

Lo Stretto di Kerch

Il Ponte di Crimea

In uno dei nostri primi report, avevamo indicato l'area dello Stretto di Kerch, come un luogo dall'alta valenza strategica e simbolica. In particolare ci eravamo soffermati sull'importanza del Ponte di Crimea, inaugurato personalmente da Putin nel 2018. L'infrastruttura è stata concepita da Mosca come via principale per collegare la "madrepatria Russia" alla penisola di Crimea, occupata illegalmente da Mosca nel 2014. La costruzione del ponte ha assolto a molteplici scopi. In primo luogo, il ponte ha consentito alla Russia di assicurare ulteriormente la sua presa strategica sulla Crimea e di esercitare continue pressioni economiche e politiche sull'Ucraina. In secondo luogo dimostra che la Russia concepisce il diritto internazionale attraverso meri rapporti di forza e difatti, attraverso questa costruzione, ha imposto il proprio controllo sullo Stretto di Kerch, la porta del Mar d'Azov. In terzo luogo, questa imponente struttura simboleggia, nell'immaginario nazionale, la risurrezione della grandezza russa, e allo stesso tempo, è un monumento per l'uomo che, secondo la propaganda del Cremlino, l'ha resa possibile, ovvero Vladimir Putin.

A tutto questo si aggiunge che il ponte è stata una importante infrastruttura per la logistica militare, dal momento che ha consentito il passaggio di carri armati, truppe e mezzi militari di vario genere. Bisogna infatti ricordare che è proprio dalla Crimea che è partito l'attacco diretto verso il Sud dell'Ucraina.

Per le ragioni qui esposte, è utile riproporre la parte del nostro report con focus sullo Stretto di Kerch, aggiornato alla luce degli ultimi avvenimenti.



Il ponte

Il completamento del ponte, esteso per 19 chilometri e frutto di un investimento da 228 miliardi di rubli (3,5 miliardi di euro), rappresenta un passaggio fondamentale attraverso il quale Mosca ha sancito il proprio potere sull'area del Mar d'Azov, rendendo quest'ultimo un mare sotto controllo russo. La guerra scatenata da Putin nel febbraio del 2022 ha consentito all'uomo forte di Mosca di completare il proprio disegno espansionistico con l'occupazione delle regioni dell'Ucraina orientale.

Attraverso questa infrastruttura poi Putin ha voluto certificare che la penisola contesa di Crimea è oramai una parte inscindibile della Russia.

Il ponte ha inoltre una valenza economica per i russi. E' grazie a quest'ultimo ad esempio che il turismo verso la Crimea, una delle zone di villeggiatura più apprezzate, ha avuto un nuovo slancio. La nuova struttura permette poi ai prodotti provenienti da Sebastopoli, di essere commerciati in Russia. Il ponte ha avuto, in questi anni, un'altra funzione strategica: impedire o quantomeno rallentare il passaggio delle navi ucraine attraverso lo Stretto di Kerch. L'altezza, di soli 33 metri e la distanza tra le arcate, hanno ridotto notevolmente le dimensioni delle imbarcazioni in grado di attraversare lo Stretto. Questo ostacolo ha ostruito il passaggio alle numerose imbarcazioni ucraine, utilizzate dall'industria metallurgica per raggiungere il porto di Mariupol. Si stima che un terzo delle navi adibite al trasporto di materiali metallurgici e container, ovvero le imbarcazioni Panamax, non siano state più in grado di raggiungere i porti ucraini che si affacciavano sul Mar d'Azov. Oltre al suo valore strategico, come abbiamo visto già nell'introduzione, il Ponte di Crimea rappresenta un simbolo di orgoglio russo, una sorta di "rimedio" per una serie di umiliazioni che, nella narrazione governativa, il popolo ha dovuto sopportare dopo la dissoluzione dell'Unione Sovietica

L'attacco al Ponte di Crimea

All'alba del 6 ottobre (2022) un'esplosione ha colpito il ponte di Kerch. Lo scoppio ha pesantemente danneggiato il tratto autostradale del ponte, colpendo anche un treno merci che transitava sulla ferrovia adiacente provocando danni alle rotaie. Il New York Times ha sostenuto in un articolo¹ la tesi secondo la quale l'attacco al ponte è stato realizzato dai servizi segreti ucraini, anche se non vi sono state ad oggi rivendicazioni ufficiali.

Il danno inferito ha una forte valenza strategica, dal momento che colpisce la Russia sotto molteplici aspetti. Innanzitutto, così com'era stato per l'affondamento dell'incrociatore Moskva, va considerato nel suo impatto simbolico poiché colpisce un'icona del potere russo nell'area e allo stesso tempo dimostra come i servizi di sicurezza di Mosca non siano in grado di difendere le proprie infrastrutture chiave. Questo potrebbe produrre un effetto destabilizzante sulla popolazione e sull'esercito stesso che viene percepito come debole e estremamente vulnerabile.

In secondo luogo, poi, è stato raggiunto l'obiettivo di Kyiv, di colpire il ponte per danneggiare la logistica militare russa, isolando la Crimea e di conseguenza i territori di Kherson. Non è da escludere quindi che questo episodio rappresenti il preludio di una successiva controffensiva nell'area.

Per queste ragioni i canali Telegram filorussi sono andati in subbuglio richiedendo una risposta forte da parte della leadership russa. Purtroppo la replica di Mosca non si è fatta attendere e ha colpito prevalentemente obiettivi civili. Infatti, la mattina del 10 ottobre, la capitale Kyiv, così come il resto dell'Ucraina, si sono svegiate sotto una pioggia di missili lanciati dall'esercito russo. In realtà appare verosimile considerare che i russi stessero progettando l'attacco verso le città ucraine dall'inizio di ottobre² e che quindi l'attacco al ponte non sia stato altro che un pretesto per alzare il livello dello scontro.

¹ <https://www.nytimes.com/2022/10/08/world/europe/ukraine-crimea-bridge-explosion.html>

² <https://www.ukrinform.net/rubric-ato/3590063-russia-has-been-planning-missile-strikes-on-ukrainian-infrastructure-since-early-oct-intelligence.html>

Lo Stretto di Kerch

Per comprendere l'importanza economica e politica del ponte di Crimea, è necessario soffermare la nostra attenzione sull'area che quest'ultimo attraversa, ovvero lo Stretto di Kerch che mette in comunicazione il Mar d'Azov e il Mar Nero. Proprio attraverso questa imponente costruzione infatti, Putin ha voluto suggellare il controllo su un'area che riveste un'importante ruolo per la Russia. Infatti controllare il Mar d'Azov significa garantire un continuo rifornimento di viveri per la popolazione della Crimea e di armi per l'esercito che staziona nella penisola.



Fonte: Stratfor

In gergo lo stretto di Kerch è quello che si definisce un chokepoint. Con tale termine ci si riferisce a luoghi geografici che per le loro caratteristiche morfologiche limitano la capacità di circolazione e non possono essere facilmente oltrepassati per vie alternative, se non sostenendo costi economici significativi e accumulando ritardi nel tragitto.

I chokepoint marittimi sono particolarmente diffusi e in alcuni casi sono il risultato dei vincoli della geografia fisica mentre in altri, vale a dire Suez e Panama, sono creazioni artificiali.

Più nello specifico, definiamo il chokepoint marittimo come un luogo che costringe il traffico navale a convergere e a causa di alcune caratteristiche fisiche come profondità, larghezza o navigabilità, ne limita il movimento. La sua capacità di accogliere la navigazione è pertanto limitata. Ecco allora che si comprendono le ragioni che hanno spinto il Cremlino a progettare l'infrastruttura prevedendo arcate ravvicinate in modo ridurre ulteriormente la navigabilità attraverso lo stretto. Esso è infatti transitabile solo attraverso il Canale Kerch–Yenikale, largo appena 120m. A causa delle caratteristiche fisiche il tratto di mare può essere attraversato solo da navi di dimensioni ridotte, con pescaggio inferiore a 8 metri e non più lunghe di 160 metri. In ogni caso il passaggio verso il Mar d'Azov non può superare il volume di 60 navi al giorno. I porti ucraini di Mariupol e Berdyansk,

prima di cadere in mano russa, commerciavano, attraverso lo Stretto di Kerch, il 25%³ dell'export totale ucraino di metalli.

Lo Stretto secondo il diritto internazionale

Il regime giuridico degli stretti utilizzati per la navigazione internazionale è uno dei temi più sensibili nell'ambito del diritto internazionale e delle relazioni tra gli stati rivieraschi. Questo perché sugli stretti insistono sia acque territoriali degli stati costieri sia vie essenziali alla navigazione internazionale. Secondo la legge sul mare la sovranità di ogni Stato all'interno delle acque territoriali è limitata dal diritto di transito attribuito alle navi, anche da guerra, degli Stati stranieri, detto "diritto di passaggio inoffensivo". Il passaggio è considerato inoffensivo quando non è atto a pregiudicare la pace, il buon ordine o la sicurezza dello Stato rivierasco. Questa disciplina si applica anche agli stretti marittimi attraverso i quali la navigazione internazionale è consentita a condizione che il passaggio sia continuo e rapido e non minacci la sovranità degli stati rivieraschi.

Prima dello scoppio di questa guerra, il Mar d'Azov, tuttavia, aveva una disciplina giuridica complessa e la Russia negava la sua natura di mare internazionale. Oggi il mare è contornato da aree sotto il controllo russo ed è quindi poco significativo parlare ancora di accordi bilaterali tra le parti.

Il documento che ne disciplinava la giurisdizione è il Trattato del 2003 siglato tra la Federazione Russa e l'Ucraina sulla "cooperazione nell'uso del Mar d'Azov e lo Stretto di Kerch". In realtà il trattato non è stato mai ufficialmente ratificato né dalla Russia né dall'Ucraina. L'accordo qualificava l'Azov come "mare storicamente interno" dei due paesi, quindi soggetto alla piena sovranità di questi e non navigabile liberamente secondo il "diritto di passaggio inoffensivo". Il mare risultava infatti chiuso alla libera navigazione di navi mercantili e militari di Stati terzi, con l'eccezione di quelle che vi entravano avendo come destinazione il porto di uno dei due paesi ovvero su invito di questi. Va detto che l'accordo del 2003 concedeva in ogni caso alla Russia un diritto di veto sulle navi militari che potevano attraccare nei porti ucraini.

Sulla base del supposto diritto di veto la Russia riteneva di poter regolare la navigazione attraverso lo stretto di Kerch e di procedere pertanto con ispezioni alle imbarcazioni. Più volte la Russia ha eccepito ragioni di sicurezza nazionale per imporre il divieto di passaggio anche a navi ucraine. Il motivo ufficiale era legato alle preoccupazioni per l'incolumità del ponte costruito sullo stretto, anche se in realtà era abbastanza evidente la volontà di controllare il traffico commerciale in transito e l'accesso ad alcuni porti, come quello di Mariupol.

Secondo i dati del Ministero delle Infrastrutture dell'Ucraina, solo nel periodo tra aprile e settembre 2018 le autorità russe hanno fermato 148 navi commerciali, ucraine e internazionali.

Inoltre nel 2015, il ministro dei trasporti Russi ha imposto con una legge unilaterale, la necessità per le navi ucraine di richiedere un'autorizzazione per passare dallo stretto a sottolineare il predominio del suo paese sul luogo.

³ <https://www.epc.eu/en/Publications/The-Sea-of-Azov-should-not-become-a-Russian-lake~1e8a5c>