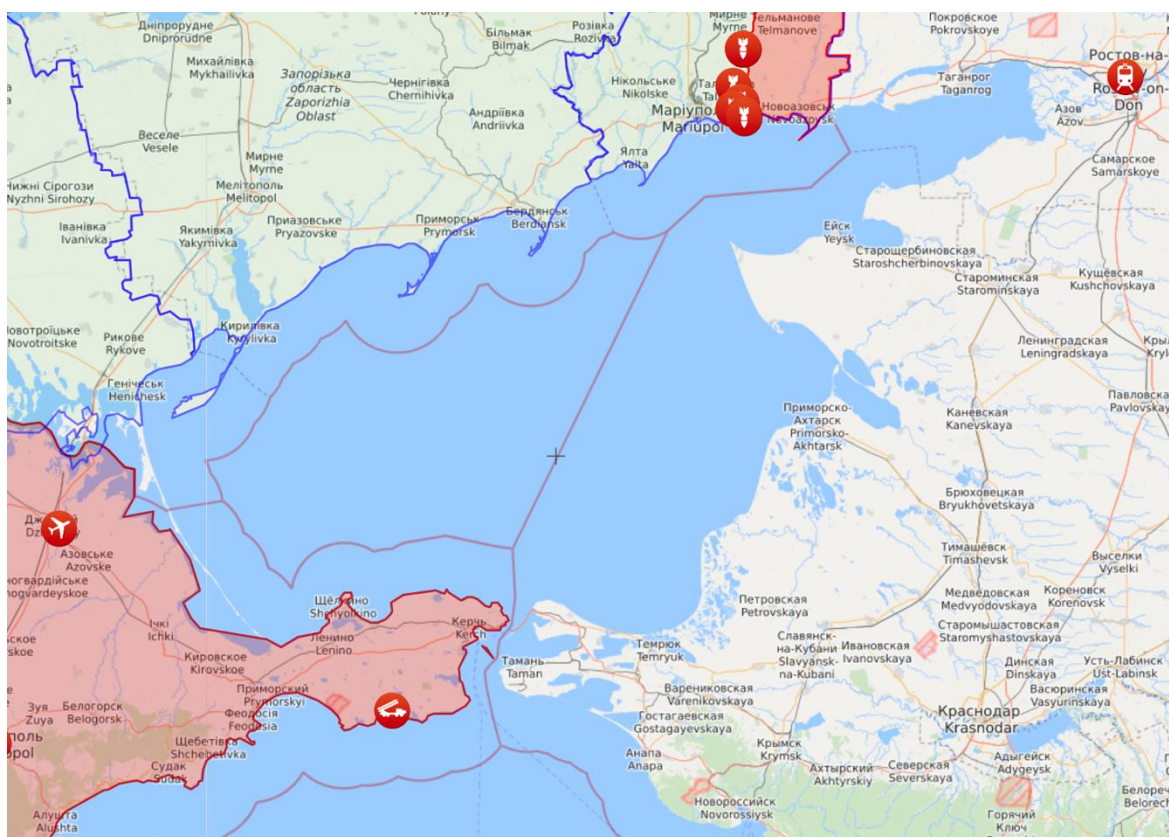


Tempesta geopolitica nel Mare di Azov: verso la marittimizzazione del conflitto russo - ucraino?

A partire alla primavera 2018, una crescente tensione si è registrata tra Russia e Ucraina nella parte Nord-orientale del Mar Nero, lungo lo stretto di Kerch che dà accesso al Mare di Azov. Al di là del valore strategico di quest'area legato al conflitto russo – ucraino sul Donbass e sulla Crimea, il Mare di Azov riveste un significato particolare per via degli interessi economici, tanto per Mosca, quanto per Kiev. Per la Russia, su questo mare interno vi è la foce del fiume Don, una fondamentale via di trasporto marittimo collegata con le maggiori aree industrializzate del Paese. Per l'Ucraina i porti del Mare di Azov – che hanno sempre rivestito un'importanza per la vicinanza alle aree carbonifere e industriali del bacino del Donbass e come canale di esportazione del grano – hanno perso traffico commerciale a causa del conflitto nell'hinterland, in particolar modo il porto di Mariupol, ma hanno ulteriormente incrementato il proprio valore strategico dopo la perdita del controllo della Crimea e dunque del porto di Sebastopoli.

L'area, nonostante le tensioni che si sono registrate agli inizi del conflitto attorno alla città portuale di Mariupol, è sostanzialmente rimasta lontana dal baricentro delle tensioni militari dopo il 2014, ma ovviamente la striscia costiera dell'Ucraina è sotto pressione strategica per l'ampliamento della costa del Mar Nero sotto controllo russo, in Crimea e nella regione di Donetsk. La situazione si è ulteriormente deteriorata a partire dalla primavera di quest'anno con la decisione da parte russa di realizzare il ponte sullo stretto di Kerch che unisce la penisola di Crimea con la Russia. I porti di Mariupol e di Berdyansk, difatti, dipendono totalmente dal transito attraverso lo stretto di Kerch.



Le aree di conflitto tra Ucraina e Russia nel Mare di Azov secondo una fonte ucraina, www.liveuamap.com

Anche per Mosca il controllo degli stretti ha un valore strategico, non solo come strumento di pressione economica sull'Ucraina, perché il Mare di Azov rappresenta un'importante via di trasporto marittimo che collega Mosca e le aree più industrializzate della Russia con il Mar Nero e dunque con il Mediterraneo. Il Mar di Azov rappresenta dunque la principale porta di accesso dello sviluppato sistema di trasporto fluviale interno russo che collega la Russia centrale, gli Urali e l'Asia centrale con il Mediterraneo orientale e con l'Europa centrale attraverso il sistema di comunicazione Mar Nero – Danubio. Il Mare di Azov è lo sbocco del fiume Don che a sua volta è parte di un più importante sistema di trasporto fluviale collegato – attraverso il canale Volga/Don costruito negli anni cinquanta – con il fiume Volga, il più grande fiume europeo e importantissimo corridoio di trasporto fluviale russo.

Uno scivolamento delle tensioni russo – ucraine dalla terra verso il mare è iniziato ad affiorare agli inizi del 2018, in particolare in concomitanza con l'avvio della costruzione da parte russa del ponte sullo stretto di Kerch che unisce la Crimea con la Russia.

Un ponte strategico e i rischi di marittimizzazione del conflitto ucraino

Nel mese di maggio, imprese russe hanno portato a termine la costruzione della parte stradale del ponte sullo stretto che è stato aperto al traffico e nominato "Ponte della Crimea". L'Unione Europea ha condannato la realizzazione dell'opera, inserendo nella propria lista di sanzioni le 6 aziende russe che avevano completato il progetto. La realizzazione dell'opera, contestata da Kiev e dalla UE, ha prodotto un aumento della tensione per il timore ucraino che essa potesse essere utilizzata per bloccare il transito delle proprie navi dal Mar Nero al Mare di Azov. Ovviamente la costruzione del ponte non va vista solo dal punto di vista marittimo, ossia come una restrizione ulteriore del *choke point* dello stretto di Kerch, ma anche come un'infrastruttura chiave per il supporto logistico/militare alla Crimea e come un canale di supporto vitale per acqua e gas verso la popolazione e l'industria della penisola, visto che le forniture da parte di Kiev verso la Crimea sono state interrotte dopo l'annessione russa.

Concentrandosi solamente sul valore strategico dell'opera dal punto di vista del traffico marittimo verso i porti dell'Ucraina, è importante considerare che la costruzione del ponte di Kerch ha creato una ulteriore restrizione della tipologia di navi in grado di passare lo stretto, non particolarmente nella larghezza quanto nella altezza della campata del ponte.

Le dimensioni del ponte, difatti, creano un ulteriore vincolo di transito rispetto allo stretto e non consentirebbero il passaggio del naviglio medio più grande, come lo standard Panamax che, pur non rappresentando la maggioranza del traffico verso i porti ucraini, potrebbe avere un impatto importante sul valore delle merci movimentate in questi porti. Secondo le autorità portuali ucraine, questo tipo di navi genererebbero oltre il 40% del fatturato dei porti del Mare di Azov. Le autorità portuali ucraine sostengono, ad esempio, che solo i provvedimenti di chiusura dello stretto (fino a 72 ore), adottati durante il periodo della costruzione del ponte, abbiano già comportato un danno economico stimabile in 20 milioni di dollari, mentre più difficile da stimare è il danno economico di lungo periodo causato dalla grandezza della infrastruttura. È comunque verosimile che le navi più grandi che servivano i porti ucraini del Mare di Azov dovranno essere sostituite con navi più piccole con trasbordi che aumentano i costi della logistica, sia in entrata che in uscita.



Immagine tratta dal sito ufficiale russo del progetto del Ponte sullo stretto di Kerch www.most.life

Ci appare tuttavia che la vulnerabilità più rilevante per il sistema economico ucraino del Mare di Azov, anche dopo la costruzione del ponte, non sia tanto quella fisica legata alla nuova infrastruttura – che ha comunque un impatto – quanto quella “politica”, legata alle differenti forme di contingentamento, rallentamento e blocco del traffico che le autorità russe possono porre in essere a danno del transito dal Mar Nero al Mare di Azov. Questo anche in virtù del fatto che la struttura del ponte rappresenta una limitazione fisica nota, per superare la quale possono essere studiate opportune contromisure – che ovviamente hanno un costo. Ma per un flusso economico e commerciale, il costo più alto è quello dell’imprevedibilità degli ostacoli che possono produrre uno scorrimento a singhiozzo per numerosi motivi: da ispezioni capillari per motivi di sicurezza o ambientali, a code e attese per il pilotaggio delle navi attraverso lo stretto. Prima dell’annessione della Crimea da parte russa, questi problemi non si ponevano in quanto la situazione era inversa e il passaggio dello stretto di Kerch avveniva nella parte ucraina della linea di delimitazione delle acque territoriali ed era pertanto Kiev a gestire l’attraversamento e il pilotaggio delle navi attraverso lo stretto (risuotendone anche i diritti). Tutto ciò è radicalmente cambiato dopo l’annessione e controllo della Crimea da parte di Mosca: ora la gestione del transito in entrata e in uscita è regolato dalle autorità di Mosca (la polizia di frontiera terrestre e marittima russa è tornata ad essere, dal 2003, un ramo del FSB, i servizi di sicurezza russi). Ovviamente l’atteggiamento delle autorità russe sul transito delle navi ucraine attraverso lo stretto muta con il mutare dei rapporti politici e delle tensioni tra Kiev e Mosca, producendosi in costi diretti e indiretti per l’economia dei trasporti del Mare di Azov. Ai costi diretti dei ritardi e degli ostacoli va a sommarsi anche l’incremento dei costi assicurativi per via di un aumento del rischio politico.

La questione travalica, ovviamente, il solo ambito dello stretto di Kerch e si estende più in generale alla problematica estremamente complessa dei contenziosi marittimi nel Mar Nero e nel Mare di Azov, in corso e potenziali, tra Russia e Ucraina, al punto che potrebbe quasi parlarsi di un *frozen conflict economico* tra i due Paesi, in cui la particolarità dell’ambiente marittimo, l’orografia delle coste, i meccanismi di funzionamento degli scambi marittimi e il diritto del mare creano un mix

potenzialmente esplosivo in grado di danneggiare in particolare gli interessi economici e marittimi dell'Ucraina. Sono praticamente infinite le occasioni per bloccare o ritardare significativamente il traffico commerciale verso i porti del Mare di Azov al punto da renderlo incerto e non affidabile: dalle ispezioni ripetute e prolungate, alle norme ambientali, alle procedure di transito lungo i *choke points*, alle esercitazioni militari, alle interdizioni di accesso, alla ipotizzabile proclamazione di una Zona Economica Esclusiva. La questione era già emersa dopo il conflitto del 2014, al punto che nel 2016 Kiev aveva aperto una disputa giuridica con Mosca, deferendo a una Corte arbitrale la decisione sui propri diritti sulle risorse naturali della zona economica esclusiva al largo della Crimea, nel Mar Nero e nel Mare di Azov, includendovi anche l'illegalità dell'iniziativa russa di costruire unilateralmente un ponte nello Stretto di Kerch.

Fino agli inizi del 2018, i russi hanno mantenuto un approccio non orientato verso un'escalation dell'annessione con l'Ucraina nella dimensione marittima, consentendo alle navi di Kiev il transito verso il Mare di Azov senza particolari restrizioni.

Come detto, tuttavia, dalla primavera del 2018, le tensioni sono notevolmente aumentate tra i due Paesi con il tentativo di Mosca di ribadire il suo controllo dello spazio marittimo nel Mare di Azov, anche attraverso la costruzione del ponte sullo stretto di Kerch. In ciò favorita dall'inesistenza della flotta militare ucraina che, già modesta, ha visto la defezione dei 4/5 delle sue navi verso la Russia durante la crisi del 2014, e dai meccanismi degli equilibri del potere marittimo garantiti dalla convenzione di Monteaux degli inizi del novecento, che fa del Mar Nero un co-dominio strategico turco – russo. In parallelo Kiev ha iniziato a spostare l'attenzione verso un allargamento del confronto militare nello spazio marittimo del Mare di Azov, puntando probabilmente al rafforzamento delle proprie capacità militari navali in questo mare interno, e avviando la costruzione di una nuova base navale nel Mare di Azov, presso il porto di Berdiansk. Le prime due unità navali, due motocannoniere classe Gyurza-M (Kremenchuk e Lubny) sono state costruite nei cantieri Kuzna on Ribalsky di Kiev (posti sul fiume Dnepr e fino al 2017 denominati Leniskaya Kuznya) e trasportate nel Mare di Azov via terra ai primi di settembre. Ad esse si sono aggiunte, a fine settembre, due altre navi militari, la U-500 Donbass, una vecchia unità di supporto trasformata in nave Comando, e il rimorchiatore militare Korets. Queste ultime due navi militari hanno attraversato lo stretto di Kerch il 23 settembre sotto il controllo e la scorta dalle autorità russe, rispettando le procedure di transito introdotte da Mosca. Esse sono le prime navi militari ucraine che transitano dal Mar Nero nel Mare di Azov dopo il conflitto del 2014 e dopo la costruzione del ponte sullo stretto.

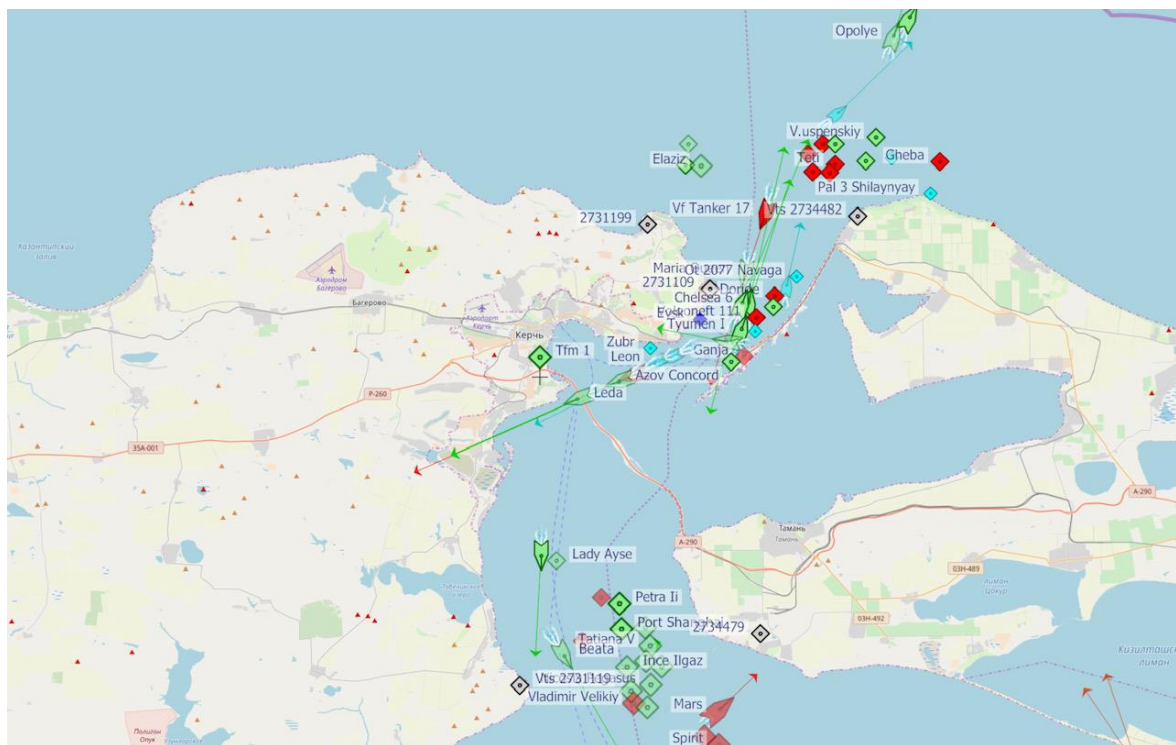
La situazione è invece precipitata due mesi dopo, il 25 novembre, quando un secondo convoglio composto da un rimorchiatore militare e altre due motocannoniere ucraine classe Gyurza-M (Nikopol e Berdyansk) hanno cercato di attraversare lo stretto di Azov senza richiedere l'autorizzazione al transito alle autorità russe, provocando l'intervento della guardia costiera del FSB che, dopo un breve conflitto a fuoco, ha catturato il rimorchiatore e le due navi militari di scorta. In seguito all'incidente, 24 militari ucraini sono stati arrestati, alcuni dei quali feriti. Secondo le autorità di Mosca le navi ucraine erano entrate illegalmente nelle acque territoriali russe senza rispettare gli ordini delle autorità dei guardia coste russi.

Conseguenze dell'incidente, valutazioni e conclusioni

L'incidente marittimo di fine novembre nello stretto di Kerch ha prodotto una forte reazione da parte del governo ucraino che ha messo le forze armate in massima allerta e ha introdotto la legge marziale per 30 giorni nelle aree del Paese che potrebbero essere interessate da un eventuale conflitto con Mosca (10 delle 24 regioni del Paese). È stato anche emesso un *visa ban* per i cittadini maschi russi tra i 16 ed i 60 anni. Da par suo Putin ha accusato l'Ucraina di una deliberata provocazione militare e le navi e gli equipaggi della marina ucraina sono ancora sotto arresto in Russia.

Il cancelliere tedesco Angela Merkel ha attivato un'attività diplomatica di mediazione tra Kiev e Mosca, essendosi il presidente russo Putin rifiutato di parlare telefonicamente con il presidente ucraino Poroshenko.

Il presidente americano Trump si è trovato costretto ad annullare il previsto incontro con il presidente russo al margine del G20, senza accusare in modo particolare nessuna delle due parti, ma richiedendo la liberazione dell'equipaggio ucraino. In seguito all'incidente le autorità russe hanno provveduto a bloccare lo stretto con una petroliera posta lungo tutta l'apertura del ponte, interrompendo per qualche giorno il traffico commerciale tra Mar Nero e Mare di Azov, dimostrando la loro capacità di produrre un importante danno economico all'ucraina senza la necessità di ricorrere allo strumento militare. L'Ucraina, difatti, trae una parte importante del bilancio dello Stato dall'economia marittima delle regioni del Mare di Azov, che Mosca ha sotto controllo economico detenendo le chiavi di entrata e di uscita da questo mare interno. In caso di rinnovata crisi Mosca potrà nuovamente avvalersi delle sue capacità di blocco economico della regione con il duplice obiettivo di danneggiare le capacità militari di Kiev e di dimostrare alla popolazione delle regioni costiere sul Mar di Azov la loro dipendenza economica dalla volontà di Mosca.



Il transito ripreso nello stretto di Kerch dopo la crisi di fine novembre. fonte: MarineTraffic

Infine, come bilancio di questa piccola crisi, va sottolineato come le reazioni internazionali siano state piuttosto misurate e la maggior parte dei Paesi terzi si sono posizionati per una *deescalation* della tensione e per chiedere alla Russia di ristabilire il libero accesso alle acque del Mare di Azov alle navi ucraine, cosa che i russi hanno fatto. La posizione americana è stata più articolata. Più neutrale quella del presidente Trump, più assertiva quella dell'ambasciatore americano presso le Nazioni Unite Nikki Haley, che alle Nazioni Unite ha ricostruito la vicenda in maniera favorevole all'Ucraina, dando la colpa dell'incidente alla Russia e affermando che gli USA manterranno le sanzioni attualmente in essere contro Mosca e che episodi come l'incidente del 25 novembre rappresentano un abuso e che producono un deterioramento delle relazioni con gli USA.

Anche in questi termini, tuttavia, la reazione americana può considerarsi complessivamente moderata. Leggermente più critica la dichiarazione del rappresentante inglese presso le Nazioni Unite che – tra l'altro – ha definito le azioni di Mosca al pari di un'aggressione economica contro l'Ucraina.

Analisi, valutazione e conclusioni

Complessivamente ci appare che l'incidente non vada classificato come uno scontro militare quanto piuttosto come un conflitto giuridico/economico con cui Kiev ha cercato di effettuare l'attraversamento dello stretto di Kerch senza richiedere il permesso alle autorità russe, perseguendo l'obiettivo di ristabilire una propria libertà di circolazione attraverso gli stretti e disconoscendo l'autorità che de facto Mosca ha assunto nel controllarne il transito; ciò ha attivato la violenta reazione di Mosca che ha dovuto pagare un piccolo prezzo di immagine internazionale. Allo stesso tempo, però, Kiev ha mostrato la sua vulnerabilità sia economica che militare, che Mosca può sfruttare nel caso in cui l'Ucraina tenti di rimettere in discussione il controllo russo della penisola della Crimea.

L'esercizio del rigido controllo dell'accesso al Mare di Azov non rappresenta per Mosca solo l'affermazione della propria conquistata sovranità sulla penisola della Crimea e sulle sue "acque territoriali", ma risponde anche a un preciso significato di condizionamento economico e commerciale della vicina Ucraina. Mosca non ha interesse ad attuare una strategia di "strangolamento" economico dei porti dell'Ucraina, ma piuttosto quello di mantenere il controllo tattico dell'accesso, consentendolo o bloccandolo a seconda di come si muove, agisce e reagisce il governo di Kiev sia nel Mare di Azov ma, potenzialmente, anche sul più ampio teatro del conflitto nel Donbass. In questo senso lo scontro marittimo di fine novembre tra Mosca e Kiev va probabilmente interpretato come una reazione/segnale russo all'Ucraina rispetto ai tentativi di spostare la conflittualità sul terreno marittimo costruendo una nuova base navale nel Mare di Azov e di concentrarvi assetti militari leggeri e rapidi.