



GRUPO LATINO DE CIÊNCIAS
POLARES



I Workshop

Perspectivas Polares. O Ártico nas Ciências Humanas e Sociais no Brasil, Itália e Portugal

Prospettive Polari. L'Artico nelle Scienze Umanistiche e Sociali in Brasile, Italia e Portogallo

(on-line)

**24-25 outubro / ottobre
2024**

LIVRO DE RESUMOS / LIBRO DEI RIASSUNTI

2024



Livro de Resumos

Libro dei Riassunti

I Workshop

**Perspectivas Polares. O Ártico nas Ciências
Humanas e Sociais no Brasil, Itália e Portugal**

**Prospettive Polari. L'Artico nelle Scienze
Umanistiche e Sociali in Brasile, Italia e
Portogallo**

(on-line)

2024

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Workshop Perspectivas Polares. O Ártico nas ciências humanas e sociais no Brasil, Itália e Portugal (1.: 2024 : Brasília, DF)

I Workshop Perspectivas Polares. O Ártico nas ciências humanas e sociais no Brasil, Itália e Portugal = Officina Prospettive Polari. L'artico nelle scienze umanistiche e sociali in Brasile, Italia e Portogallo : 24 a 25 de outubro de 2024, Brasília, DF / organizadores: Grupo Latino de Ciências Polares, Escola Superior de Defesa – Brasília, DF: Escola Superior de Defesa, 2024. 29 p.

ISBN: 978-65-997788-7-2

1. Ártico 2. Ciências Polares. I. Grupo Latino de Ciências Polares. II. Escola Superior de Defesa. III. Título.

CDD – 998

Organizadores / Organizzatori

Grupo Latino de Ciências Polares – Gruppo Latino di Scienze Polari
(GLSCPolar);

Núcleo de Estudos Polares / Escola Superior de Defesa (Brasil).

Projeto Gráfico / Progetto Grafico

Maj Ana Rita de Avila Belbute Peres

Sgt César Murilo Arcêncio

Editores / Editori

Céline Rodrigues (Portugal)

Pier Paolo Alfei (Italia)

Raphael Fernandes Vieira Moreira Gonzaga (Brasil)

Apoio à Organização / Supporto all'organizzazione

Cel José Roberto Pinho de Andreade Lima (Brasil/ESD)

Comissão Científica / Commissione Scientifica

Pier Paolo Alfei (Italia)

Céline Rodrigues (Portugal)

Raphael Fernandes Vieira Moreira Gonzaga (Brasil)

Entidades Envolvidas / Enti Coinvolti

Grupo Latino de Ciências Polares

Escola Superior de Defesa

SUMÁRIO / SOMMARIO

6 Sobre o evento

7 Segurança no Ártico: um desafio global – *Marco Marsili*

8 Territorializzazione del mare e proiezione di potenza. Il metodo della Geopolitica neoclassica negli Arctic Studies – *Alessandro Vitale*

10 A Navegabilidade no Ártico: impacto na segurança marítima – *César Manuel Pires Correia*

12 Il contributo della Marina Militare Italiana allo studio e all'esplorazione dell'arcipelago delle Svalbard (1872-2024) – *Pier Paolo Alfei*

14 Italia protagonista nell'assicurare la Sicurezza nell'Artico: il ruolo della Marina Militare italiana – *Marco Dordoni*

16 Estratégia para os navios de bandeira portuguesa no Oceano Ártico - *Ana Teresa Cardoso*

18 La condizione giuridica dei popoli indigeni artici, tra continuità e cambiamento – *Mauro Mazza*

20 Agendas comuns entre os povos originários da Amazônia e o povo Sami na Noruega – *Celma Regina Hellebust*

22 Diplomazia scientifica cinese nelle aree polari – *Marco Volpe*

24 La riscoperta del dirigibile e il potenziale dell'Artico come ambito di utilizzo per trasporto merci e turismo esperienziale a impatto zero – *Massimiliano Pinucci*

26 O imaginário do Mediterrâneo Polar: um paradigma renovado proposto por Vilhjalmur Stefansson – *Santiago Villalobos Dantas*

27 Il Museo e l'Archivio "Umberto Nobile" come fonte documentale di studio – *Antonio Ventre*

SOBRE O EVENTO / SULL'EVENTO

Perspectivas Polares. O Ártico nas Ciências Humanas e Sociais no Brasil, Itália e Portugal

O projeto Perspectivas Polares nasceu com a ideia de criar uma rede científica internacional entre estudiosos das Ciências Humanas e Sociais, cujos principais interesses de investigação se situam no Ártico e na Antártica. No centro do projeto está um workshop anual que inclui palestras de autoridades diplomáticas e militares, académicos, investigadores independentes e estudantes de pós-graduação.

A primeira edição do Perspectivas Polares será dedicada à investigação centrada apenas na região do Ártico realizada por Brasil, Itália e Portugal.

*

Prospettive Polari. L'Artico nelle Scienze Umanistiche e Sociali in Brasile, Italia e Portogallo

Il progetto Prospettive Polari nasce con l'idea di creare una rete scientifica internazionale tra umanisti e scienziati sociali i cui interessi di ricerca principali vertano sull'Artico e sull'Antartide. Al centro del progetto è il workshop annuale che contempla interventi di autorità diplomatiche e militari, docenti universitari, ricercatori indipendenti e dottorandi.

La prima edizione di Prospettive Polari sarà dedicata a ricerche incentrate sulla sola regione artica condotte in Brasile, in Italia e in Portogallo.

Marco Marsili

Pesquisador na *Università Cà Foscari di Venezia, Dipartimento di filosofia e beni culturali (Research Institute for International Studies)*; Investigador Associado, Iscte-Instituto Universitário de Lisboa, CEI-Iscte - Centro de Estudos Internacionais (ESPP) - Política Global e Segurança; *Associate fellow, Centre for Strategic Research and Analysis (CESRAN)*.

E-mail:

info@marcomarsili.it –
marco.marsili@unive.it –
marco_marsili@iscte-iul.pt.

Segurança no Ártico: um desafio global

A segurança do Ártico é um desafio de segurança importante, com implicações globais, e não apenas regionais. Essa questão afeta não só os países da região do Ártico, mas também toda a comunidade internacional, especialmente a Europa. Com a Federação Russa e a República popular da China a expandir o seu papel na área, e a dificuldade de encontrar uma governação indiscutível nas rotas marítimas e na exploração económica dos recursos, existe o risco de militarização do Ártico. Depois de resumir brevemente os desafios actuais e futuros no Ártico, este artigo analisa os limites devidos a um défice de instrumentos adequados para manter a segurança na região, especialmente em relação ao papel das organizações intergovernamentais internacionais, e sugere algumas soluções para superar estas deficiências.

Alessandro Vitale

PhD. Prof. Associato di *Economic Geography and History*, di *Arctic Studies*, di *Geografia Economica e Politica* e di *Geografia dello Sviluppo Economico* presso l'Università degli Studi di Milano. Insegna nel Dottorato in Polar Sciences dell'Università Ca' Foscari di Venezia, del CNR e dell'OGS. Ha insegnato *Psicologia Generale, Sociale e Politica* presso l'Università Cattolica di Milano e *Studi Strategici, Analisi della Politica Estera, Relazioni Internazionali, Sistemi Politici Internazionali* nell'Università di Milano.

E-mail:
alessandro.vitale@unimi.it

Territorializzazione del mare e proiezione di potenza. Il metodo della Geopolitica neoclassica negli Arctic Studies

Il fenomeno contemporaneo della territorializzazione del mare investe da anni anche il Mar Glaciale Artico. Questo processo, che sottopone l'Artico a nuove rivendicazioni, attribuzione di ampie fasce marittime al controllo sovrano e a forme velate o manifeste di occupazione, è la causa principale della paradossale trasformazione della regione (anche se sottoposta a ritiro della calotta glaciale) in nuovo soggetto "territoriale" e geopolitico mondiale. L'Oceano Artico è sempre meno uno spazio libero e sempre più una posta in palio geopolitica, sia per rivendicazioni economiche (estrazione di risorse naturali, pesca, controllo delle nuove rotte) che per ragioni strategiche e di prestigio. La netta differenziazione fra ordine terrestre e ordine marittimo, sovranità terrestre e "libertà dei mari" - caratteristiche storiche del *nomos della terra* e dello *jus publicum europaeum* - è oggi vulnerata dallo sforzo di ampliamento della sovranità marittima degli Stati rivieraschi e dalla loro proiezione di potenza, che crea persistenti e inquietanti condizioni potenziali di

conflitto. Nonostante i tentativi del Diritto internazionale marittimo di regolamentare questo processo di territorializzazione rispondente alla logica della sovranità e della potenza - proiettate sulla superficie e sui fondali - e le resistenze delle potenze marittime in difesa del mare libero da appropriazioni, quella proiezione non solo altera la concezione della territorialità e dei confini moderni, ma crea problemi crescenti per quelle aree che non sono sottoposte a diritti sovrani, con gravi conseguenze per i

delicati ecosistemi dell'Artico e perfino per le zone SAR (*Search and Rescue*), da sempre ambiti di cooperazione fra Stati artici e non di contrasto reciproco. L'Artico è sempre meno uno spazio libero e subisce la progressiva estensione del principio di gestione della terraferma, basato sul principio di sovranità. Il caso della Russia nell'Artico, spalleggiata dalla Cina, analizzato in questa relazione, è il più eclatante. Il processo di territorializzazione dell'Artico chiama in causa per forza di cose il metodo della Geopolitica neoclassica, che ha come oggetto primario la proiezione di potenza e il rapporto territori-potere- conflittualità, dato che il classico principio della libertà dei mari e il diritto internazionale marittimo non sono in grado di spiegare e di controllare un processo profondo e di lungo periodo come quello della territorializzazione dei mari e segnatamente del Mar Glaciale Artico.

**Capitão-de-mar-e-guerra
César Manuel Pires Correia**

O Capitão-de-mar-e-guerra César Manuel Pires Correia tem uma carreira de 37 anos na Marinha de Guerra Portuguesa tendo desempenhado várias funções de Comando, Direção e Chefia em diversas ocasiões tanto em Unidades Navais como em Unidades em terra, incluindo duas comissões em Quartéis Gerais da NATO. Mais recentemente, de 2020 a 2023 teve oportunidade de prestar serviço no *Maritime Geospatial, Meteorological and Oceanographic Centre of Excellence* primeiro como Chefe da Divisão de Recursos e depois como Diretor.

E-mail:
pires.correia@marinha.pt

A Navegabilidade no Ártico: impacto na segurança marítima

A atração de uma rota marítima através do Ártico há muito que cativa os marinheiros que procuram um trânsito mais rápido entre mercados. No entanto, o gelo intransponível que cobria a grande maioria das águas do Ártico constituiu uma barreira inflexível às aspirações de navegação durante séculos. As recentes tendências de aquecimento global estão a dar origem a um domínio marítimo cada vez mais acessível em toda a bacia do Ártico, criando um enorme potencial para aquela área. A diminuição da cobertura de gelo, a abundância de recursos naturais e a evolução das tendências geopolíticas estão a levar as partes interessadas a reexaminarem o vasto potencial económico e estratégico do Ártico.

Os recentes desenvolvimentos geoestratégicos suscitaram preocupações quanto à militarização do Ártico, uma região há muito identificada pela máxima "Alto Norte, baixa tensão". A viabilidade da futura atividade marítima no Ártico enfrenta desafios significativos e as complexidades de operar na região atenuarão o entusiasmo da maioria dos interessados. Embora o tráfego marítimo

continue a limitar-se a uma pequena fração da atividade global, é fundamental compreender melhor os desafios e os fatores que impulsionam o tráfego na região e o seu impacto na segurança e estabilidade regionais¹.

¹ Gosnell, R. (2020), *The Potential of Polar Routes: The Opening of a New Ocean. Handbook on Geopolitics and Security in the Arctic – The High North Between Cooperation and Confrontation*, p. 193-205.

Em tempos de transformação global significativa, um renovado e crescente interesse no potencial estratégico e comercial do Ártico está a evoluir rapidamente à medida que as condições ambientais mudam, criando as condições para que esta região tenha o potencial para se tornar um espaço-chave para grandes disputas de poder nas próximas décadas.

O Ártico originará uma série de consequências para a segurança euro-atlântica e global, num momento em que o sistema internacional está cada vez mais tenso criando a possibilidade de surgirem novas estratégias comerciais que poderão ter impacto para Portugal.

Fruto das alterações nas condições de navegabilidade no Ártico, diversos atores, desde países, grandes empresas de transporte marítimo e grandes multinacionais estão a preparar-se para assumirem uma posição de relevo num futuro próximo. Estas alterações podem transformar de forma significativa os atuais fluxos de comércio marítimo com impacto na área de interesse de Portugal em diversos domínios incluindo o da segurança marítima².

² NATO. (2021). Regional perspectives report on the Arctic - Strategic Foresight Analysis. Allied Command Transformation. Retirado de <https://www.act.nato.int/wp-content/uploads/2023/05/regional-perspectives-2021-04.pdf>

Pier Paolo Alfei

Dottore di Ricerca (2024) presso l'Università Cattolica del Sacro Cuore (sede di Milano) con una tesi dal titolo *Italiani nell'Artico. Una storia internazionale*. Dal 2018 svolge attività di ricerca in archivi italiani, norvegesi e svedesi. Si interessa prevalentemente di storia delle regioni polari in età contemporanea. Ha pubblicato articoli su "Quaderni di Scienze Politiche" e "Settentrione". Ha in corso di pubblicazione un articolo per "Polar Record" e un capitolo per un volume edito dall'Aeronautica Militare.

E-mail:
pierpaoloalfei@gmail.com

Il contributo della Marina Militare Italiana allo studio e all'esplorazione dell'arcipelago delle Svalbard (1872-2024)

Attraverso l'utilizzo incrociato di documentazione conservata in archivi civili e militari, l'intervento propone una storia ragionata del contributo pluridecennale della Marina Militare italiana all'esplorazione e allo studio delle Svalbard, soffermandosi su tre momenti cruciali. In primo luogo, sulla partecipazione di Eugenio Parent alla spedizione del *Polhem* (1872-1873) guidata da Adolf Erik Nordenskiöld: a tal proposito di particolare interesse è la corrispondenza intrattenuta dall'Ufficiale di Marina italiano con il geografo Cristoforo Negri sui più disparati aspetti del viaggio, dalla visita a Kapp Thordsen agli «scandagli a dragate a gran profondità nel bacino settentrionale del mare di Spitzbergen», ovvero nell'Hinlopenstretet (Parent, 1873). In secondo luogo, sulle ricerche condotte dall'equipaggio della nave Città di Milano nell'estate del 1928. Oltre a fornire supporto logistico alla spedizione scientifica del dirigibile Italia, diversi militari furono infatti coinvolti «in ricerche magnetiche, in esperienze

relative alla radiotelegrafia, in misure gravimetriche, in rilievi idrografici, in indagini oceanografiche, in osservazioni astronomiche» (Tomaselli, n.d.). Particolarmente rilevanti a tal riguardo sono le ricerche gravimetriche condotte dai Tenenti di Vascello Ernesto Pellegrini e Jurino Iannucci presso una stazione astronomica costruita per l'occasione a Ny-London, insediamento minerario nel Kongsfjorden (Iannucci & Pellegrini, 1929). La

terza ed ultima parte del contributo fornirà una lettura d'insieme dei principali risultati ottenuti durante le otto campagne scientifiche *High North* condotte in varie aree a largo dell'arcipelago delle Svalbard dalla nave *Alliance*. Missioni che, in breve, hanno previsto «attività di bottom mapping, caratterizzazione delle masse d'acqua ed interazione ghiaccio-acqua-atmosfera e ghiaccio-acqua-fondo» oltremodo importanti «per l'affinamento di modelli previsionali meteorologici e lo sviluppo di uno strumento che supporti la navigazione polare» (Istituto Idrografico della Marina Militare italiana, 2023).

Marco Dordoni

È dottorando in *Diplomacy and International Cooperation* presso l'Università per Stranieri di Perugia con un progetto di tesi che si focalizza sulla NATO e la sicurezza in Artico. In passato ha lavorato presso il NATO Centre for Maritime Research and Experimentations di La Spezia. Tra le sue ultime pubblicazioni, la curatela realizzata assieme a A. Pigoli, A. Østhagen, A. Raspotnik e G. Di Capua dal titolo *Arctic Connections. New Assets for energy security and strategic balances. The Italian and Norwegian perspectives* (2024).

E-mail:
marco.dordoni@unistrapg.it

Italia protagonista nell'assicurare la Sicurezza nell'Artico: il ruolo della Marina Militare italiana

Il ruolo dell'Italia nell'Artico, come questo titolo, possono apparire insoliti, dato che l'Italia non è uno degli otto Stati artici, sovrani nella regione. Tuttavia, il contributo italiano si è sempre distinto, storicamente, in ambito scientifico e cartografico. Oggi, con la ridefinizione degli equilibri internazionali, l'Italia sta evolvendo il suo ruolo, assumendo una crescente importanza politico-strategica nella regione, e il ruolo della Marina Militare è di assoluta rilevanza. Dal 2017, la Marina Militare Italiana ha avviato il programma *High North*, focalizzato su studi idrografici, cartografia marina e indagini ambientali nelle acque artiche. Inizialmente di carattere scientifico, questo programma ha assunto una crescente rilevanza geostrategica dal 2022, a seguito della guerra in Ucraina e dell'aumento delle tensioni geopolitiche globali. L'Italia, l'unico Paese mediterraneo membro associato dell'Arctic Regional Hydrographic Commission (ARHC), ha ampliato il suo ruolo nelle attività idrografiche e cartografiche. La Commissione, fondata nel 2010 e parte dell'International Hydrographic

Organization (IHO), ha come obiettivo la cooperazione nel rilevamento idrografico e la gestione delle informazioni nautiche. Tuttavia, queste attività hanno anche implicazioni strategiche e militari. Durante la Guerra Fredda, la conoscenza dettagliata delle caratteristiche idrografiche dell'Artico ha permesso a USA e NATO di sviluppare tecnologie avanzate per l'Anti-Submarine Warfare (ASW), utilizzate per individuare i

sottomarini sovietici nel corridoio GIUK (Groenlandia, Islanda, Gran Bretagna). Oggi, queste stesse caratteristiche geologiche sottomarine rendono l'Artico cruciale per il controllo dei movimenti sottomarini e delle risorse naturali, specie nel contesto di rivalità strategiche. Partecipare alla ARHC consente all'Italia di contribuire alla sua lunga tradizione di esplorazione cartografica, ma anche di influire sulle dinamiche geostrategiche contemporanee. L'Italia, come membro fondatore della NATO, svolge un ruolo chiave nelle strategie dell'Alleanza. Con l'adesione di Svezia e Finlandia, la NATO ha ampliato la sua presenza nell'Artico, un'area divenuta strategica a causa del riscaldamento globale e delle nuove rotte marittime. Le operazioni italiane nell'Artico, come le campagne "High North", rafforzano la cooperazione con i partner NATO e migliorano la conoscenza collettiva delle dinamiche climatiche. Inoltre, il Centre for Maritime Research and Exploration (CMRE) della NATO, situato in Italia, conduce annualmente spedizioni nell'Artico dal 2019 per studiare gli effetti del cambiamento climatico sulle capabilities militari, consolidando l'Italia come hub di ricerca e partner affidabile nella sicurezza marittima globale. L'evoluzione del contesto internazionale, la crescente competizione tra potenze globali per il controllo delle rotte marittime e delle risorse artiche rendono sempre più rilevante la presenza in quest'area anche per nazioni non direttamente affacciate sull'Artico, come l'Italia. In questo senso, la partecipazione italiana all' ARHC e il programma High North vanno letti non solo in termini scientifici, ma anche come un'estensione della proiezione strategica e della capacità operativa del Paese in uno degli scenari geopolitici più sensibili del mondo.

Ana Teresa Cardoso

Teresa Barros Cardoso, licenciada em Engenharia do Ambiente, Universidade Lusófona. Mestre em Ecologia, Gestão e Modelação de Recursos Marinhos, FCT, Mestre em Direito e Economia do Mar - Governação dos Oceanos, NOVA School of Law. Pós-graduada no Programa Avançado em Assuntos Marítimos, Universidade Católica Portuguesa.

Atualmente, é estudante do doutoramento em Geografia e Planeamento Territorial, especialização em Território e Desenvolvimento, na NOVA-FCSH. Representante nacional no Arctic Outcomes Working Group (AOWG) - OSPAR; e no Comité de Reciclagem de Navios - COM. Integrou a coordenação do projeto de criação de uma Área de Controlo de Emissões no Atlântico (AtlECA) e do Plano de Afetação para as Energias Renováveis Offshore.

E-mail:
a2023106842@campus.fcsh.
unl.pt

Estratégia para os navios de bandeira portuguesa no Oceano Ártico

A navegação no Ártico tem um efeito negativo na qualidade do ar da região e, conseqüentemente, no ambiente marinho, especialmente se o combustível utilizado for o fuelóleo pesado - HFO.

Sendo um combustível de elevada viscosidade, o HFO decompõe-se lentamente no ambiente marinho, principalmente nas regiões mais frias, como o Ártico³. O HFO emite um elevado nível de óxidos de enxofre, óxidos de azoto, matéria particulada e carbono negro (BC). Para além das questões ambientais, todos estes poluentes estão associados a um risco acrescido de doenças cardíacas e pulmonares e de morte prematura⁴.

As emissões de BC merecem especial atenção, uma vez que não estão regulamentadas pela Organização Marítima Internacional e pela União Europeia. No entanto, vários estudos sublinharam a urgência de combater as emissões de BC no Ártico, salientando os seus efeitos nocivos para as comunidades locais, a vida selvagem e o sistema

³ Clean Arctic Alliance. 2024. <https://cleanarctic.org/campaigns/arctic-biodiversity/heavy-fuel-oil-free-arctic/>

⁴ Osipova, L., Rodrigues, P. F., Carvalho, F., & Gore, K. (2024). From concept to impact: Evaluating the potential for emissions reduction in the proposed North Atlantic Emission Control Area under different compliance scenarios. Working Paper. International Council on Clean Transportation. https://theicct.org/wpcontent/uploads/2024/06/ID-146-%E2%80%93Atlantic-ECA_final-1.pdf

climático global⁵. O BC tem um efeito de aquecimento que contribui para o degelo acelerado nesta região⁶.

A implementação de medidas para reduzir as emissões de BC, como a utilização de combustíveis mais limpos e a melhoria da eficiência dos motores, é essencial para mitigar o seu impacto no ambiente do Ártico⁷.

Tendo em conta essas preocupações, todos os Estados devem adotar medidas para mitigar os efeitos nocivos do transporte marítimo no Ártico, mesmo antes de estas serem obrigatórias.

Neste contexto, será apresentada a estratégia de Portugal que parece ser a mais adequada para os navios de bandeira portuguesa que operam nas águas do Ártico.

⁵ Koivurova, T., Hoel, A. H., Humpert, M., Kirchner, S., Raspotnik, A., Śmieszek, M., & Stępień, A. Overview of EU actions in the Arctic and their impact. Final Report. June 2021. European Commission. EPRD Office for Economic Policy and Regional Development Ltd.

⁶ Kanga, S., Zhang, Y., Qian, Y., & Wang, H. (2020). A review of black carbon in snow and ice and its impact on the cryosphere. *Earth-Science Reviews*. 210:103346.

⁷ Clean Arctic Alliance (2024, January 12). MEPC 81/5/5: Air Pollution Prevention – Regulating Black Carbon emissions from international shipping impacting the Arctic. <https://cleanarctic.org/2024/01/12/mepc-81-5-5-air-pollution-prevention-regulating-black-carbon-emissions-from-international-shipping-impacting-the-arctic/>

Mauro Mazza

Professore associato di Diritto pubblico comparato nel Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Bergamo. In precedenza, ha insegnato materie pubblicistiche e comparatistiche (di area pubblicistica) nelle Università di Udine, Milano IULM, Milano Bocconi e Pavia. Ha effettuato soggiorni di studio presso Istituti e Centri di ricerca di Università danesi (Copenaghen e Århus), svedesi (Stoccolma e Uppsala), norvegesi (Oslo e Tromsø), finlandesi (Helsinki). Ha scritto, tra l'altro, *Aurora borealis. Diritto polare e comparazione giuridica*, Bologna, Filodiritto, 2014.

E-mail:
mauro.mazza@unibg.it

La condizione giuridica dei popoli indigeni artici, tra continuità e cambiamento

I popoli indigeni dell'Artico stanno attualmente attraversando una fase di transizione, determinata anche dal conflitto tra Russia e Ucraina, che incide tra l'altro sull'attività istituzionale delle organizzazioni rappresentative degli indigeni. Da un lato, emerge nella riflessione sulla situazione giuridica delle comunità aborigene artiche l'interesse per lo sfruttamento sempre più intensivo delle risorse naturali dell'Artico, nell'ottica del miglioramento delle condizioni sociali ed economiche delle popolazioni locali; dall'altro lato, vi è però il timore, bene evidenziato dalla dottrina, che l'utilizzazione, su vasta scala industriale, delle risorse in questione, specialmente di quelle minerarie, determini il progressivo abbandono dello stile di vita tradizionale delle comunità autoctone, comprese le regole del diritto consuetudinario indigeno. I problemi di transizione sono, inoltre, complicati dal fatto che i popoli aborigeni artici vivono "incapsulati" in Stati con differenti sistemi giuridici, vale a dire: *a)* gli ordinamenti nordici, che sono per certi versi simili ai modelli della tradizione giuridica di *civil law* ma presentano altresì importanti tratti di differenziazione; *b)* gli ordinamenti di *common law* canadese e statunitense; *c)* un sistema giuridico post-socialista e post-sovietico, rappresentato dal diritto russo. I

sistemi nazionali tutelano e promuovono in maniera molto diversificata le

rispettive comunità indigene artiche, dal punto di vista dei formanti sia legale che giurisprudenziale, mostrando inoltre gradi di apertura assai differenti nei confronti degli strumenti internazionali (sia di *hard law* che di *soft law*) per la protezione dei popoli indigeni.

Celma Regina Hellebust

É advogada e Mestre em Segurança Social. Tem artigos publicados sobre a questão do regime e da comparação de regulamentos de saúde, meio ambiente e segurança para indústria do petróleo tanto no Brasil quanto na Noruega. Faz parte do Board da Brazilian Norwegian Chamber of Commerce, câmara de comércio bilateral entre o Brasil e a Noruega desde a sua fundação em 2002, tendo servido mais de 20 anos. Foi nomeada Vice-Consul Honorária do Brasil em Stavanger e, a partir de 2017, foi nomeada Cônsul Honorária do Brasil em Stavanger. Desde 2016 participou como palestrante em algumas edições do Arctic Circle Assembly, fazendo comparações entre o Brasil e o Ártico.

E-mail:
celmahellebust@gmail.com

Agendas comuns entre os povos originários da Amazônia e o povo Sami na Noruega

Objetivo deste trabalho é o de identificar agendas comuns entre os povos originários da Amazônia e os Sami na Noruega e, para tanto, fez-se um estudo comparado sobre os dois povos. A metodologia utilizada foi revisão de literatura e análise documental. Nessa comparação, restou claro que tanto na Noruega quanto no Brasil, a população indígena tem seus direitos protegidos.

Como resultado, verificou-se que ambos os países ratificaram a Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e reconhecem os povos indígenas, incorporando essas definições em seu sistema legal. A autodeclaração é o que identifica os povos indígenas sob um ponto de vista legal. Os Sami estão dentro de quatro países: Noruega, Suécia, Finlândia e Rússia. O Parlamento Sami na Noruega é uma expressão de reconhecimento de que os Sami são um dos dois povos no país. No Brasil, aproximadamente 44,48% do total de pessoas que se autodeclararam indígenas estão no norte do país, 36,75% vivem em Terras Indígenas e 63,25% fora delas.

Levantou-se também casos de interesse para esses povos. No que tange os Sami, menciona-se o caso Fossen. No outono de 2021, a Suprema Corte norueguesa

decidiu que a construção de duas usinas eólicas em Fossen violava os direitos dos pastores de renas indígenas Sami, de acordo com o Artigo 27 do ICCPR (Pacto Internacional sobre Direitos Civis e Políticos). No Brasil, a invasão de terras, a mineração, a tese do marco legal, o preconceito e o racismo são os desafios que os povos originários encontram. A criação e as atividades do Ministério dos Povos Indígenas no Brasil (MPI) representam o ápice da ocupação estratégica dos povos indígenas no cenário político nacional. A língua e a cultura são elementos comuns para os povos indígenas tanto na Noruega quanto no Brasil, pois ambos são definidos como minoria. Isso porque nos dois países, os povos indígenas possuem características étnicas, religiosas ou linguísticas diferentes das do resto da população.

O Brasil é considerado um dos 10 países com maior número de línguas do mundo e um dos que apresentam maior diversidade linguística.

Os direitos comuns aos povos indígenas brasileiros e Sami são o direito à consulta e ao consentimento livre, prévio e informado. Está previsto na Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) sobre Povos Indígenas e Tribais e nas Declarações sobre os Direitos dos Povos Indígenas: Declaração das Nações Unidas (ONU) de 2007 e Declaração Americana (OEA) de 2016.

Concluiu-se que os povos indígenas Sami e os da Amazônia habitam ambientes sensíveis e buscam maior representação (MPI e parlamento Sami), sendo esse o caminho comum entre esses dois povos.

Marco Volpe

Marco Volpe è un dottorando presso la Facoltà di Scienze Sociali dell'Università della Lapponia di Rovaniemi. Lavora come Visiting Researcher nel team di Relazioni Internazionali dell'Arctic Centre di Rovaniemi. Ha appena concluso il suo periodo di ricerca sul campo presso il Nordic Centre dell'Università Fudan di Shanghai. La sua ricerca si concentra sull'impegno polare della Cina dal punto di vista della diplomazia scientifica. Recentemente è diventato parte del team di ricerca sulla diplomazia scientifica presso l'ICARP IV.

E-mail:
mvolpe@ulapland.fi

Diplomazia scientifica cinese nelle aree polari

La Diplomazia Scientifica si riferisce ad una particolare area delle Relazioni Internazionali in cui gli interessi della scienza e quelli della politica estera si intersecano. Manca ancora una definizione universalmente riconosciuta. Gli studi recenti si basano principalmente sulla definizione coniata nel 2010 dalla Royal Society e dall'American Association for the Advancement of Science (AAAS) che identifica tre diversi pilastri: *science in diplomacy* (informare gli obiettivi di politica estera con consulenza scientifica); *science for diplomacy* (utilizzare la cooperazione scientifica per migliorare le relazioni internazionali tra i Paesi); e *diplomacy for science* (facilitare la cooperazione scientifica internazionale). Gluckmann et al. (2017) hanno ampliato questo quadro considerando diversi livelli di analisi (nazionale, transfrontaliero/regionale e globale) mentre Ruffin e Rüländ (2022) hanno esplorato interpretazioni competitive della scienza nell'Artico. Il crescente impegno della Cina nelle regioni polari ha sollevato preoccupazioni geopolitiche e geo-economiche tra i Paesi artici e altri stakeholder. Il Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti ha espresso preoccupazione per l'espansione cinese (Sengupta, Lee Mayers, 2019). Linda Jakobson (2019) ha evidenziato le

implicazioni commerciali dell'interesse della Cina per la rotta marittima settentrionale attraverso il Passaggio a Nord-Est. In questo contesto

studiosi come Lackenbauer et al. (2022) Pezard et al., (2022) e Stunkel (2022) sostengono che l'effettiva influenza della Cina nell'Artico non è in linea con la minaccia percepita. Nel frattempo, ricercatori come Doshi et al. (2021), Chen (2023) e Andreeva, S., & Hønneland, G. (2023) hanno fornito approfondimenti sulle attività scientifiche della Cina e sulle spese per la ricerca polare. Tuttavia, la letteratura deve ancora esplorare come il rafforzamento delle capacità scientifiche e tecnologiche potrebbe modellare il ruolo della Cina nella governance polare, trascurando le implicazioni degli investimenti nello sviluppo scientifico per la politica internazionale. In particolare, la scienza è stata fondamentale per il coinvolgimento della Cina nella governance dell'Artico, come dimostra la sua adesione ad accordi come il divieto di pesca illegale nell'Oceano Artico centrale (2018) e il Trattato sulla biodiversità oltre la giurisdizione nazionale (BBNJ) nel 2023. La presentazione mira a discutere dell'impegno scientifico della Cina in entrambe le regioni polari, e su come esso sia sviluppato nel rispetto del quadro normativo vigente in artico, mentre in antartico esso abbia talvolta favorito la discussione sulla resilienza del Trattato Antartico basato sul sistema del consenso.

Massimiliano Pinucci

È amministratore delegato della MBVision, proprietario della casa editrice Hun in the Sun (libri da collezione sull'aviazione). Cofondatore e responsabile del design di OceanSky Cruises (dirigibili di nuova generazione). Responsabile della progettazione e membro del consiglio di amministrazione di Jekta Switzerland (idrovolanti anfibi innovativi). Professore presso l'Istituto universitario di design ISIA Firenze. Tra le sue opere, *Airships, designed for greatness: the illustrated history* (Hun in the Sun, 2015).

E-mail:
maxpinucci@mbvision.it

La riscoperta del dirigibile e il potenziale dell'Artico come ambito di utilizzo per trasporto merci e turismo esperienziale a impatto zero

Gli estremi del mondo hanno esercitato un fascino irresistibile sull'uomo: l'avventura, l'ambizione, le prospettive di sfruttamento economico hanno spinto esploratori ad attraversare mari, deserti, montagne. Tra fine '800 e la metà del 1900, le spedizioni polari ne rappresenteranno l'apice, tra improvvisazione amatoriale e sforzi internazionali. Tra i mezzi che permisero il primo raggiungimento del Polo Nord ci furono i "più leggeri dell'aria", palloni e dirigibili. I falliti tentativi di Andrée e Wellman attirarono nuovi esploratori. Nel 1924 a Berlino nacque Aeroarctic, *Società scientifica internazionale per l'esplorazione delle regioni artiche con dirigibili* guidata da Fridtjof Nansen, destinata ad aprire nuove rotte commerciali transpolari. Le spedizioni di Amundsen e Nobile (1926 e 1928) raggiunsero il Polo, seppure con gravi costi umani. Il *Graf Zeppelin* (1931) e lo ZPG-2 *Snow Bird* (1958) confermarono l'efficacia del dirigibile nei voli artici per scopi turistici e scientifici. A mezzo secolo dall'ultimo volo polare, una nuova generazione di aeronavi torna ad affacciarsi. Accanto all'ambito militare c'è il trasporto merci e il soccorso umanitario:

finanziatori e imprenditori fondano nuove aziende per progettare macchine disegnate attorno alla massima sostenibilità, ai bassi consumi, rilanciando un mezzo di trasporto capace di voli di lunga durata a impatto zero. Realizzati con nuovi materiali e motorizzazioni elettriche o ibride, nuovi dirigibili vengono progettati dalla fine degli anni '90 in Germania, Stati

Uniti, Regno Unito, Francia, Russia, Brasile, Israele, Cina da aziende come Aeroscraft, Lockheed-Martin, Hybrid Air Vehicles, Flying Whales, Atlas. Tra le ultime, LTA Research, azienda del co-founder di Google Sergey Brin. Ambienti ideali sono grandi aree geografiche a bassa densità abitativa, prive di infrastrutture. Canada e Scandinavia, con le immense distanze e le difficoltà climatiche si impongono come possibili test bed. L'Artico, ancora una volta, torna a destare interesse. Ma c'è un'altra nicchia per il dirigibile. Gli obiettivi di sostenibilità ambientale che le agende internazionali promuovono puntano il dito sull'aviazione commerciale il cui sviluppo è stato esponenziale. Il turismo da opportunità diventa, nelle fragili aree nordiche, una minaccia. Nel 2018 a Stoccolma viene fondata da piloti, operatori ed esperti una startup, OceanSky, che nello stesso anno lancia un'operazione audace: utilizzare i dirigibili di nuova generazione per il settore del turismo esperienziale di lusso per voli artici sfruttando la fascinazione del dirigibile, i grandi spazi interni, la possibilità di operare a bassissima quota, il volo lento e silenzioso, il bassissimo impatto ambientale, la possibilità di operare con infrastrutture minime. Concetto che trascende il volare da A a B in fusoliere affollate che connettono aeroporti. La provocazione viene raccolta da una nicchia di persone abbienti che investono nell'idea del viaggio al Polo Nord, i media amplificano l'operazione al punto che altri operatori, come Grands Espaces, si affacciano ai mercati del turismo esperienziale. Nel ruolo di co-founder e Head of Design di OceanSky, mi trovo a interagire con operatori ed esperti e con praticamente tutte le aziende impegnate nella costruzione di nuovi dirigibili, tutti attratti (e intimoriti) dai grandi spazi artici e dalle loro potenzialità di business.

**Santiago Villalobos
Dantas**

Mestrado em Direito Polar na Universidade de Akureyri, no norte da Islândia.

Viveu seis anos na Islândia antes de se mudar para Portugal em 2023.

Desenvolve investigação por conta própria ou freelancer. Trabalhou como investigador, part-time, para o governo islandês.

E-mail:
santi.villalobos@gmail.com

**O imaginário do Mediterrâneo Polar:
um paradigma renovado proposto
por Vilhjalmur Stefansson**

A palestra proposta baseia-se na tese de mestrado em Direito Polar onde é abordado um novo paradigma do Ártico por Vilhjalmur Stefansson.

O Ártico é uma região vasta e escassamente povoada, com uma biodiversidade única, uma geografia rica e uma variedade de culturas locais. Em termos históricos, é também um território relativamente recente, no que diz respeito às sociedades ocidentais e meridionais. O seu afastamento e inacessibilidade contribuíram largamente para uma prolongada falta

de informação sobre a região, tornando o Ártico um lugar enigmático durante muito tempo. Assim, os imaginários sociais do Sul conceberam tipicamente o Norte como uma zona gelada e inóspita, privando-o de grande interesse. No entanto, durante a primeira parte do século XX, o antropólogo e explorador Vilhjalmur Stefansson desvendou muitos mistérios sobre o Ártico. Ao longo da sua vida e dos seus escritos, tentou modificar pelo menos tantas imaginações e imaginários inexactos e agora antiquados sobre o Ártico. Promotor do Norte, destacou o potencial e as oportunidades dessa região, com base nos seus estudos empíricos, experiências pessoais e interações extensas com as populações nativas. Além disso, Stefansson sugeriu que, num futuro próximo, a região do Ártico poderia ser vista como um lugar semelhante à região do Mediterrâneo: um importante polo sociocultural, económico e político. O conceito de Imaginário Polar Mediterrânico foi assim proposto por Stefansson há mais de um século, em 1920, e pretendia atribuir ao Ártico um papel central, devido à sua localização geoestratégica, que faz a ponte entre o Atlântico e o Pacífico e liga três continentes (Ásia, América e Europa).

Antonio Ventre

È Direttore del Museo “Umberto Nobile” di Lauro (Avellino). È Autore del libro *La Spedizione del dirigibile Norge* (2021), coautore de *La spedizione del Dirigibile Italia* (2022), e autore del libro *“Una grande impresa: Umberto Nobile e Roald Amundsen due destini legati al Polo”* (2023).

E-mail:
museonobilelauro@libero.it

Il Museo e l’Archivio “Umberto Nobile” come fonte documentale di studio

Il primo nucleo del Museo fu creato nel 1985 con una esposizione presso la locale scuola media, composta di cimeli e foto donati al Comune di Lauro dalla Famiglia Nobile, su disposizione dello stesso Umberto Nobile. Questa mostra, arricchita nel 1994 di un ampio archivio e numerosi altri cimeli, fu trasferita nell’attuale Museo e curata dal Col. Ovidio Ferrante, direttore del Museo Storico dell’Aeronautica. L’istituzione museale diede subito inizio a nuovi percorsi culturali, altrimenti inesistenti, che col passare del tempo hanno modificato lo stesso DNA della cultura del territorio. Principalmente gli scolari locali sono stati coinvolti

nelle tematiche legate alla figura di Umberto Nobile, con particolare riguardo alla storia delle esplorazioni polari; a questo progetto culturale hanno preso parte Enti e associazioni comunali, che, con la loro opera, hanno caratterizzato le programmazioni culturali della cittadina, con eventi che tuttora coinvolgono Istituzioni locali, nazionali e internazionali. Di particolare importanza è l’Archivio che contiene vasta documentazione relativa sia alla preparazione delle spedizioni *Norge* e *Italia* sia alla vita professionale, universitaria e politica del Generale; l’Archivio è diventato ben presto meta di studiosi e scrittori che necessitavano di approfondire e verificare le loro conoscenze sulla storia delle esplorazioni polari con il conforto dei documenti. Da sottolineare è anche la promozione di incontri tra cultori di storia delle esplorazioni polari, con la programmazione annuale di convegni, seminari ed eventi celebrativi, dando luogo a dibattiti e confronti sui tanti punti di vista che caratterizzano questo

campo. Questi eventi sono estremamente importanti per un'ulteriore diffusione delle tematiche proposte e discusse, in quanto queste vengono a loro volta riproposte nelle sedi di provenienza dei convegnisti, dando luogo alla disseminazione della conoscenza. Umberto Nobile è tuttora figura di interesse internazionale nel campo dell'esplorazione e delle scienze polari. Ciò ha fatto sì che il Museo fosse al centro di una rete nazionale e internazionale con tante Istituzioni aventi interessi vari sulle tematiche polari. In particolare, sono stati consolidati rapporti di collaborazione con Istituzioni russe e norvegesi, dato il particolare rapporto intercorso tra Nobile queste due Nazioni.

ISBN: 978-65-997788-7-2

CDL



9 786599 778872



Escola Superior de Defesa

e-mail: esd.comsoc@defesa.gov.br

Grupo Latino de Ciências Polares

e-mail: glscpolar@gmail.com