

IL PIANO DI SVILUPPO DEL CREMLINO

Putin guarda al Mar d'Azov:
nuovi porti per le merci russe

GIOVANNI MARI / PAGINA 20

La propaganda russa considera definitiva le conquiste e proclama un ambizioso piano di sviluppo economico per il suo «nuovo mare interno» Annunciati il raddoppio della capacità dei terminal in due anni e la costruzione, a regime, di un hub trasportistico. Mirino su petrolio e acqua dolce

Una rete di porti per grano e carbone: perché il Cremlino vuole il Mar d'Azov

IL RETROSCENA

Giovanni Mari

Mosca considera la conquista dei territori ucraini come definitiva, o almeno questo sta facendo raccontare ai media russi. Per corroborare questa narrazione, il Cremlino ha diramato una serie di piani di sviluppo delle aree del Donbass e del Mar d'Azov. E se la premessa è quella di un vastissimo piano di ricostruzione dei centri abitati, celebrati con servizi tv e rendering, quasi a cancellare gli orrori e i bombardamenti dell'ultimo anno, uno dei punti di forza riguarda lo sfruttamento economico del tratto di mare appena strappato a Kiev. Il piano logistico sul Mar d'Azov è apparentemente ambizioso e punta a trasformarlo nel «nuovo mare interno della Russia». Ecco i caratteri generali del progetto di Putin, evidentemente avulso dalla situazione geopolitica attuale.

LA STORIA

I media russi stanno ricordando come fin dai tempi antichi le popolazioni del Mar d'Azov (definite impropriamente russe) vivevano in simbiosi con quello che chiamavano anche «Mar Blu» o «Mar Russo». E spiegano come subito dopo la Guerra di Crimea la flotta zarista sul Mar d'Azov raggiunse in breve tempo le 1200 navi. Che questo piccolo e prezioso tratto d'acqua forniva il 20% della pesca di tutto il Paese. E che quando Mosca, attraverso i suoi canali, veniva chiamata «il porto dei cinque mari», uno era il Mar d'Azov. Vero è che, per la sua strategicità, fu prima preda dei nazisti e poi trampolino dell'Armata Rossa.

IL REGIME GIURIDICO

Con una massiccia campagna di comunicazione, Mosca ha spiegato ai russi che dopo «l'operazione militare speciale» (ossia la guerra all'Ucraina) il bacino idrico «è interamente russo» e che, per questo, ne è cambiato il regime giuridico, così come la situazione della sicurezza e il sistema delle relazioni internazionali. Se prima le navi da guerra di Paesi terzi potevano attraversare lo stretto di Kerch solo su invito di Ucraina o Russia, oggi questo diritto spetta ovviamente solo al Cremlino. La Duma lo ha precisato: «Con gli esiti del referendum del 2022, l'Ucraina ha perso lo status di Stato costiero in relazione a queste aree acquatiche».

Un motivo in più per cestinare il presunto progetto di una base navale ucraina nella regione di Berdyansk paventata dai generali di Putin. Allo stesso modo, sostiene Mosca, ora «le navi straniere, commerciali e militari, devono ottenere il permesso russo per entrare nel Mar d'Azov».

L'AMBIENTE

Il primo punto svelato dai mezzi di informazione russi riguarda lo stato di salute ecologica e ambientale del Mar d'Azov. Il vice-primo ministro Victoria Abramchenko ha annunciato un piano speciale che, tra l'altro, dovrebbe riportare lo storicone in queste acque. «Il problema più grande è l'inquinamento da rifiuti industriali e domestici - ha spiegato ai Izvestia Sergey Malikov, membro del Consiglio della Federazione per la politica alimentare agraria e la gestione ambientale - e ci sono anche rischi per la navigazione a causa dei frequenti incidenti con prodotti». Si pensa a un periodo di diver-

si anni di restrizioni della pesca per aumentare le riserve ittiche, prevedendo anche attività di ripopolazione. L'idea di Mosca è poi quella di creare «un cluster turistico sul Mar d'Azov, di miglior qualità e a miglior prezzo per quei russi che oggi si rivolgono a mete turche o egiziane». Il mare estivo, ma anche invernale, con possibilità di impianti termali e attività ricreative o di pesca.

I PORTI

Ma sono soprattutto le attività di shipping che ottengono le maggiori attenzioni da parte del Cremlino, che ha stimato per l'hub del Mar d'Azov una capacità di 17 milioni di tonnellate all'anno entro un biennio, contro le attuali 8 milioni e un ulteriore innalzamento a regime. Incuranti di ogni vicenda bellica, i ministeri coinvolti sostengono che i porti di Mariupol e Berdyansk inizieranno a funzionare a pieno ritmo proprio entro due anni, parallelamente alla ricostruzione delle città costiere e persino al rilancio del turismo.

I media russi stanno illustrando un hub unitario di trasporto marittimo che attraverso il canale Volga-Don collega la «rete continentale» con il Mar Caspio e attraverso il Mediterraneo dà accesso all'Oceano Atlantico. «Il carbone del Donbass, il minerale di Kerch e il grano di Krasnodar potranno passare attraverso questi porti verso il mercato mondia-



Superficie 92 %

le, ricostituendo il bilancio russo», ha detto Olga Karabanova, dell'Istituto di Economia.

LA LOGISTICA

Ma anche la propaganda putiniana si arrende su un fatto: il Mar d'Azov è poco profondo per le navi di grandi dimensioni. Il porto di Mariupol può accettare navi fino a 240 metri di lunghezza e 7,7 metri di pescaggio e in diverse parti dell'anno necessita di un rompighiaccio e di un rimorchiatore sempre pronti per garantire la navigazione. Da qui passerebbero i carichi alla rinfusa necessari all'industria metallurgica ed edile, nonché il grano. Nel 2021, il porto di Berdyansk ha ridotto il trasbordo di merci del 25%, a 1,6 milioni di tonnellate: nel porto di Mariupol, questa cifra è scesa del 29% a 6,3 milioni. «Il loro lavoro a pieno ritmo ridurrà significativamente il carico sul ponte di Crimea»: e a questo si lega la necessità avanzata dal Cremlino di investire sul rafforzamento delle infrastrutture di terra.

I GIACIMENTI

«Anche se lo sfruttamento della produzione petrolifera nel Mar d'Azov, per ora, non è consigliabile», ha detto a *Izvestia* Olga Orlova, dell'Istituto russo per le tecnologie del petrolio e del gas, «abbiamo individuato diversi piccoli giacimenti da 5 milioni di tonnellate». Ma i russi vogliono soprattutto mettere le mani sui giacimenti di acqua dolce: circa 100 miliardi di metri cubi: «Ciò può aiutare l'approvvigionamento idrico della Crimea, ora dipendente da fonti esterne, così come di altre regioni del Sud». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il piano russo

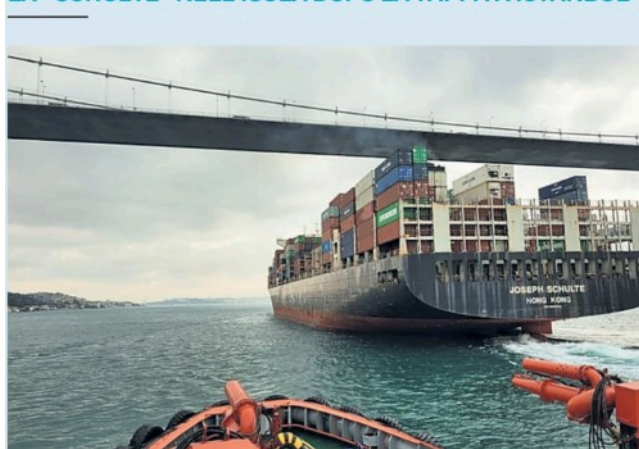
Così Mosca vuole riorganizzare il trasporto marittimo nell'area strappata all'Ucraina



LE TAPPE

- 1954**
L'Urss trasferisce la Crimea e il Mar d'Azov sotto la sovranità della Repubblica socialista sovietica d'Ucraina.
- 1991**
Boris Eltsin non si oppone al mantenimento della Crimea nello stato indipendente dell'Ucraina post-Urss.
- 2014**
In seguito alla rivoluzione ucraina di febbraio, la Russia invia truppe in Crimea e ne proclama l'annessione.
- 2022**
La Russia invade la parte meridionale dell'Ucraina: si impossessa di vaste aree del Donbass e del Mar d'Azov.

LA "SCHULTE" NELL'ISOLA DOPO LA TAPPA A ISTANBUL



La nave portacontainer Joseph Schulte in navigazione

Arrivata a Cagliari la prima nave portacontainer attraverso il corridoio umanitario da Odessa

È approdata al porto canale di Cagliari, la nave portacontainer Joseph Schulte, battente bandiera di Hong Kong, la prima a lasciare il porto di Odessa e a utilizzare il nuovo «corridoio umanitario» annunciato nei giorni scorsi da Kiev, con l'obiettivo di facilitare le rotte marittime dopo che Mosca è uscita dall'accordo sul grano. Il cargo è partito dall'Ucraina il 16 agosto e, dopo avere toccato porto di Istanbul in Turchia il 24 agosto, è arriva-

ta ieri a Cagliari. La nave portacontainer Joseph Schulte «si trovava nel porto di Odessa dal 23 febbraio del 2022» e «ha lasciato il porto di Odessa e a utilizzare il nuovo «corridoio umanitario» per dirigersi verso il Bosforo con «più di 30 mila tonnellate di carico (2.114 container), tra cui prodotti alimentari», aveva sottolineato sui social il ministro delle Infrastrutture ucraino, Oleksandr Kubrakov, il giorno della partenza. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA