

## Nato e Russia, la situazione torna “fredda”

Prima parte - Stretto di Kerch



*Il potenziale di rischio insito nello scontro tra i paesi occidentali e la Russia si estende a una pluralità di ambiti e coinvolge molteplici aree geografiche. Va peraltro tenuto presente che la Russia ha dimostrato in passato di avere una chiara consapevolezza di quelli che sono le “linee rosse” non oltrepassabili oltre le quali ogni azione andrebbe in collisione direttamente con i propri interessi strategici.*

*Per questo l’Ucraina è tornata ad essere un’emergenza. In questo caso la “linea rossa” è rappresentata dalla entrata dell’Ucraina nella Nato, che rappresenterebbe secondo Mosca una intollerabile ingerenza in un’area da sempre considerata di influenza nonché una minaccia militare troppo vicina ai propri confini. Se l’ingresso dell’Ucraina nell’Alleanza Atlantica appare essere un punto di non ritorno non è da escludere che la Russia possa considerare intollerabili anche decisioni meno formali, come ad esempio il dispiegamento di sistemi di difesa missilistici americani nel territorio dell’ex repubblica dell’Unione Sovietica.*

*Da qualche mese si stanno rincorrendo voci di una possibile invasione dell’Ucraina accreditata dalla dislocazione nei pressi dei confini di circa 100 mila uomini dell’esercito russo. È evidente come si la possibilità di un’invasione vera e propria comporterebbe un prezzo economico politico e militare incalcolabile.*

*Le situazioni di alta tensione tra Ucraina e Russia sono molteplici a dimostrazione di un elevato potenziale di rischio. Infatti i diversi dossier aperti possono in ogni momento degenerare fornendo il casus belli per un intervento militare. Come detto, un’evoluzione in questo senso avrebbe ripercussioni rilevanti sia sul piano geopolitico che economico (si pensi solo alle forniture del gas russo all’Europa che transitano attraverso l’ex paese dell’Unione Sovietica).*

*Con questo primo dossier iniziamo a presentare in dettaglio i singoli punti di tensione*

## Introduzione

La prima zona di tensione che prendiamo in considerazione è quella della regione del Mar d'Azov, un'area strategica inserita nel più ampio quadro geostrategico del Mar Nero contestato da tempo immemorabile<sup>1</sup>.

La Russia considera la questione del Mar d'Azov di grande interesse: dopo essere riuscita a collegare i propri territori con il territorio conteso di Crimea attraverso lo Stretto di Kerch, l'obiettivo potrebbe essere quello di raggiungere Mariupol e Odessa, realizzando quindi il progetto iniziale dell'era zarista della cosiddetta Novorossija<sup>2</sup>.



In gergo, lo stretto di Kerch 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 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 a convergere e a causa di alcune caratteristiche fisiche, profondità, larghezza o navigabilità, limita il movimento. La sua capacità di accogliere la circolazione marittima è pertanto limitata. Alla luce di quanto detto, si comprendono quindi le ragioni che spingono Russia e Ucraina a contendersi questo stretto.

## La cronaca recente

Mercoledì 8 dicembre, l'Agenzia per la Sicurezza Russa ha dichiarato che una nave da guerra ucraina, non armata, si stava dirigendo verso lo stretto di Kerch, ignorando i

---

<sup>1</sup> Fin dai tempi delle invasioni barbariche da parte degli Unni e degli Avari, dall'essere oggetto di contesa nel XVII e XVIII secolo tra l'impero russo di Pietro I e di Caterina II contro l'Impero ottomano, allora incarnato dai suoi proxy tartari.

<sup>2</sup> Nuova Russia è un termine storico che denota l'area a nord del Mar Nero che fu conquistata dall'Impero russo alla fine del XVIII secolo.

comandi a invertire la propria rotta. I Servizi di Sicurezza Federale Russi che controllano i confini, infatti hanno rilasciato una nota secondo la quale la nave, Donbas,<sup>3</sup> *“was sailing in the waters of the Sea of Azov towards the Kerch Strait”*. La nave, secondo la FSB, ha lasciato il porto di Mariupol alle 9:12 di mattina, ora locale e ha iniziato a navigare verso lo stretto di Kerch, senza aver richiesto l’autorizzazione alle autorità russe, come invece impone una legge dell’Ottobre 2015, stabilita unilateralmente dal Ministro russo dei Trasporti. Alle 13:45, ora locale, una imbarcazione della guardia costiera russa dell’FSB, che scortava la nave ucraina ha avvertito quest’ultima della necessità di rispettare la legislazione russa, e che diversamente il gesto sarebbe stato interpretato come una provocazione. L’FSB ha affermato che *“These actions pose a threat to the safety of navigation”*.

Dal canto suo, l’Ucraina, ha risposto che la nave non aveva alcuna intenzione di dirigersi verso lo stretto di Kerch. Il ministro della Difesa ucraino Alexei Reznikov ha commentato: *“È molto strano che i servizi speciali russi abbiano visto una minaccia da una nave di ricerca e soccorso, una nave senza armi. In generale, il Mare di Azov è una zona d’acqua condivisa, siamo lì legalmente.”* Non solo, ma l’ambasciata USA a Kiev, su twitter, ha rilasciato una dichiarazione inusuale dai toni forti, scrivendo che la nave ucraina non stava facendo nulla di illegale e aggiungendo: *“Russia’s false allegations are part of its ongoing campaign to distract from its latest aggressive, provocative action,”*

L’agenzia di stampa del governo russo, Tass Russian news Agency, ha riportato che in seguito all’accaduto, si è creato anche uno stallo in prossimità dello stretto di Kerch, con decine di navi ferme in attesa che la situazione si risolvesse. Tutto questo accadeva mentre Biden e Zelensky, il presidente ucraino, stavano avendo una conversazione per aggiornarsi sugli ultimi sviluppi della situazione di tensione e qualche giorno dopo il summit virtuale tra Putin e il Presidente americano.



Nave Donbas entrata in servizio per l’URSS nel 1969, serve oggi come nave ammiraglia per la Marina ucraina. Catturata dai Russi, nel 2014, è stata riportata nel porto di Odessa da Sebastopoli

<sup>3</sup> L’imbarcazione prende il nome dalla regione al centro del conflitto dal 2014 tra Russia e Ucraina

## Lo Stretto di Kerch

Lo Stretto di Kerch mette in comunicazione il Mar Nero con il Mar d'Azov, - limitato a nord dall'Ucraina, a est dalla Russia e a ovest dalla penisola di Crimea - e separa la penisola di Kerch, ufficialmente territorio ucraino ma de facto sotto il controllo dei russi (come tutta la Crimea), dalla penisola di Taman, in territorio russo.

Lo stretto ha un'ampiezza che va dai 4.5 ai 15 km e una profondità di 18 m e la città di Kerch, da cui prende il nome, è de iure, secondo la risoluzione delle Nazioni Unite, parte integrante dell'Ucraina, de facto invece è parte della Russia.

Nonostante l'ampiezza, esso è 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.



Immagine della regione presa dal sito Stratfor

## Una disputa territoriale e giuridica

Lo stretto di Kerch è stato al centro di una disputa territoriale tra Russia e Ucraina fin dal 29 settembre 2003, quando la Russia ha iniziato la costruzione di una diga con lo scopo di unire l'isola di Tuzla, che si trova al centro dello stretto, con la penisola di Taman. La costruzione, in realtà, non venne mai completata ma questo fatto ci permette di comprendere come la Russia abbia sempre contestato la sovranità ucraina sulla zona che, come detto ha sempre fatto parte della Crimea. In tale occasione l'Ucraina si vide costretta a firmare un trattato che riconosceva Mar d'Azov e Stretto di Kerch come “acque interne” di entrambi i paesi pur di scongiurare la costruzione della diga.

Tuttavia la situazione è drasticamente cambiata nel 2014, in seguito alla guerra di Crimea poiché, dall'11 Marzo l'isola di Taman si è dichiarata territorio indipendente e dal 18

marzo, si è annessa unilateralmente alla Russia e questo fatto ha permesso alla Russia di procedere nei suoi piani finalizzati a ottenere il controllo del territorio.

### **Questione trattato 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. Considerata la rilevanza di questi tratti di mare ai fini della regolarità dei trasporti marittimi i principali chokepoint sono diventati uno delle aree strategiche più rilevanti e conseguente uno straordinario incubatore di rischi. Secondo la legge sul mare<sup>4</sup> 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 lungo i quali la navigazione internazionale è consentita a condizione che il passaggio sia continuo e rapido e non minacci la sovranità degli stati rivieraschi.

Il Mar d'Azov, tuttavia, ha una disciplina giuridica complessa e la Russia nega la sua natura di mare internazionale. Il documento che ne disciplina 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", siglato in seguito all'incidente di Tuzla. In realtà il trattato non è stato mai ufficialmente ratificato<sup>5</sup> né dalla Russia né dall'Ucraina. L'accordo qualifica l'Azov "mare storicamente interno" dei due paesi, quindi soggetto alla piena sovranità dei di questi e non navigabile liberamente secondo il "diritto di passaggio inoffensivo". Il mare risulta infatti chiuso alla libera navigazione di navi mercantili e militari di Stati terzi, con l'eccezione di quelle che vi entrano con destinazione il porto di uno dei due paesi o su invito di questi. Va detto che l'accordo del 2003 concede in ogni caso alla Russia un diritto di veto sulle navi militari che possono attraccare nei porti ucraini.

Inoltre la natura bilaterale dell'accordo non può essere considerata vincolante per gli altri Stati, anche se fino ad oggi la validità del trattato non è stata messa seriamente in discussione da nessuno. Il trattato peraltro non risulta essere coordinato con le norme previste dal diritto internazionale generale, né con Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), in particolare non rinviando alcun arbitrato di terze parti per la risoluzione delle controversie. Tutto questo consente alla Russia di opporsi a qualsiasi tentativo di modifica del trattato.

Sulla base del supposto diritto di veto la Russia ritiene di poter regolare la navigazione attraverso lo stretto di Kerch e di procedere pertanto con ispezioni alle imbarcazioni. Più

---

<sup>4</sup> . La materia è disciplinata dalla Convenzione di Montego Bay del 1982, ufficialmente UNCLOS III (United Nations Convention on the Law of the Sea).

<sup>5</sup> La ratifica definisce l'atto internazionale in base al quale uno Stato esprime il proprio consenso ad essere vincolato a un trattato se le parti intendevano manifestare il proprio consenso mediante tale atto

volte la Russia ha eccepito ragioni di sicurezza nazionale per imporre il divieto di passaggio anche a navi ucraine. Il motivo ufficiale è legato alle preoccupazioni per l'incolumità del ponte costruito sullo stretto (di cui parleremo a breve), anche se in realtà è abbastanza evidente la volontà di controllare il traffico commerciale in transito e l'accesso ad alcuni porti, come quello di Mariupol<sup>6</sup>

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, come già visto, 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. La situazione si è ulteriormente appesantita quando nel 2017 il Ministro dei Trasporti, con un nuovo ordine, ha stabilito la possibilità di negare l'autorizzazione in determinati momenti, giustificando ciò con la necessità di procedere con la costruzione del ponte.

### **Rilevanza economica dello Stretto e tempi di attesa**

L'importanza dello Stretto di Kerch, oltre che sul piano strategico militare, deriva dal fatto che rappresenta un crocevia importante per il commercio globale di commodity, in particolare il grano oltre che a petrolio, minerali e legname. Le sue acque poco profonde, sono usate principalmente da piccole imbarcazioni per rifornire la Turchia di grano russo e ucraino dai porti rispettivamente di Rostov-sul-Don e Azov e da quelli di Berdyansk e Mariupol. Questi ultimi due, coprono circa il 9% del totale delle esportazioni dell'Ucraina. Inoltre Mariupol è il centro ucraino della metallurgia e della siderurgia. Basti pensare che nel 2014, nel periodo precedente alla guerra di Crimea sono state esportate circa un milione e duecento mila tonnellate di carbone.

In questi anni la Russia ha perseguito l'obiettivo di ostacolare il commercio internazionale dell'Ucraina al fine di indebolire il paese confinante. La pressione economica e territoriale è volta a "convincere" l'Ucraina ad abbandonare l'obiettivo di adesione alla NATO rientrando nell'area di influenza di Mosca. I numeri che riportiamo dimostrano gli effetti di questa politica.

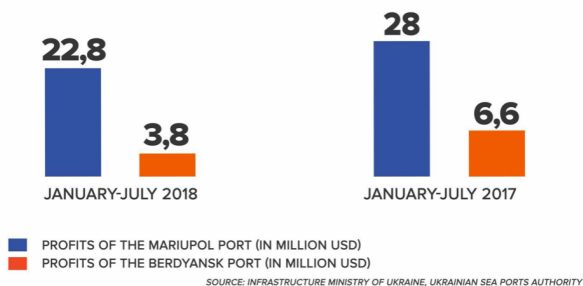
Nel 2012, il porto di Mariupol ha lavorato 14 milioni di tonnellate di merci e 3,3 milioni di tonnellate di carbone; nel 2020, invece solo 7 milioni di tonnellate di merci, rendendo il porto il quinto più trafficato dell'Ucraina.

---

<sup>6</sup> si tratta della città controllata dal governo più vicina alle regioni separatiste e filo-russe di Donetsk e Lungask. Conquistare Mariupol, per i separatisti significherebbe garantirsi la continuità territoriale con la Crimea e soprattutto con la Russia, considerata da Kiev il loro sponsor finanziario e militare.



**PROFITS OF MARIUPOL AND BERDYANSK SEA PORTS  
IN 2017 AND 2018**



Dal precedente grafico<sup>7</sup> si evince come, per due annate successive, il primo semestre abbia registrato una riduzione considerevole dei profitti dei due porti ucraini principali. Tutto questo è imputabile alle misure ostruzionistiche russe, fattesi più intense man mano che ci si avvicinava all'inaugurazione del Ponte di Crimea

Bisogna considerare che lo Stretto di Kerch rappresenta l'unica via di accesso a un mare chiuso, il Mar d'Azov, che vede sulle proprie rive la presenza di tre importanti scali portuali, due ucraini (Mariupol e Melitopol) ed uno russo (Rostov sul Don).

Limitare il transito navale da Kerch costituisce un modo attraverso cui impedire all'Ucraina di dislocare a Mariupol unità navali con capacità avanzate di difesa fornite a Kiev dagli alleati occidentali.

Questa politica "ostruzionistica" provoca crea contraccolpi sul traffico marittimo, causando ritardi all'ingresso dello Stretto di Kerch sulla rotta da/per Mariupol e Berdyansk. Questi ritardi hanno continuato ad aumentare drasticamente da luglio 2018, estendendosi a un periodo medio di attesa di 73-88 ore per nave nell'agosto 2018, circa 10 volte di più rispetto a maggio 2018 - 18 luglio 2018). Il picco è stato registrato più tardi, in novembre, quando i ritardi hanno raggiunto 124,2 ore (15 dicembre 2020). Se questa situazione è in parte imputabile, come in tutto il traffico marittimo globale, alle misure di contenimento della pandemia, le misure russe hanno contribuito a rendere ancora più complesse le operazioni marittime dei porti ucraini.

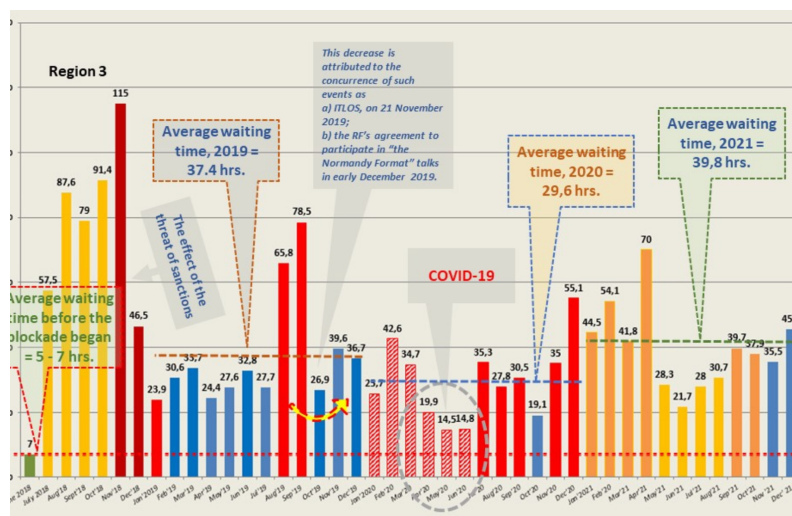
Nel dicembre 2021 l'attesa media dovuta ai ritardi prodotti artificialmente dalle autorità russe per le imbarcazioni dirette ai porti ucraini, è stata di 20.3<sup>8</sup> ore. Nel dicembre 2021, le navi che trasportavano merci e materie prime verso i mercati esteri. Le navi che esportavano da Mariupol e Berdiansk sono state ritardate all'uscita dal Mar d'Azov per una media di 45,5 ore<sup>9</sup>.

Il grafico evidenzia l'andamento dei tempi di attesa presso lo stretto di Kerch.

<sup>7</sup> Fonte: infrastructure ministry of Ukrainesea ports authority

<sup>8</sup> Fonte: <https://www.blackseanews.net/en/read/183401>

<sup>9</sup> Fonte: In December 2021, vessels carrying exports from Mariupol and Berdiansk were delayed at the exit from the Sea of Azov by the Russian Federation for an average of 45.5 hours



Fonte: <https://www.blackseanews.net/en/read/183401>

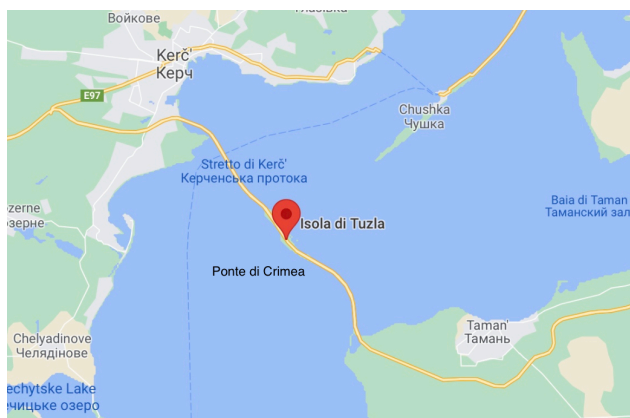
Da dicembre 2018 a dicembre 2020, a causa della minaccia di sanzioni internazionali contro i porti russi sul Mar d'Azov, c'è stata una leggera diminuzione della durata media dei ritardi artificiali delle navi all'uscita dal Mar d'Azov al Mar Nero: nel 2018 – 79,5 ore; nel 2019 – fino a 37,4 ore; nel 2020 – 29,6 ore per nave. Nel 2021, questa cifra è aumentata significativamente a 39,8 ore per nave e ha già superato quelle per il 2019 e il 2020. Prima dell'inizio del blocco dei porti ucraini nel maggio 2018, il tempo medio di attesa per il permesso di passare attraverso lo Stretto di Kerch era di 5-7 ore.

### Il ponte di Crimea

L'idea di un ponte in grado di collegare il territorio russo e la Crimea, risale addirittura al diciannovesimo secolo, quando si pensò alla realizzazione una linea ferroviaria che unisse l'Inghilterra all'India, passando attraverso lo stretto di Kerch. Il progetto risultò, però, eccessivamente oneroso e non venne portato avanti.

Nel 2013 i governi ucraino e russo concordarono di affidare a una nuova società mista ucraina-russa la gestione della costruzione di un nuovo ponte, e l'impresa statale delle autostrade russe (Avtodor) sarebbe diventata responsabile per il ponte a lungo termine. Il progetto si arenò con l'annessione della Crimea nel marzo del 2014 e Vladimir Putin annunciò che la Russia avrebbe portato avanti autonomamente la realizzazione di un ponte. Una volta annessi i territori contesi di Crimea, infatti, risultava strategicamente fondamentale unirli fisicamente con i territori russi e, un ponte che consentisse sia il transito di autoveicoli, che di treni, sembrò la soluzione più consona. Il ponte stradale è stato inaugurato il 16 maggio 2018, mentre il collegamento ferroviario è stato ultimato il 18 dicembre 2019 ed inaugurato dal presidente Vladimir Putin, il 23 dicembre 2019.

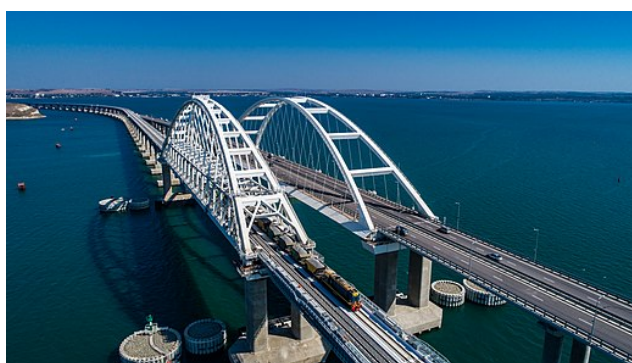




Esteso per 19 chilometri e frutto di un investimento da 228 miliardi di rubli (3,5 miliardi di euro), il ponte rappresenta un ulteriore passo in avanti del progetto russo di rendere il Mar d'Azov un mare sotto controllo russo, riducendo sempre più la presenza ucraina.

Il Cremlino potrà inoltre inviare più velocemente truppe e mezzi militari nel territorio conteso.

La situazione che si è venuta a creare dopo la costruzione del ponte ha favorito lo sviluppo del polo turistico di Tuzla. Precedentemente, questa località, poteva essere raggiunta solo via mare o con aerei o traghetti. La nuova struttura oltre che permettere l'apertura di un nuovo mercato per i prodotti provenienti da Sebastopoli, facilita l'accesso ai numerosi turisti russi che potranno recarsi più facilmente in una delle zone di villeggiatura più apprezzate della regione.



Il ponte ha un'altra funzione strategica, che in questo caso costituisce un grave impedimento per i traffici marittimi ucraini: l'altezza del ponte di soli 33m e la distanza tra le arcate, riducono notevolmente le dimensioni delle imbarcazioni in grado di attraversare lo stretto. Questo ostacolo impedisce automaticamente il transito di numerose imbarcazioni ucraine, utilizzate dall'industria metallurgica per raggiungere il porto di Mariupol. Si stima che un terzo delle imbarcazioni adibite al trasporto di materiali metallurgici e container, ovvero le imbarcazioni Panamax, non siano più in grado di raggiungere i porti ucraini che si affacciano sul Mar d'Azov.

## **Crisi 2018**

La mattina del 25 Novembre 2018 si è verificato un incidente internazionale noto come “Incidente dello Stretto di Kerch”, che ha visto coinvolti i due paesi. L'incidente è stato provocato dalla guardia costiera russa del Servizio federale di sicurezza (FSB) che ha sparato tre navi della Marina ucraina che tentavano di raggiungere il porto di Mariupol, provenendo dal Mar Nero. Le tre navi sono state sequestrate dai russi. Questo episodio ha assunto ulteriore rilevanza in quanto si è trattato del primo confronto militare diretto tra i due paesi.

Le autorità russe hanno accusato le navi ucraine di aver sconfinato nelle loro acque territoriali, e hanno pretestuosamente imposto loro di cambiare rotta. Di fronte al rifiuto le unità navali russe hanno intenzionalmente speronato il rimorchiatore Yany Kapu, mentre le altre due navi hanno continuato il loro tragitto verso il Ponte di Crimea dove sono state fermate da una petroliera posizionata in modo da bloccare il passaggio. Di fronte all'aggressione le navi ucraine hanno fatto rotta verso Odessa, ma sono state catturate a 23 Km dalle coste della Crimea, in acque internazionali. Sei dei ventiquattro membri dell'equipaggio ucraino catturati dalla Russia sono rimasti feriti nell'attacco. La complessa dinamica dell'azione ha dimostrato la volontà di Mosca di forzare la situazione in modo da affermare di fronte all'opinione pubblica mondiale le proprie mire di controllo dell'area marina strategica.

Il 26 novembre, giorno dopo l'incidente, il Parlamento Ucraino impose la legge marziale nelle regioni costiere e confinanti con la Russia che è durata fino al 26 dicembre, varando anche delle misure ritorsive: il 30 novembre l'Ucraina ha, ad esempio, bloccato l'ingresso nel paese a tutti i cittadini russi tra i 16 ed i 60 anni per tutta la durata della legge marziale, giustificando questa misura con ragioni di sicurezza nazionale.

Il 7 settembre 2019, dopo lunghi negoziati, i prigionieri ucraini sono stati rilasciati in uno storico scambio di settanta prigionieri, trentacinque per ciascuno dei due paesi. Anche le navi sono state restituite all'Ucraina nonostante fossero oramai ridotte in pessime condizioni.

La disputa continua a rappresentare uno dei potenziali rischi di esplosione di un conflitto. Nell'aprile 2021, prima del fatto di cronaca riportato in questo documento, lo Stretto è stato al centro di una controversia internazionale. Putin ha infatti deciso di chiudere lo stretto per 6 mesi, fino ad ottobre 2021, a tutte le navi da guerra straniere a causa delle crescenti tensioni in Ucraina, e dopo che gli Stati Uniti hanno minacciato di inviare ulteriori navi da guerra nell'area.