MICHELE COSENTINO

CONTRAMMIRAGLIO (RIS.) DEL GENIO NAVALE, ESPERTO, STORICO E SCRITTORE DI TEMI NAVALI ITALIANI. HA RICOPERTO INCARICHI PRESSO NATO E OCCAR.

LE FLOTTE DELLE NAVI ROMPIGHIACCIO

La navigazione artica è regolata dal Polar Code, sviluppato dall' International Maritime Organisation (IMO), che comprende un insieme di norme obbligatorie per le navi che operano nelle regioni polari. Gli Stati membri dell'IMO stabiliscono gli standard globali



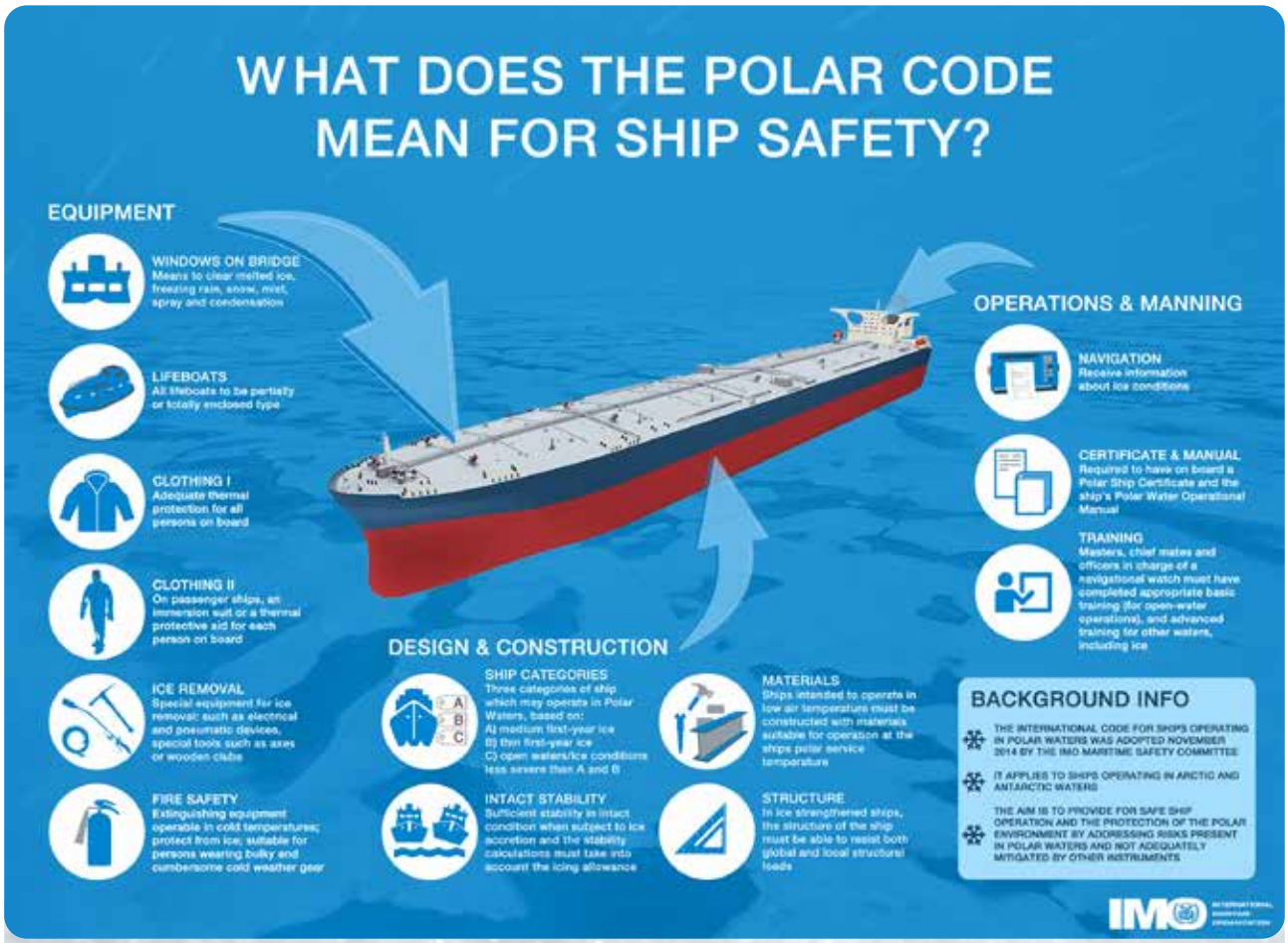
Audible sintesi articolo

L'Artico rappresenta oggi un fulcro di competizione geopolitica, economica e militare. L'apertura di nuove rotte commerciali - la Northern Sea Route (NSR) e il NorthWest Passage (NWP) - unitamente all'accesso a giacimenti di idrocarburi e minerali rari, guida la dimensione economica, mentre quella militare è segnata dal capillare presidio e dalle basi della Federazione Russa. In questo scenario, le navi rompighiaccio costituiscono asset strategici indispensabili. Grazie a scafi rinforzati, motori potenti e sistemi di navigazione avanzati, esse garantiscono la navigabilità, aprono corridoi commerciali e permettono l'accesso a porti remoti: oltre a facilitare il supporto tecnico-logistico per le infrastrutture estrattive, i rompighiaccio sono strumenti essenziali per l'esercizio della sovranità e il controllo territoriale. In sintesi, la capacità di Woperare in condizioni estreme attraverso queste unità, definisce oggi il potere strategico e la sicurezza degli Stati nella regione polare.

La navigazione artica è regolata dal Polar Code, sviluppato dall'International Maritime Organisation (IMO), che comprende un insieme di norme obbligatorie per le navi che operano nelle regioni polari. Gli Stati membri dell'IMO stabiliscono gli standard globali per la maggior parte delle navi civili, classificando quelle in grado di navigare nelle acque polari in Polar Classes: queste spaziano dalla Polar Class 1, relative a unità costruite per operare tutto l'anno in qualsiasi condizione di ghiaccio, alla Polar Class 7, per navi che possono operare solo su ghiaccio sottile durante i mesi estivi e autunnali. Esiste inoltre la classificazione Ice Class, applicabile principalmente nel Mar Baltico e in altre zone stagionalmente ghiacciate, come i Grandi Laghi. Di seguito è presentata un'analisi delle principali flotte mondiali di rompighiaccio con caratteristiche Polar Class.

La flotta dei rompighiaccio russi

La Federazione Russa detiene un primato indiscusso nello sviluppo di navi rompighiaccio in Polar Class, considerate pilastri strategici per il controllo del Circolo Polare Artico. Questa leadership affonda le radici nell'era sovietica, con il pionieristico rompighiaccio Lenin e



Classe polare	Descrizioni del ghiaccio nelle regole della classe polare	Spessore del ghiaccio nella nomenclatura del ghiaccio marino del WMO
PC 1	Operazione annuale in tutte le acque polari	Non definito
PC 2	Operazione annuale in condizioni di ghiaccio pluriennali moderate	Fino a 3,0 m (9,8 piedi) o più
PC 3	Operazione annuale in ghiaccio di secondo anno che può includere inclusioni di ghiaccio pluriennali	Fino a 2,5 m (8,2 piedi) e talvolta di più
PC 4	Operazione annuale in ghiaccio spesso di primo anno che può includere inclusioni di ghiaccio vecchio	Oltre 120 cm (3,9 piedi)
PC 5	Operazione annuale in ghiaccio medio di primo anno che può includere inclusioni di ghiaccio vecchio	Da 70 a 120 cm (da 2,3 a 3,9 piedi)
PC 6	Operazione estiva/autunnale in ghiaccio medio di primo anno che può includere inclusioni di ghiaccio vecchio	Da 70 a 120 cm (da 2,3 a 3,9 piedi)
PC 7	Operazione estiva/autunnale su ghiaccio sottile del primo anno che può includere inclusioni di ghiaccio vecchio	(da 0,98 a 2,30 piedi)

la classe "Arktika", tutti equipaggiati con potenti reattori nucleari. Originariamente classificate come mercantili, queste navi hanno storicamente fornito supporto logistico ai sottomarini nucleari della Flotta del Nord di base nella penisola di Kola, mentre dal 2008, la gestione della flotta atomica è affidata all'ente governativo Rosatomflot.



Rompighiaccio russa classe Artika

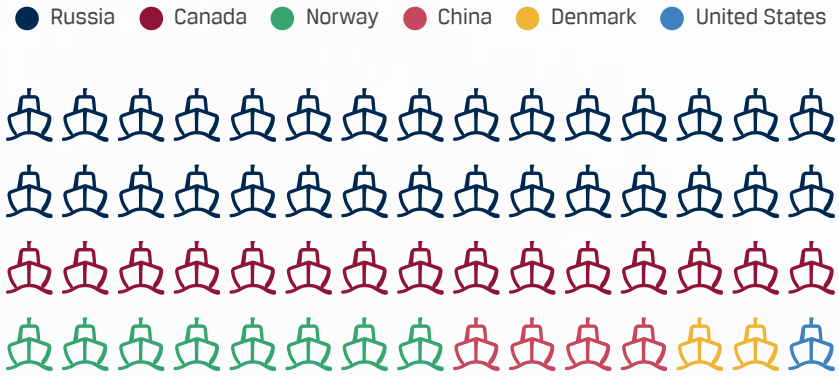
© United Shipbuilding Corp's

Il cuore del rinnovamento industriale russo è rappresentato dalla nuova classe "Arktika", formata da 7 unità da 33.000 tonnellate - le più grandi al mondo - di cui 4 già operative e 3 in fase di completamento. Accanto a questi giganti operano i rompighiaccio fluviali della classe "Taimyr", progettati per i bassi fondali. La frontiera tecnologica estrema è invece rappresentata dal Lider, un colosso in costruzione da 68.000 tonnellate che, secondo le strategie attuali, potrebbe rimanere un esemplare unico a causa della priorità data alla classe "Arktika". L'interesse di Mosca non è solo economico, ma profondamente strategico-militare, in virtù delle basi presenti soprattutto nella penisola di Kola: nella Marina russa sono infatti prossimi a entrare in linea 2 pattugliatori classe "Ivan Papanin", unità da 9.000 tonnellate armate anche con missili da crociera Kalibr. Parallelamente, la Guardia Costiera (inquadrata nel FSB) gestisce una propria flotta composta dalle classi "Ivan Susanin" e "Purga", a cui si aggiungeranno versioni modificate dei "Papanin" con armamento ridotto. Le capacità operative russe sono completate da una flotta di circa 35 rompighiaccio a propulsione convenzionale gestita da Rosmorport; tra queste spiccano le moderne classi "Moskva" e "Georgiy Sedov" (tra le 15.000 e 22.000 tonnellate), che garantiscono la capillarità degli interventi laddove non è richiesto l'impiego della propulsione nucleare.

Gli altri attori artici

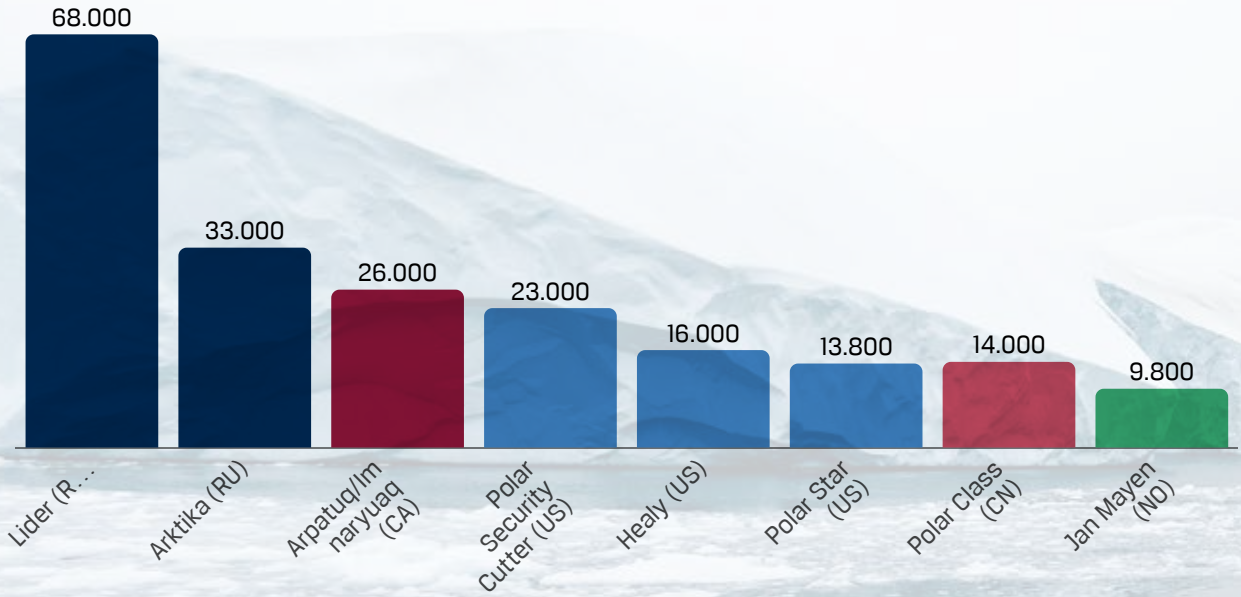
Il rinnovato attivismo della Russia nell'Artico ha spinto altre Nazioni dell'area - in particolare Norvegia, Canada e Danimarca - e attori globali come Stati Uniti e Cina a potenziare le proprie capacità di navigazione e sorveglianza. La Guardia Costiera norvegese (Kystvakten) focalizza i suoi sforzi sulla salvaguardia della sovranità, la ricerca scientifica e il soccorso. La flotta si è evoluta dai rompighiaccio Svalbard (6.400 t) e Harstad fino all'introduzione delle 3 moderne unità pattugliatori classe "Jan Mayen" (9.800 t). Da parte sua, la Danimarca, pur basandosi attualmente sui pattugliatori classe "Knud Rasmussen", sta pianificando l'acquisto di nuove unità specifiche per le esigenze artiche. Il Canada gestisce una delle flotte più attive, coordinata principalmente dalla Canadian Coast Guard (CCG) e comprendente unità multiruolo per il controllo del NWP. Fra i rompighiaccio pesanti e medi spiccano il Louis S. St-Laurent (15.000 t) e le classi "Pierre Radisson" (4 esemplari) e "Captain Molly Kool" (3 esemplari), mentre è in corso un massiccio

Country	Units
Russia	40
Canada	20
Norway	10
China	5
Denmark	3
United States	2



Tonnellaggio di riferimento (tonnellate)

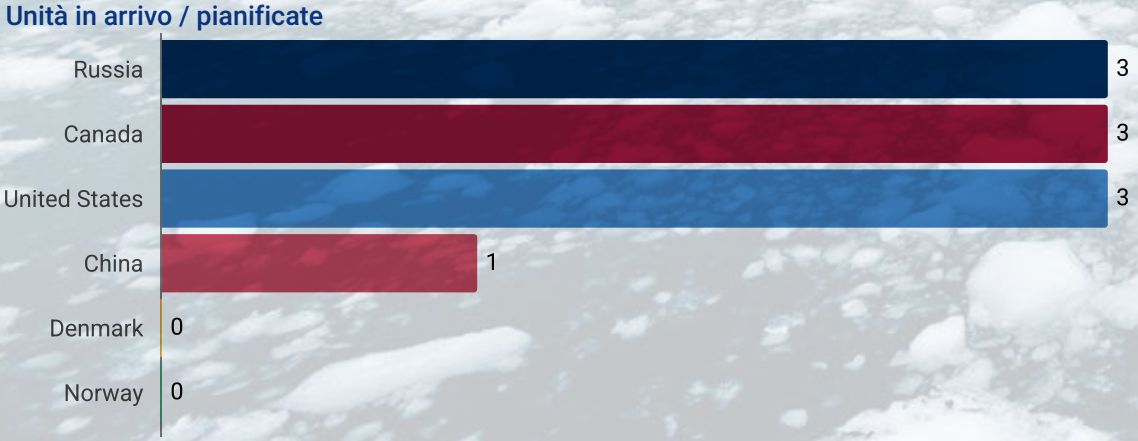
I progetti russi dominano per massa: il “Lider” svetta, mentre la “Arktika” supera i principali programmi occidentali in corso.



Gli altri attori artici

La Norvegia (Kystvakten) introduce 3 pattugliatori classe "Jan Mayen" (9.800 t). La Danimarca pianifica nuove unità oltre ai "Knud Rasmussen". Il Canada rinnova con 3 nuove unità da 9.000 t e i più grandi Arpatuq e Imnaryuaq (fino a 26.000 t), mentre 6 "Harry DeWolf" sono dedicati al pattugliamento polare. Gli Stati Uniti dispongono oggi di 2 rompighiaccio (Healy 16.000 t, Polar Star 13.800 t) e avviano il programma "Polar Security Cutter" (3 unità da 23.000 t). La Cina impiega 5 Polar Class da 14.000 t e avvia nel 2025 un progetto nucleare per una presenza autonoma lungo la NSR.

Unità in arrivo / pianificate



piano di rinnovamento che include 3 nuove unità da 9.000 t e i più grandi Arpatuq e Imnaryuaq (fino a 26.000 t). Al pattugliamento sono dedicate anche le 6 nuove unità classe "Harry DeWolf", progettate specificamente per l'ambiente polare. Nonostante le recenti rivendicazioni, gli Stati Uniti mostrano una carenza di mezzi, disponendo soltanto di 2 rompighiaccio, operanti sotto l'egida della US Coast Guard, ossia lo Healy (16.000 t) e il Polar Star (13.800 t). Per colmare il divario, il programma "Polar Security Cutter" prevede la costruzione di 3 nuovi rompighiaccio da 23.000 t, con ingresso in servizio dal 2028. Da parte sua, Pechino persegue obiettivi di potenza globale mirando alle opportunità offerte dalla NSR; dispone di 5 rompighiaccio Polar Class da 14.000 t, di cui 3 - Xue Long 2, JiDi e Zhong Shan Da Xue Ji Di - inviati nell'estate 2024 lungo le coste settentrionali russe. Nel 2025 è previsto l'avvio del progetto per un rompighiaccio a propulsione nucleare, segnale della volontà di una presenza permanente e autonoma lungo le rotte polari.

L'Italia e l'Artico

L'interesse dell'Italia per la regione artica si è manifestato dapprima con la partecipazione, in veste di Osservatore, ai lavori del Consiglio Artico e, più recentemente, con la definizione della Politica Artica Italiana. In termini concreti, l'impegno italiano vede la partecipazione delle Forze Armate e di diverse organizzazioni ed enti di ricerca a spedizioni periodiche consolidate: tra queste vanno ricordate le campagne "High North", condotte fin dal 2016 dall'unità per ricerche scientifiche Alliance della Marina Militare, e le spedizioni del rompighiaccio Laura Bassi, gestito dall'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica Sperimentale (OGS). Inoltre, lo scorso 26 gennaio è stata varata la nuova nave idro-oceanografica Quirinale della Marina Militare (6.400 t), realizzata secondo la notazione Ice Class 1C, ovvero in grado di operare in aree con circa 40 cm di ghiaccio, testimoniando ulteriormente l'impegno di Roma per quest'area di elevato interesse strategico.



Nave Idro-Oceanografica Maggiore

NAVE QUIRINALE

Lunghezza fra perpendicolari	102,5 m
Larghezza max	20 m
Altezza costruzione	9 m
Immersione max / Pescaggio max	4,7 m / 5,9 m
Dislocamento a pieno carico	6734 tonn.

Autonomia logistica	45 giorni	Equipaggio	85 persone
Dislocamento a pieno carico	6734 tonn.	Posti letto	40 persone
Classe polare	PC 1	Propulsione	FULL ELETTRIC
Lunghezza fuori tutto	110 m	Velocità max	15 kts
Autonomia	7.000 miglia a 12kts	Autonomia	7.000 miglia a 12kts