

L'Armenia vuole sbarazzarsi delle ferrovie russe: manovra, pressione o svolta strategica?

Di Tural Heybatov - news.az

Le recenti dichiarazioni del Primo Ministro armeno Nikol Pashinyan sono state probabilmente le più sincere dall'inizio delle discussioni sul settore ferroviario del Paese. Per la prima volta a un livello così alto, è stata espressa l'idea che i diritti di concessione per la gestione della rete ferroviaria armena potrebbero essere potenzialmente trasferiti a una terza parte favorevole sia a Yerevan che a Mosca. In sostanza, ciò riguarda il futuro della Ferrovia del Caucaso Meridionale, una sussidiaria delle Ferrovie Russe (RZD), che gestisce l'intero sistema ferroviario armeno in base a un contratto di concessione valido fino al 2038.

Formalmente, la questione riguarda il ripristino di due brevi tratti ferroviari - 1,6 km e 12,4 km - per ricollegare la rete ferroviaria armena con l'Azerbaigian (vicino a Yeraskh) e la Turchia (Akhurik). Il vice primo ministro russo Alexei Overchuk ha già dichiarato che Mosca è pronta a negoziati sostanziali.

Tuttavia, Pashinyan ha inaspettatamente intensificato il dibattito, sostenendo che "non c'è bisogno di negoziati" su un'opera di così piccola portata. Inoltre, ha collegato direttamente la gestione di RZD alla perdita di vantaggi competitivi dell'Armenia nei corridoi di trasporto regionali. A suo avviso, nell'ambito del progetto TRIPP (Trump Route for International Peace and Prosperity), diversi paesi sono riluttanti a investire in tratte attraverso l'Armenia proprio perché la ferrovia rimane sotto il controllo russo. Pertanto, quella che inizialmente sembrava una questione tecnica si è chiaramente trasformata in una questione politica.

Pashinyan si è spinto oltre, sostenendo che in Russia esistono "circoli" che considerano la pace tra Armenia, Turchia e Azerbaigian svantaggiosa perché rafforzerebbe la sovranità armena. Allo stesso tempo, ha sottolineato che questa posizione "non è certamente condivisa" dal Presidente russo Vladimir Putin o dal Primo Ministro Mikhail Mishustin. Ciononostante, la semplice formulazione di tali affermazioni dimostra la profonda sfiducia accumulata nelle relazioni bilaterali.

Secondo Pashinyan, il controllo della Russia sulle infrastrutture strategiche limita oggettivamente la manovrabilità di Yerevan. Se gli investitori internazionali stanno bypassando l'Armenia a causa di questo fattore, allora il modello di governance deve essere riconsiderato. Il primo ministro armeno ha proposto un compromesso: la Russia potrebbe vendere i suoi diritti di concessione a un paese amico di entrambe le parti. Tra i potenziali candidati, ha menzionato il Kazakistan, gli Emirati Arabi Uniti o il Qatar.

Una proposta del genere ha probabilmente colto di sorpresa Mosca. Allo stesso tempo, sembra un tentativo di ridurre l'influenza russa evitando uno scontro diretto.



Fonte: Alj

Formalmente, ciò non costituirebbe una rottura, ma semplicemente una riassegnazione dei diritti a un partner reciprocamente accettabile. In termini pratici, tuttavia, equivarrebbe a una ridistribuzione del controllo sulle principali infrastrutture regionali.

Pashinyan è già stato accusato di "fare pressioni su Mosca". I sostenitori di questa teoria sostengono che se la Russia non ripristina tempestivamente i tratti ferroviari di confine, Turchia e Azerbaigian continueranno a costruire una linea alternativa aggirando l'Armenia. Non è chiaro a quale linea si riferisca. La ferrovia Baku-Turchia attraverso la Georgia è operativa da tempo. Se il riferimento è alla linea che Turchia si sta attualmente estendendo verso Nakhchivan, questa fa parte del corridoio di Zangezur, che di fatto attraverserebbe l'Armenia. Pertanto, questa argomentazione dell'opposizione non regge a un esame approfondito. In definitiva, ciò che rimane è l'intenzione di Pashinyan di spingere la Russia a trasferire la concessione a un altro Paese - il motivo centrale delle sue dichiarazioni.

Pashinyan ha ragione nel sottolineare che le trattative tra Yerevan e la South Caucasus Railway su tratte così minori sono superflue. In qualità di concessionaria, la società russa è obbligata a investire nella riparazione di queste linee.

L'opposizione filorussa sta anche cercando ulteriori sottintesi nelle azioni di Pashinyan. L'ex Primo Ministro Khosrov Harutyunyan sostiene che Pashinyan, agendo nell'interesse degli Stati Uniti, stia dando priorità alla tratta meridionale via Meghri (TRIPP), mentre una ferrovia alternativa - Gazakh-Ijevan-Dilijan-Hrazdan-Yerevan-Gyumri - potrebbe, dopo il ripristino, diventare il collegamento più breve tra Azerbaigian e Turchia. Il costo per affrontare la frana vicino ad Aghartsin è stimato in circa 17 milioni di dollari, molto meno della costruzione di 43 chilometri di binari a Syunik.

Tuttavia, Harutyunyan sembra trascurare la differenza nella lunghezza totale del percorso. Il beneficiario della rotta Meghri è l'Azerbaijan, e 43 chilometri attraverso il territorio armeno sono molto più attraenti di diverse centinaia di chilometri attraverso un paese ostile. Inoltre, il percorso alternativo citato dall'ex primo ministro non è adatto al traffico merci, in particolare il tratto tra Hrazdan e Ijevan, ritenuto irrecuperabile anche sotto la precedente leadership armena. Anche la Cina è entrata inaspettatamente nella discussione. Esperti allineati all'opposizione sostengono che se l'Armenia si integrasse nelle rotte terrestri tra Cina e UE, la sua importanza strategica aumenterebbe notevolmente. Il commercio annuale tra Cina e UE ammonta a circa 800 miliardi di euro e i corridoi terrestri alternativi stanno diventando sempre più rilevanti a fronte dell'instabilità lungo le rotte marittime. A questo punto, la questione si estende oltre la RZD: riguarda chi controllerà il transito armeno all'interno dell'emergente architettura eurasiatica.

Dopo aver di fatto messo alla porta RZD, Pashinyan ha comunque affermato che l'Armenia non intende agire contro la Russia. Tuttavia, se la gestione ferroviaria diventa un ostacolo allo sviluppo, deve essere cambiata. La logica è semplice.

In definitiva, la questione RZD riguarda meno la connettività dei trasporti e più la sovranità armena. La Russia e le sue aziende che operano in Armenia sono diventate sempre più simboli della limitata autonomia di Yerevan. Pashinyan sembra ora intenzionato a dimostrare all'ex alleato che l'Armenia è sufficientemente indipendente da definire la propria strategia di trasporto e di politica estera.

Resta da vedere se Yerevan si muoverà verso una vera e propria revisione della concessione. Ciò che è già chiaro, tuttavia, è che la gestione ferroviaria è diventata il simbolo di un processo più profondo: lo sforzo dell'Armenia di ridurre la dipendenza e assumere un ruolo più attivo nell'evoluzione della configurazione geopolitica del Caucaso meridionale.



Fonte: News.Am