proprio approvvigionamento energetico nazionale.[166]

Tokyo si trova, tuttavia, nella condizione di dover costantemente conciliare questa esigenza con la propria fondamentale alleanza di sicurezza con gli Stati Uniti e con l'impegno a favore della visione di un Indo-Pacifico libero e aperto (*Free and Open Indo-Pacific, FOIP*). Tale equilibrio risulta particolarmente difficile da mantenere alla luce dell'intensificarsi delle esercitazioni navali congiunte sino-russe e dei pattugliamenti militari nelle acque circostanti l'arcipelago giapponese.

La Corea del Nord invece rappresenta un nodo qualitativamente vantaggioso ma non meno soggetto a fluttuazioni geopolitiche: anziché proiettare capacità commerciali verso l'Artico, trae valore strategico dalla propria posizione intermodale lungo il corridoio che collega la Russia alla penisola coreana.[167]

[166] S&P Global Commodity Insights. *JOGMEC repays loan guarantee for Japan Arctic LNG before US sanctions waiver expiry*, February 5, 2024. https://www.spglobal.com/energy/en/news-research/latest-news/lng/020524-jogmec-repays-loan-guarantee-for-japan-arctic-lng-before-us-sanctions-waiver-expiry.

[167] Per ulteriori spiegazioni sulla definizione vedi: Konecranes. (n.d.). *What intermodal means*. https://www.konecranes.com/discover/what-intermodal-means; Port of Taranto. (n.d.). *Intermodal connections*. https://port.taranto.it/index.php/en/intermodality-and-logistics/intermodal-connections.

Questo corridoio potrebbe offrire alla Russia e alla Cina un'ulteriore opzione logistica terrestre e marittima, riducendo, in determinati scenari, la loro esposizione alle rotte che attraversano lo stretto di Corea.[168]

Prospettive Future

L'analisi condotta in questo report, pur non avendo carattere esaustivo, anche per l'assenza di attori importanti come Australia e India, consente comunque di sintetizzare tre dinamiche principali.

- Il rafforzamento delle capacità di azione istituzionale (*Institutional Agency*). Le principali potenze marittime, Cina, Corea del Sud e Giappone, integrano direttamente la propria proiezione polare nella più ampia pianificazione industriale e di sicurezza economica, sviluppando attivamente le proprie capacità operative sulla base dei propri asset strategici.[169]
- La crescente rilevanza strategica delle piattaforme logistiche (*Emerging Logistics Platforms*). Attori come la Corea del Nord trasformano la propria posizione geografica costiera in una risorsa di influenza strategica, diplomatica ed energetica lungo le aree di confine terrestre e marittimo dell'Eurasia. Le infrastrutture periferiche possono acquisire rilevanza strategica grazie alla posizione che occupano all'interno della rete.[170]

[168] Rinaldi Jake, and Tran Brandon. Russia's Deepening Ties to North Korea: China's Gateway to the Arctic?. *Modern War Institute*, August 15, 2024. https://ssi.armywarcollege.edu/SSI-Media/Recent-Publications/Display/Article/3874499/russias-deepening-ties-to-north-korea-chinas-gateway-to-the-arctic/.

[169] Fravel M. Taylor, Lavelle Katherine and Odgaard Lisotte. China engages the Arctic: a great power in a regime complex. *Asian Security*, *18*(2), 138–158, 2022. https://doi.org/10.1080/14799855.2021.1986008.

[170] Byrne Leo. North Korea builds new docks on the edge of the Yellow Sea and the Chinese border. *Asia Maritime Transparency Initiative, Center for Strategic and International Studies*, August 26, 2021. https://amti.csis.org/north-korea-builds-new-docks-on-the-edge-of-the-yellow-sea-and-the-

- Il permanere di forme di esclusione strutturale (*Structural Exclusion*). Il caso di Taiwan mette in evidenza la profonda divergenza tra l'elevato grado di integrazione nelle catene globali del valore e l'esclusione dai principali meccanismi di governance polare. L'integrazione nelle reti globali non garantisce un accesso paritario alla loro governance: una maggiore connettività non implica solo un ampliamento delle opportunità, ma porta con sé un'inevitabile moltiplicazione dei rischi.[171]

Questo percorso analitico consente di rispondere alla domanda centrale della ricerca: l'espansione degli interessi marittimi dell'Asia orientale verso l'Estremo Nord non rappresenta né un'emancipazione strategica incondizionata né una semplice subordinazione a un'egemonia straniera. Segna piuttosto l'ingresso delle potenze asiatiche in un sistema fortemente asimmetrico, nel quale l'autonomia strategica è oggetto di una continua negoziazione tra ambiti normativi, fisici e infrastrutturali sovrapposti.

In definitiva, la proiezione dell'Asia orientale ridefinisce profondamente il ruolo dell'Artico. La regione non può più essere concepita come una frontiera isolata o una semplice scorciatoia geografica, ma è diventata una componente operativa della governance logistica globale. Spostando l'attenzione analitica dalla distanza spaziale alla resilienza topologica, questo report suggerisce che gli equilibri di potere nell'Artico non si determinino esclusivamente nella regione polare, ma lungo l'intero sistema infrastrutturale che collega l'Indo-Pacifico all'Oceano Artico.

chinese-border/.

[171] Biedermann Reinhard. Constrained Agency and Symbolic Power: Taiwan's Arctic Science Diplomacy Under Geopolitical Tension. *East Asia* 43, 257–277 (2026). https://doi.org/10.1007/s12140-025-09469-9.

In ultima analisi, è lo stesso sistema marittimo globale a riconfigurarsi, ridefinendo i propri confini non più in funzione della terraferma o dei ghiacci, ma attraverso la governance continua dei flussi.

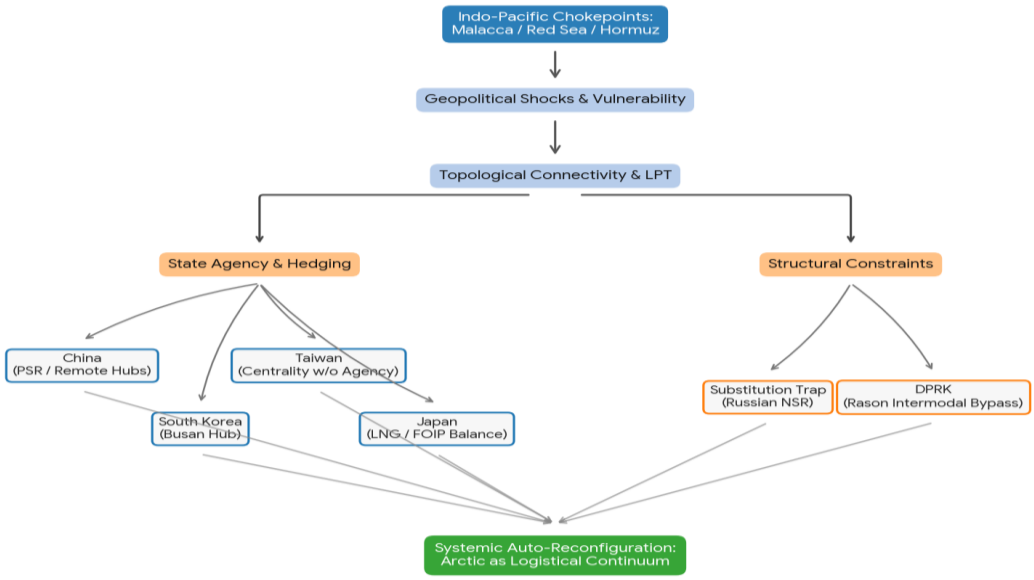


Figura 2. Quadro concettuale della teoria del potere logistico (LPT) e riconfigurazione sistemica delle rotte marittime artiche. [172]

[172] Gioia Leonardo. 2026. "The String of Nodes". *Journal Of Global Strategic Studies* 6 (1), 1-59. https://doi.org/10.36859/jgss.v6i1.5493.

BIOGRAFIE DEGLI AUTORI

GIULIA BISELLI è dottoranda in Studi di Difesa e Sicurezza presso il Centro Alti Studi per la Difesa (CASD) e l'Università degli Studi di Torino, e Research Fellow presso Geopolitica.info. La sua ricerca si concentra su difesa e sicurezza con particolare riferimento alle minacce ibride, alla geopolitica delle catene strategiche di approvvigionamento e alla competizione strategica tra Europa e Indo-Pacifico, con un focus specifico sulla politica estera ed economica della Cina.Parallelamente all'attività accademica, è fondatrice e direttrice di una società di consulenza con sede in Svizzera specializzata in diritti umani, catene di fornitura responsabili e sostenibilità sociale, coniugando la ricerca sul rischio geopolitico con una solida competenza pratica nell'ambito dei diritti umani nel mondo degli affari.

LEONARDO GIOIA è un ricercatore specializzato in Relazioni Internazionali, logistica marittima e analisi geopolitica delle reti. Conseguita la laurea in Relazioni Internazionali presso l'Università LUMSA di Roma, ha precedentemente lavorato presso l'Ambasciata degli Stati Uniti a Roma (Sezione Consolare), in Francia come Assistente ai Progetti Europei per la Mobilità Internazionale e all'interno dell'UNICEF. Il suo principale ambito di ricerca riguarda la formulazione concettuale e l'applicazione della *Logistical Power Theory* (LPT) alle reti delle catene globali del valore, alla resilienza topologica e alla sicurezza marittima. Attualmente ricopre il ruolo di Junior Fellow presso Geopolitica.info, occupandosi di politica estera cinese, e lavora contestualmente come Student Services Coordinator presso la Rome Business School (RBS).

GIANMARCO GIOVANNETTI è uno studente di Laurea Magistrale in *International Security Studies* presso la Charles University di Praga, con una specializzazione in Studi Strategici e di Guerra. È Junior Fellow all'interno del Programma Cina e Indo-Pacifico di Geopolitica.info. La sua attività di ricerca si focalizza su strategia marittima, *operational sustainment*, infrastrutture critiche e sicurezza nell'Indo-Pacifico.

ANDREI DANIEL LACANU è Junior Fellow del think tank Geopolitica.info, dove collabora al Programma Cina e Indo-Pacifico concentrandosi sulla politica estera giapponese. La sua ricerca analizza le modalità con cui le potenze medie

regionali si orientano in un contesto geopolitico sempre più fragile, teso tra la centralità economica della Cina e il potere militare degli Stati Uniti.

TOMMASO TARTAGLIONE è Junior Fellow presso il think tank Geopolitica.info all'interno del Programma Cina e Indo-Pacifico, dove si occupa delle dinamiche politiche, economiche e sociali della penisola coreana, con particolare attenzione alla Corea del Nord. Attualmente lavora come analista geopolitico e redattore per la rivista *Domino* e scrive per *Il Caffè Geopolitico*. Ha conseguito la laurea in Scienze Politiche e di Governo presso l'Università degli Studi di Milano e ha frequentato la Scuola di Geopolitica di *Domino*. Nel 2026 ha partecipato al NEXT Milan Forum in qualità di ISPI Fellow e alla conferenza "ROK-EU Strategic Dialogue 2026", organizzata dal Korea Institute for National Unification (KINU) e dall'Università di Bologna. Attualmente sta svolgendo un tirocinio presso il Centro di Alta Formazione (ATEC) del Centro Euro-Mediterraneo sui Cambiamenti Climatici (CMCC).

ALESSANDRO VESPRINI è Ricercatore a tempo determinato (*Assistant Professor*) presso la School of Global Studies della Kyungsung University, Dottorando presso la Graduate School of International Studies della Pusan National University e 2026 Non-Resident Kelly Fellow presso il Pacific Forum. È stato 2025 Next Generation Korean Peninsula Specialist presso il National Committee on American Foreign Policy e 2025 Regional Research Associate presso l'Indo-Pacific Studies Center.

Geopolitica.info

CENTRO STUDI

Il Centro Studi

Il Centro Studi Il Centro Studi Geopolitica.info nasce nel 2004 con l'obiettivo di offrire un contributo al dibattito sulla politica estera, la geopolitica e le relazioni internazionali dalla prospettiva dell'Italia. Le attività del Centro Studi si articolano in tre filoni principali: la pubblicazione della Rivista online Geopolitica.info e la ricerca in materia di politica internazionale e geopolitica; la formazione attraverso i corsi in presenza e i corsi online sulla piattaforma www.onlineducation.it; l'organizzazione di momenti di dibattito pubblico sui temi dell'agenda politica italiana relativi alle relazioni internazionali. Tutte le attività sono consultabili sul sito web www.geopolitica.info.

I Report del Centro Studi

I report del Centro Studi Geopolitica.info sono collezioni di saggi, realizzati dai ricercatori afferenti alle varie aree del Centro, dedicati ai grandi temi dell'attualità della politica internazionale. Pubblicati a cadenza trimestrale, i report si contraddistinguono per il rigore metodologico e la profondità analitica. Combinando insieme accessibilità e solidità scientifica, essi offrono analisi rigorose e tempestive sui principali dossier della scena globale.

Centro Studi Geopolitica.info

www.geopolitica.info | centrostudi@geopolitica.info