



Geopolitical Report



**Progetto E40: analisi economica, impatto geopolitico e
rischi ambientali**

Volume I

Year 2021

A publication of ASRIE Analytica

Online ISSN: 2532-845X

Geopolitical Report

A publication of ASRIE Analytica

The first volume of *Geopolitical Report* titled *Progetto E40: analisi economica, impatto geopolitico e rischi ambientali* investigates the infrastructural project E40 whose aim is to interconnect Ukraine, Belarus, and Poland to establish a North-South transport corridor from the Baltic Sea to the Black Sea.

Website: www.asrie.org

Email: info@asrie.org

Online ISSN: 2532-845X

Date: January 2021

Editor: **Giuliano Bifulchi**

Author: **Silvia Boltuc**

Scope

ASRIE Analytica is a geopolitical analysis platform whose aim is to transform current events into valuable Intelligence for the decision-making process. Our goal is to interpret what is happening in the world filtering the amount of data and information which we consider not important in order to understand the contemporary international system and forecast future developments.

ASRIE Analytica's publication, *Geopolitical Report*, aims at investigating the current geopolitical and socio-cultural events and trends which are shaping the world of international relations, business and security creating a debate by allowing scholars and professional experts to share their views, perspectives, work results, reports and research findings. One can submit manuscripts, analytical reports, critical responses, short articles, commentaries, book reviews to info@asrie.org. Information about the organization's goals, activities, projects and publications which can be freely downloaded can be found on the website www.asrie.org.

Copyright © 2021 ASRIE Analytica

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, including photocopying, recording, or other electronic or mechanical methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial uses permitted by copyright law. For permission requests, write to the publisher, addressed "Attention: Permissions Coordinator," at info@asrie.org.

Sommario

Abstract	4
Introduzione	5
Il progetto E40 tra benefici economici e dubbi infrastrutturali.....	6
I rischi ambientali legati all'E40.....	12
E40 e l'area di Chernobyl: possibili conseguenze e rischi.....	14
Appalti e gestione dell'E40 in Ucraina	17
Conclusioni	19

Indice delle figure

Figura 1 Il progetto di collegamento fluviale E40.	6
Figura 2 Principali obiettivi della legge 1182-1-d Sul trasporto per vie navigabili interne.....	7
Figura 3 Interconnessione del progetto E40 con il corridoio di trasporto Nord-Sud promosso della Federazione Russa.....	9
Figura 4 La Rete di Trasporto Transeuropeo (TEN-T).....	11
Figura 5 Interconnessione del porto di Kherson con quello di Poti e di Trebisonda sul Mar Nero...	12
Figura 6 E40 e il sistema fluviale in Polonia, Bielorussia e Ucraina.....	14
Figura 7 Impatto ambientale che il progetto E40.....	15
Figura 8 Area di esclusione di Chernobyl.....	16

Abstract

English

The E40 Inland Waterway is a transnational project which aims at establishing an inland waterway through Ukraine, Belarus, and Poland and connects the Baltic and the Black Sea increasing the trade exchange. Once completed this infrastructural project will have a significant geopolitical value because it will improve the cooperation between Kiyv, Minsk and Warsaw and at the same time will decrease Moscow's influence in Central and Eastern Europe. This report wants to analyse the geopolitical, economic, and environmental impact of the project E40 with the final purpose of understanding whether this infrastructure might really improve the socioeconomic conditions of Ukraine, Belarus, and Poland or will result in an environmental disaster.

Key Words: E40, river transport, economy, geopolitics, environmental risk

Italiano

Il progetto di interconnessione fluviale E40 interessa l'Ucraina, la Bielorussia e la Polonia e ha come obiettivo quello di creare un corridoio di trasporto che possa unire il Mar Baltico al Mar Nero e favorire così un incremento di scambio di merci. Tale infrastruttura, una volta realizzata, avrà un peso geopolitico significativo, perché non solo migliorerà la cooperazione tra i governi di Kiev, Minsk e Varsavia, ma al contempo diminuirà l'influenza che Mosca è in grado di esercitare in Europa centro-orientale. Questo report ha come obiettivo quello di analizzare l'impatto geopolitico, economico e ambientale dell'E40 con il fine ultimo di comprendere se questa infrastruttura potrà realmente portare benefici ad Ucraina, Bielorussia e Polonia o comporterà solamente un disastro ambientale.

Parole chiave: E40, trasporto fluviale, economia, geopolitica, rischi ambientali

Introduzione

L'E40 è un progetto internazionale che vede la partecipazione di Ucraina, Bielorussia e Polonia e che mira a collegare attraverso vie fluviali il mar Baltico al mar Nero. Questo progetto infrastrutturale è incluso nell'elenco approvato dall'Accordo Europeo sulle Principali Vie Navigabili Interne di Importanza Internazionale (UMVSH/AGN) firmato nel 1996 (l'Ucraina è entrata a far parte dell'UMVSH nel 2009) e avrà una lunghezza totale di 2.352,8 km collegando di fatto il porto polacco di Danzica al porto di Kherson in Ucraina. La via fluviale interesserà la Vistola in Polonia, il canale di Bug fino a Brest in Bielorussia, il Pryp'jat in Bielorussia e Ucraina e il Dnepr in Ucraina.

Qualora fosse realizzato l'E40 avrebbe un significativo impatto a livello economico e geopolitico, perché consentirebbe di creare un corridoio di trasporto che unirà il mercato Baltico a quello del Mar Nero entrando quindi in competizione con i progetti di trasporto Nord-Sud proposti dalla Federazione Russa. Inoltre, interessando la regione dell'Europa centro-orientale, l'E40 potrebbe diminuire l'influenza del Cremlino su paesi di preponderante importanza strategica come l'Ucraina, la Bielorussia e la Polonia.

Considerando l'attuale situazione geopolitica che vede Mosca in contrasto con Kiev a seguito della Crisi Ucraina del 2014 e della relativa annessione della Crimea al territorio russo, Minsk alle prese con una crisi politica generata dalle elezioni presidenziali dello scorso agosto 2020 che hanno rinnovato il mandato presidenziale ad Aleksander Lukashenko contestato con continue proteste dalla popolazione locale, e le difficili relazioni russo-polacche per ragioni di natura storica, culturale, politica ed economica, comprendere la reale fattibilità dell'E40 è fondamentale tenendo conto che questa infrastruttura potrà incidere sullo scacchiere geopolitico euroasiatico e nelle relazioni tra la Russia e l'Occidente.

Questo report è stato realizzato attraverso la ricerca, selezione, valutazione e comprensione delle fonti aperte in lingua inglese, russa, ucraina e polacca inerenti l'E40. Occorre evidenziare come i dati presentati dalle fonti governative risultino talvolta discordanti con quelli presentati dalle diverse organizzazioni non governative (ONG) e dai media internazionali.

Un aspetto fondamentale di questa ricerca è quello legato al mondo imprenditoriale e politico che ruota attorno alla realizzazione dell'E40 in Ucraina che ha visto emergere una commistione di intenti politico-economici e la compagnia ucraina SOBI già citata in giudizio per alcune attività illegali.



Figura 1 Il progetto di collegamento fluviale E40. Fonte: Save Polesia Europe's Amazon (2020) *E40 waterway could pose increased radiation risk for millions of people*, Francoforte: Frankfurt Zoological Society. Link: https://fzs.org/files/6915/8756/7161/SavePolesia_Factsheet_E40-could-expose-people-to-radiation.pdf

Il progetto E40 tra benefici economici e dubbi infrastrutturali

Stando a quanto riportato dal Capo del Dipartimento di Sviluppo Strategico dell'Amministrazione dei Porti Marittimi dell'Ucraina (AMPU), Vladimir Shemaev, il costo previsto dell'opera è di oltre 12 miliardi di euro, ma fino ad ora l'Ucraina ha stanziato 32,5 milioni di euro, la Bielorussia 176,3 milioni di euro e la Polonia 12,511 milioni di euro. Il ripristino del corso d'acqua E40 consentirebbe il passaggio di chiatte con capacità di carico pari a 5-6 mila tonnellate merci determinando una significativa crescita del commercio tra Bielorussia, Polonia e Ucraina. Fra gli altri, si prevede la possibilità di trasportare materiali come il carbone in Polonia, sali di potassio, prodotti petroliferi raffinati e prodotti in pietra in Bielorussia e prodotti in metallo e grano in Ucraina. La via d'acqua potrebbe facilitare il commercio multilaterale tra l'UE e i paesi del partenariato orientale, nonché tra l'Europa e il resto del mondo.¹

¹ Shemaev, Vladimir (2019) *Proekt mizhnarodnoho vodnoho shlyaxu E40: perspektyvy ta obmezhenya*, Centr transportnyh strategij. Link: <https://cfts.org.ua/blogs/proekt-mizhnarodnoho-vodnoho-shlyakhu-e40-perspektivi-ta-obmezhenya-482>

Secondo quanto dichiarato dal Ministro delle Infrastrutture dell'Ucraina, Vladislav Krykliy, il trasporto fluviale è il modo più economico e rispettoso dell'ambiente per consegnare le merci e il ripristino di vie navigabili interne efficaci è una delle principali priorità fissate dal presidente Volodymyr Zelenskyj.² L'adozione della legge 1182-1-d *Sul trasporto per vie navigabili interne*, adottata in prima lettura il 24 aprile 2020 dal Verkhovna Rada (Consiglio Supremo dell'Ucraina, ossia il parlamento unicamerale dell'Ucraina),³ dà il via alla riforma del trasporto fluviale che trasformerà il Dnepr in una potente arteria di trasporto aumentandone, secondo il ministro, il flusso di merci a 30 milioni di tonnellate all'anno. La legge stabilisce inoltre la creazione del Fondo Statale per lo Sviluppo delle Vie Navigabili Interne, dato non trascurabile giacché molte delle polemiche sollevatesi attorno all'opera riguardano proprio i finanziamenti.



Figura 2 Principali obiettivi della legge 1182-1-d Sul trasporto per vie navigabili interne. Fonte: VRU pryjnyala zakonoprojekt №1182-1-d «Pro vnutrishnij vodnyj transport» (2020) Invest in Kherson. Link: <https://investinkher-son.gov.ua/news/vru-prijnyala-zakonoproiekt-1182-1-d-pro-vnutrishnij-vodnij-transport/>

Svyatoslav Volosyuk, economista e ricercatore dell'Università di Varsavia, ha commentato la realizzazione di questa infrastruttura sostenendo che “quando si tratta di progetti su larga scala come l'E40, capire se sia vantaggioso per la società richiede di stimare appieno tutti i benefici e tutti i costi che derivano dalla sua attuazione e devono essere presi in considerazione anche i costi esterni, ovvero i costi che i terzi devono sostenere contro la loro volontà durante l'attuazione del progetto.”. Tuttavia, il documento attuale non li tiene in considerazione. “Dai documenti esistenti per il progetto E40 - sottolinea Volosyuk - si evince che la maggior parte dei vantaggi, che consiste nella riduzione dei

² *Ukrayina rozvyvatyme vodnyj shlyax E-40*, - Vladyslav Krykliy (2019) Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny (MIU). Link: <https://mtu.gov.ua/news/31327.html>; “Verhovna Rada dala start reformi richkovyx perevezen”, - Vladyslav Krykliy (2020) Ministerstvo infrastruktury Ukrayiny (MIU). Link: <https://mtu.gov.ua/news/31816.html>

³ *Proekt Zakonu pro vnutrishnij vodnyj transport* (2020) Verhovna Rada Ukrayiny. Link: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=67954

costi di spedizione, sarà nelle mani dei vettori, di solito società private, mentre i contribuenti supporteranno l'onere del finanziamento del progetto.”⁴

Inoltre, secondo quanto riportato dal Centro Economico Ecologico di Varsavia, molto importante per il trasporto su acqua è il modo in cui i costi di investimento (investimenti una tantum a lungo termine) si correlano con i costi operativi (volti a mantenere il progetto attuale). Se i costi operativi annuali sono superiori all'1% dei costi di investimento il progetto, di regola, diventa non redditizio. Nell'Europa continentale, con inverni rigidi e il periodo di navigazione limitato a diversi mesi, è probabile che tali progetti siano sistematicamente non competitivi. Nel caso dei fiumi polacchi, i quali sono in prevalenza poco profondi e molto tortuosi, qualora si volesse far transitare imbarcazioni di grandi dimensioni sarebbero necessari interventi al bacino idrico fluviale troppo costosi.⁵

Un altro aspetto negativo dell'E40, secondo il vicedirettore dell'Unione delle Imprese Bieloruse di Imprenditori e Datori di Lavoro, Ales Gerasimenko, il trasporto per via fluviale non potrebbe competere con il trasporto ferroviario il quale garantirebbe una velocità di consegna quasi triplicata e a tariffe molto più agevoli.⁶

Le ONG della coalizione *Save the Rivers* sfaterebbero anche il mito delle basse emissioni spesso enfatizzato nei documenti governativi che promuovono l'E40. In effetti, citando gli ultimi dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, la ferrovia emette tre volte meno CO₂ nel trasporto merci rispetto alla navigazione, e nel trasporto passeggeri questa differenza è otto volte inferiore.⁷

Le argomentazioni a sostegno del progetto non si esauriscono unicamente nella possibilità di spostare un maggior quantitativo di merci a fronte di costi più ridotti e con modalità a minor impatto ambientale. Secondo il Ministero delle Infrastrutture ucraino, l'opera stimolerà la costruzione navale, vedendo quindi il ripristino di diverse imprese ucraine del settore e creerà nuovi posti di lavoro. Ci sarebbe un risparmio nei costi di riparazione stradale dato l'alleggerimento del transito in favore dell'alternativa fluviale che si aggirerebbe intorno al miliardo di grivna (circa 29 milioni di euro). La legge sopracitata liberalizzerà il mercato consentendo il passaggio alle navi battenti bandiera straniera

⁴ Czajkowski, Mikołaj & Volosyuk, Svyatoslav (2019) *Jekonomicheskaja ocenka planov po rekonstrukcii mezhdunarodnogo vodnogo puti e40*, Minsk: Biznes sojuz predprinimatelej i nanimatelej imeni professora M.S.Kunjavskogo, Respublikanskij sojuz promyshlennikov i predprinimatelej, Belorusskaja nauchno-promyshlennaja associacija. Link: <https://bahna.land/files/5d281e8d2a5d42397bc41dc9.pdf>

⁵ *The Methodological Errors of the E40 Project Developers Disqualify their Work* (2017) #STOP_E40. Link: <https://stope40.org/en/articles/economic-mistakes>

⁶ *Vodnyj put' E40 neset vysokie investicionnye riski* (2017) Belorusy i rynek. Link: <http://www.belmarket.by/vodnyj-put-e40-neset-vysokie-investicionnye-riski>; Martynovich, Artjom (2017) *Chto takoe vodnyj put' E-40 i kak jeto povlijaet na jekologiju i jekonomiku?*, Euroradio.fm. Link: <https://euroradio.fm/ru/chto-takoe-vodnyj-put-e-40-i-kak-eto-povlijaet-na-ekologiju-i-ekonomiku>;

⁷ *Ostra krytyka planów kanalizowania polskich rzek* (2017) Koalicja Ratujmi Rzeki. Link: <http://www.ratujmyrzeki.pl/22-ostra-krytyka-planow-kanalizowania-polskich-rzek>

fra cui quelle militari, comprese le navi NATO di piccola classe, e quindi consentirà di superare alcune limitazioni stabilite dalla Convenzione di Montreux del 1936 sull'accesso navale internazionale al Mar Nero.⁸

L'E40 porterà come effetto collaterale una maggiore coesione territoriale dei paesi partner e nuove possibilità di integrazione. La via navigabile potrebbe consentire alle regioni di confine di rafforzare il loro ruolo internazionale diventando 'porte commerciali' per l'Unione Europea e l'Unione Economica Euroasiatica (UEE).



Figura 3 La carta geografica mostra la possibilità di interconnessione del progetto E40 con il corridoio di trasporto Nord-Sud promosso della Federazione Russa. L'E40 risulta, però, essere anche un'alternativa di connessione tra l'Europa e l'Asia (e ovviamente la Nuova Via della Seta) in grado di estromettere la Russia dalle principali via di trasporto. Fonte: Glazyev, Sergei Y. (2019) "EAJeS — ES: perspektivy vseob'empljushhego jekonomicheskogo soglashenija", *Evrazijskaja Integracija: Jekonomika, Pravo, Politika. Mezhdunarodnyj nauchno-analiticheskij zhurnal Vol.4 (30)*, pp. 16. Link: https://spb.ranepa.ru/images/nauka/EAEU/EAEU_42019.pdf

⁸ La convenzione di Montreux venne firmata il 20 luglio 1936 da Turchia, Francia, Grecia, Romania, Regno Unito e Unione Sovietica con l'obiettivo di regolamentare la navigazione e il passaggio attraverso lo Stretto dei Dardanelli, il Mar di Marmara ed il Bosforo (compresi tutti sotto la denominazione di Stretti Turchi). L'Italia sottoscrisse l'accordo successivamente nel 1938. La Convenzione venne siglata con l'obiettivo di garantire la sicurezza alla Turchia e agli stati che si affacciavano sul Mar Nero (l'Ucraina al momento della firma faceva parte dell'Unione Sovietica) e affermava il riconoscimento della piena libertà di transito delle navi mercantili di qualsiasi bandiera in tempo di pace, con la sola condizione di soddisfare i diritti di transito e le prescrizioni sanitarie.

Per la Bielorussia questo sviluppo garantirebbe al paese l'accesso diretto al mare, fornirebbe a Minsk una rotta alternativa al Mar Baltico attraverso Danzica e consentirebbe alla regione nel suo insieme di diversificare le rotte di transito permettendo al governo bielorusso di sottrarsi all'influenza russa.

Il governo ucraino è pronto a stanziare 500 milioni di grivna annui (circa 14,5 milioni di euro) nei prossimi quattro anni per coprire i costi di realizzazione dell'opera nel tratto di pertinenza nazionale. Vi sono in ballo diversi finanziamenti europei, fra gli altri dalla Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e la Banca Europea per la Ricostruzione e lo Sviluppo (EBRD), ma la loro erogazione dipenderà molto dagli studi di fattibilità richiesti in termini di impatto ambientale.

In una nota del 2019 del Parlamento Europeo, infatti, si fa presente che benché l'E40 rientri negli obiettivi strategici europei, non è incluso nei piani d'investimento della Rete di Trasporto Transeuropeo (TEN-T)⁹ a causa di considerazioni ambientali ed economiche.¹⁰ Anche le compagnie olandesi hanno dimostrato il loro interesse a partecipare, perché l'E40 si adatta alle rotte commerciali pianificate che collegano i Paesi Bassi e la Turchia.¹¹

Il governo di Pechino, a giudicare dalle somme stanziare, con l'unica eccezione di quelle destinate al porto di Danzica, non sembra aver messo l'opera in cima alle proprie priorità, ma questo è un dato che andrebbe rivisto con l'avanzare del progetto dato che la sua realizzazione in realtà non sembra ancora un'assoluta certezza, per cui Pechino potrebbe subentrare in corso d'opera.¹²

Il progetto E40 presenta possibili collegamenti con altri corridoi di trasporto regionali e transcontinentali. Potrebbe collegarsi all'E70 europeo connettendo di fatto il Mar Nero con l'Europa occidentale.¹³ Inoltre, tenendo conto che dal 2015 l'Ucraina fa parte del corridoio di transito trans-caspico, l'E40 potrebbe essere integrata in questa rotta di trasporto internazionale, progetto che già è stato

⁹ La politica della Rete di Trasporto Transeuropeo (dall'inglese *Trans-European Transport Network*, conosciuto anche con la sigla TEN-T) ha come obiettivo l'implementazione e lo sviluppo di una rete europea di linee stradali, ferroviarie, fluviali così come il miglioramento delle rotte navali e dei terminali aerei, marittimi e ferroviari. L'attuale politica TEN-T si basa sul Regolamento (UE) n. 1315/2013. Cfr. Regolamento (UE) n. 1315/2013 *del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE* (2013) EUR-Lex Association of European Law. Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:32013R1315>; *European Commission puts forward record €13.1 billion investment in transport infrastructure to boost jobs and growth* (2015) European Commission Mobility & Transport. Link: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/news/2015-06-29-cef_en

¹⁰ *Answer given by Mr Vella on behalf of the European Commission* (2019) European Parliament. Link: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/E-8-2018-006186-ASW_EN.html

¹¹ *Netherlands interested in cooperation with Ukraine on E40 waterway* (2019) Ukrinform. Link: <https://www.ukrinform.net/rubric-economy/2822922-netherlands-interested-in-cooperation-with-ukraine-on-e40-waterway.html>

¹² St John Murphy, Alexandra (2020) *The Geopolitical Link Between the Baltic and Black Seas: Belarus and the Strategic E40 Waterway*, The Jamestown Foundation. Link: <https://jamestown.org/program/the-geopolitical-link-between-the-baltic-and-black-seas-belarus-and-the-strategic-e40-waterway/>

¹³ La rotta europea E70 è un sistema di collegamento che connette l'Europa Occidentale a quella Orientale partendo dalla città spagnola di La Coruña con la città georgiana di Poti sul Mar Nero.

discusso con i funzionari cinesi. In tal senso, il porto di Kherson potrebbe svilupparsi come nodo fondamentale del commercio transcontinentale. Se già dal 2018 al 2019 il porto ha visto un incremento nella gestione delle merci del 18%, il dato è destinato a crescere data l'inclusione dell'Ucraina nelle rotte della Via della Seta e del Corridoio Trasporto Europa-Caucaso-Asia (TRACECA).¹⁴



Figura 4 La Rete di Trasporto Transeuropeo (TEN-T) connette l'Europa dalla Penisola Iberica ai Balcani mettendo in comunicazione i porti sull'Oceano Atlantico a quelli sul Mar Nero. Fonti: *Trans-European Transport Network (TEN-T)*, European Commission Mobility & Transport. Link: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t_en

Gli investimenti cinesi potrebbero perciò arrivare sotto forma di sviluppo delle infrastrutture della iniziativa Belt and Road (BRI) conosciuta anche come Nuova Via della Seta. I fondi potrebbero arrivare inoltre dalla *Three Seas Initiative*¹⁵ che vede tra i paesi membri la Polonia con l'Ucraina che ha palesato il proprio interesse a divenirne parte mentre la Bielorussia sembra non essere interessata. La partecipazione del presidente Donald Trump al vertice del 2017 e la decisione di Washington nel

¹⁴ Il Corridoio di Trasporto Europa-Caucaso-Asia (TRACECA) è un programma internazionale di trasporto che coinvolge dodici paesi dell'Europa orientale, del Caucaso e dell'Asia Centrale (Armenia, Azerbaigian, Bulgaria, Georgia, Kazakistan, Kirghizistan, Iran, Moldavia, Romania, Tagikistan, Turchia, Turkmenistan, Ucraina, Uzbekistan) e mira a rafforzare le relazioni economiche, i commerci e il trasporto nelle regioni del Mar Nero, del Caucaso meridionale e centroasiatica.

¹⁵ La *Three Seas Initiative* (Iniziativa dei Tre Mari) conosciuta anche come l'Iniziativa Baltico, Adriatico e Mar Nero (BABS) o *Trimarium* (dal latino) è un forum di dodici paesi dell'Unione Europea (Austria, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Estonia, Ungheria, Lettonia, Lituania, Polonia, Romania, Slovacchia, Slovenia) lungo l'asse nord-sud dal Mar Baltico al Mar Adriatico e dal Mar Nero all'Europa centro-orientale. Questa iniziativa ha come obiettivo di creare un dialogo regionale sulle questioni che interessano i paesi membri. Il primo incontro della *Three Seas Initiative* è avvenuto a Dubrovnik in Croazia nel 2016. Cfr. *Europe's 'Three Seas Initiative' aims to curb Chinese influence* (2020) Deutsche Welle. Link: <https://www.dw.com/en/europes-three-seas-initiative-aims-to-curb-chinese-influence/a-55314607>

2020 di stanziare un'importante somma di denaro a favore dell'iniziativa con l'intento di diminuire l'influenza cinese in Europa potrebbe far convergere altri investimenti nella zona qualora l'Amministrazione Biden decidesse di supportare tale iniziativa.

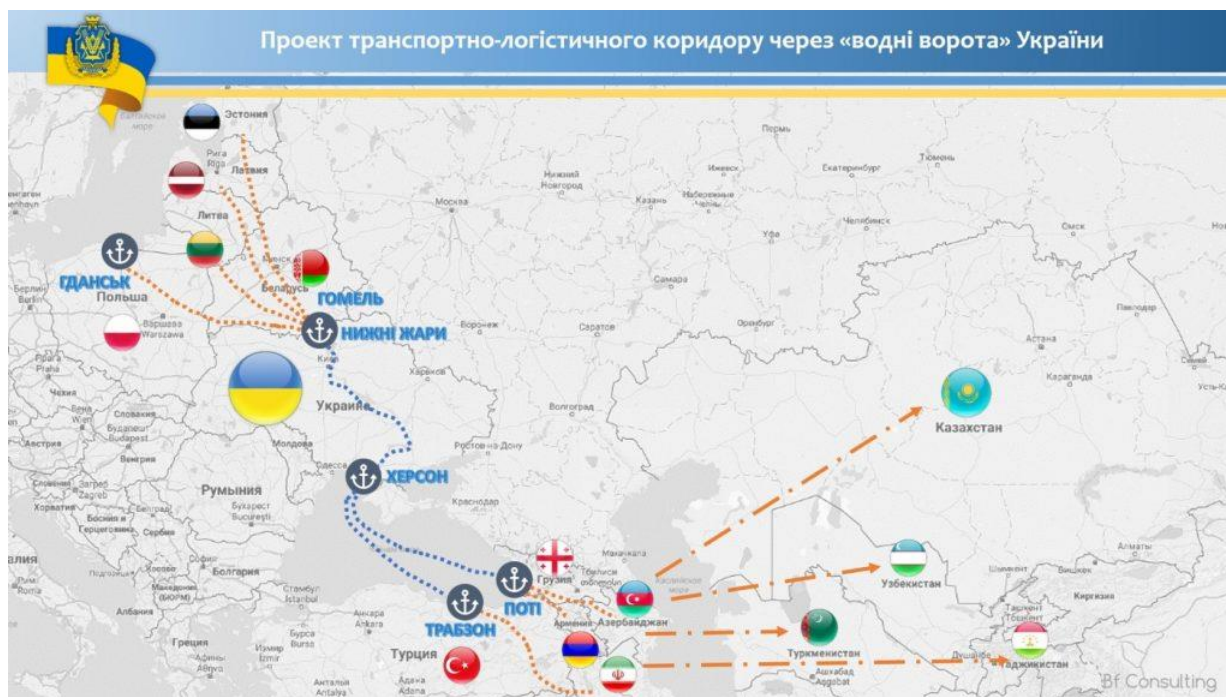


Figura 5 Il progetto E40, secondo quanto previsto dal governo di Kiev, favorirebbe l'interconnessione del porto di Kherсон con quello di Poti (Georgia) e di Trebisonda (Turchia) sul Mar Nero e grazie ai collegamenti della regione del Caucaso meridionale permetterebbe alle merci di raggiungere il Mar Caspio e quindi il mercato dell'Asia Centrale che è interessato dalla strategia di Pechino nota come Nuova Via della Seta. Fonte: Xersonshhyna v centri transportnoho xabu mizh Yevropoyu ta Aziyeyu (2018) Invest in Kherson. Link: <https://investinkherson.gov.ua/news/херсонщина-в-центре-транспортного-ха/>

I rischi ambientali legati all'E40

Se le fonti governative parlano con enfasi e positivamente della realizzazione del corridoio di trasporto fluviale E40, di tutt'altro avviso sono invece le diverse ONG e le associazioni a tutela dell'ambiente che temono gli impatti devastanti dell'opera. Le argomentazioni a sostegno di tali preoccupazioni sono molteplici e riguardano diverse sezioni dell'E40 in ognuno dei tre paesi coinvolti.

Secondo Oleksiy Vasyliuk, scienziato ambientale alla Environment People Law (EPL), non un solo chilometro dell'opera può essere realizzato senza disturbare il regime idrologico delle zone interessate e quindi intaccarne il prezioso ecosistema.¹⁶

¹⁶ Vasyliuk, Oleksiy (2018) *Vodnyj put' E40: risk radiacionnogo zarazhenija Dnepra (video)*, Kiev Vlast. Link: <https://ki-evvlavlast.com.ua/mind/vodnyj-put-e40-risk-radiatsionnogo-zarazheniya-dnepra-video?noredirect=true>

Diversi siti polacchi hanno riportato le dichiarazioni d'intenti tutt'altro che accondiscendenti delle ONG che criticano la realizzazione dell'opera.¹⁷ Diverse organizzazioni della coalizione *Save the Rivers* e le ONG di Germania, Bielorussia e Ucraina, fanno sapere che monitoreranno le azioni dei governi interessati alla costruzione del corso d'acqua E40 e renderanno nota l'elevata nocività di tali idee educando la comunità sui cambiamenti irreversibili e catastrofici della natura che ne deriveranno.

L'E40 passerà attraverso la Bielorussia interessando nove territori inclusi nella lista della Convenzione di Ramsar¹⁸ che prevede la conservazione e la gestione degli ecosistemi naturali e, secondo quanto asseriscono diverse ONG e media internazionali, la realizzazione di questo progetto rischia di danneggiare la flora e la fauna e di avere un impatto ambientale negativo. Inoltre, questa infrastruttura interesserà per una lunghezza di quasi 500 km il Pryp'jat, uno dei fiumi più ampi del paese che scorre attraverso la Polesia conosciuta come la 'Amazzonia europea'. I lavori per la realizzazione dell'E40 lungo il Pryp'jat rischiano di danneggiare il corso idrico e gli ecosistemi fluviali.

L'E40 attraverserà inoltre, il parco nazionale di Prypyatsky, la riserva radioecologica statale del Polesie, 15 riserve naturali, e 12 soggetti di importanza internazionale: in particolare distruggerà le paludi di Olmany, il più ampio complesso di paludi naturali in Europa. Le paludi di Olmany sono soprannominate "il polmone d'Europa", poiché consumano 20 volte più CO2 rispetto alle foreste. Anche la fauna acquatica ne risentirebbe, perché con il raddrizzamento degli archi del letto del fiume verrebbero meno le aree di riproduzione e la contaminazione ridurrebbe i banchi di pesci. L'E40 attraverserà i territori della riserva radioecologica statale, dove il limo del fiume ha accumulato enormi quantitativi di radionuclidi il cui sconvolgimento avrà conseguenze imprevedibili su Bielorussia e Ucraina. Attraverserà inoltre siti con scavi archeologici importanti come Turov, una delle più antiche città Bieloruse. Gli interventi sulla pianura alluvionale potrebbero distruggere ciò che finora è stato portato alla luce o scoprire reperti storici rimasti sepolti nei banchi. Preoccupazioni simili investono la Fortezza di Brèst di alto valore storico e culturale che si trova al confine polacco-bielorusso tra i Mukhavets e il Bug.¹⁹

¹⁷ Pawlaczyk Pawel (2016) *Wstępna ocena ryzyka oddziaływania Projektu Banku Światowego P147460 „Ochrona przeciwpowodziowa w dorzeczu Odry i Wisły” na przyrodnicze obszary chronione*, Klub Przyrodników. Świebodzin. Link: http://www.kp.org.pl/pdf/stanowiska/wodne/2016-09_ryzyko_oddz_proj_bs_odra_wisla_na_przyrode_201609.pdf;
Stop dla drogi wodnej E40 (2018) Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków. Link: <https://otop.org.pl/naszeprojekty/pilnujemy/stop-dla-drogi-wodnej-e40/>;

¹⁸ La Convenzione di Ramsar, ufficialmente Convenzione sulle zone umide di importanza internazionale, venne firmata nel 1971 nella città di Ramsar in Iran ed è riconosciuto come il primo trattato intergovernativo con scopo globale e prevede la conservazione e la gestione degli ecosistemi naturali.

¹⁹ Byk, Julija (2016) «*Vodnyj put' E-40 — jeto smert' dlja Poles'ja!*» *Kakoj cenoy obojdjotsja Belarusi vyhod k morju?*, Zjaljony portal. Link: <https://greenbelarus.info/articles/10-10-2016/vodnyj-put-e-40-eto-smert-dlya-polesya-kakoy-cenoy-oboydetsya-belarusi-vyhod-k>; Tribuleva, Elena (2017) *Belorusskie jekologi vozrazhajut protiv proekta vodnogo*

Si temono altresì le conseguenze degli imponenti cambiamenti che verranno approntati nei tratti fluviali preesistenti, in particolar modo nella zona di pertinenza polacca avendo questa i corsi d'acqua che meno si prestano al tipo di navigazione prevista per il progetto E40 e che quindi dovranno essere soggetti a maggiori trasformazioni. Pubblicazioni riguardanti la pregressa esperienza renana dimostrano come interventi sui corsi d'acqua, come il raddrizzamento degli archi, hanno portato ad un aumento delle alluvioni.

Michal Kania, portavoce del Ministero polacco degli Affari Marittimi e dei Trasporti d'acqua, ha smentito le critiche rivolte al progetto E40 e ha assicurato che gli interventi sulla Vistola e la costruzione di dighe aiuteranno a proteggere la Polonia orientale sia dalla siccità che dalle inondazioni grazie alla funzione delle dighe di regolare il flusso di acqua garantendo un approvvigionamento idrico continuo e proteggendo le abitazioni disposte lungo il corso fluviale.²⁰



Figura 6 In questa carta geografica è possibile vedere in che modo il progetto E40 interessa i diversi corsi d'acqua in Polonia, Bielorussia e Ucraina. Fonte: Kosse, Irina (2020) *Is E40 River Route Connecting Baltic and Black Seas a Good Idea?*, 4Liberty.eu. Link: <http://4liberty.eu/is-e40-river-route-connecting-baltic-and-black-seas-a-good-idea/>

E40 e l'area di Chernobyl: possibili conseguenze e rischi

Per quanto riguarda l'Ucraina i malumori che si sono alzati investono principalmente un aspetto dell'opera, ossia quello inerente il passaggio a soli 2,5 chilometri dal reattore nucleare nella zona di

puti E40, Tut.by. Link: <https://news.tut.by/society/552535.html>; Kak E40 povlijaet na reki Belarusi? (2019) Bahna obshhestvennaja ohrana dikoj prirody. Link: <https://bahna.land/ru/reki-i-ozera/kak-e40-povliyaet-na-reki-belarusi>;
²⁰ Śmietana, Krzysztof (2020) *Rzeczne autostrady wyhamowały. Eksperci: Wydawanie miliardów nie ma sensu*, Dziennik Gazeta Prawa. Link: <https://gospodarka.dziennik.pl/news/artykuly/6451866.rzeczne-autostrady-wyhamowały-ekologia.html>

esclusione di Chernobyl. Gli ambientalisti sostengono che il ripristino del corso d'acqua E40 sia soggetto alla valutazione di impatto ambientale (*Environmental Impact Assessment, EIA*).²¹ Le lamentele sono sorte nel momento in cui l'azienda che ha vinto la gara d'appalto per il dragaggio nelle zone a rischio radiologico ha affermato che i dati raccolti in loco e gli opportuni test sui sedimenti sono rassicuranti anche se ha negato l'accesso a tale documentazione. Il problema ovviamente non è solo ucraino, giacché all'epoca dell'incidente gli effetti delle radiazioni si sono diffusi velocemente verso nord in direzione Bielorussia. Ed è quantomeno curioso che i due paesi, all'interno della triade che realizzerà l'opera, siano quelli che meno si sono spesi per il problema ambientale.



Figura 7 La carta geografica evidenzia l'impatto ambientale che il progetto E40 potrà avere una volta completata la sua realizzazione. Fonte: *E40 waterway and Save Polesia campaign, Belarus* (2020) Environmental Justice Atlas. Link: <https://ejatlas.org/conflict/save-polesia-stop-construction-of-e40-waterway>

In Bielorussia diverse agenzie, fra cui il Centro per l'Idrometeorologia e il Ministero delle Situazioni di Emergenza, monitorano costantemente le aree contaminate dalle radiazioni. Stronzio, cesio ed elementi transuranici si sono depositati nelle aree contaminate. Recentemente è sorto un nuovo problema, come sottolinea Yuri Voronezhstev, in passato segretario del Commissione del Consiglio Supremo dell'Unione Sovietica che ha studiato le cause che hanno portato al disastro nucleare di Chernobyl, il

²¹ La EIA è uno strumento nazionale per valutare l'impatto di una infrastruttura o attività sull'ambiente ed è soggetta alla decisione di competenza dell'autorità nazionale di ogni singolo paese.

plutonio-241 nel processo di decadimento si trasforma in americio-241 la cui distribuzione al momento non è stata sufficientemente studiata. Il comportamento dello stesso plutonio-241 e plutonio-239 è noto, perché sono stati condotti test di armi nucleari e sono state studiate le conseguenze delle esplosioni di Hiroshima e Nagasaki. Al contrario non ci sono informazioni sufficienti sull'americio-241 e il suo comportamento non può essere previsto.

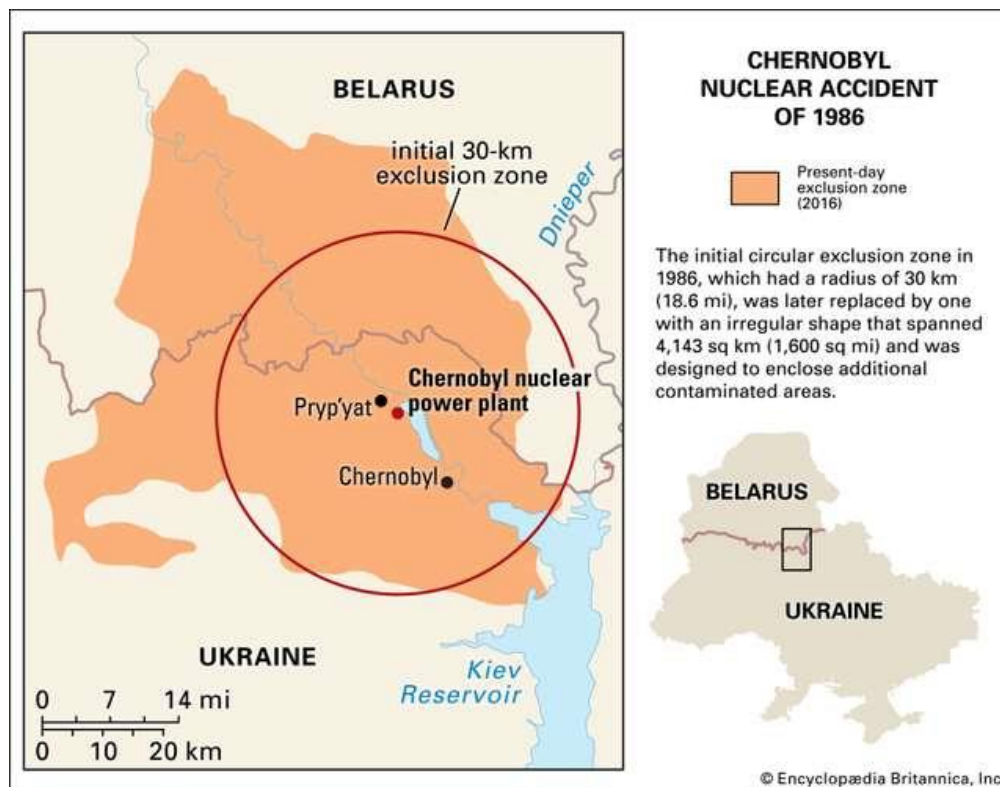


Figura 8 La carta geografica mostra l'iniziale area di esclusione imposta nel 1986 dal governo dell'Unione Sovietica a seguito del disastro di Chernobyl. Attualmente la zona di esclusione interessa un'area maggiormente estesa al confine bielorusso-ucraino. Fonte: The Editors of Encyclopedia Britannica (2020), *Chernobyl disaster*, Encyclopedia Britannica. Link: <https://www.britannica.com/event/Chernobyl-disaster>

“I lavori di dragaggio possono far scorrere del limo a valle del Prip’jat e del Dnepr fino al bacino idrico di Kiev che, insieme ai bacini idrici collegati, fornisce acqua a circa 30 milioni di ucraini” spiega Voronezhtsev, *“e il limo accumula radionuclidi. Se il limo non viene toccato, non c’è pericolo particolare, perché in generale il fiume è pulito a causa del flusso costante. La minaccia è che durante i lavori di dragaggio il limo possa essere ‘disturbato’ e possa scendere a valle del Prip’jat e del Dnepr fino al bacino di Kiev”*.²²

²² Ivanova Tatyana (2016) *Belarus’s Chernobyl Taboo*, openDemocracy. Link: <https://www.opendemocracy.net/en/odr/belarus-s-chernobyl-taboo/>; Vorotnikov, Vladislav (2017) *Belarus’ president pushes for farms in Chernobyl exclusion zone*, FoodNavigator. Link: <https://www.foodnavigator.com/Article/2017/06/29/Belarus-president-pushes-for-farms-in-Chernobyl-exclusion-zone>

Anche il cambiamento del letto del fiume Prip'jat e la costruzione della diga vicino alla città di Narovlya, secondo Valery Dombrovsky, ricercatore presso il Polesye State Radiation and Ecological Reserve, avrà conseguenze dal punto di vista radiologico, perché potrebbe causare l'aumento della migrazione dei radionuclidi coinvolgendo il manto erboso che sin dall'epoca del disastro di Chernobyl raramente viene lavato dall'acqua e quindi immagazzina radiazioni in elevate quantità superiori al livello di normalità. La costruzione del progetto E40 coinvolgerà anche i laghi delle pianure alluvionali, ossia bacini idrici che si collegano al fiume durante le inondazioni primaverili e che contengono molti più elementi radioattivi che nell'alveo del fiume visto che l'acqua in questa zona del fiume non circola costantemente.²³

Appalti e gestione dell'E40 in Ucraina

In Ucraina la realizzazione del progetto E40 richiede fondi minori rispetto alla Bielorussia e il governo di Kiev è tra i maggiori fautori di questa infrastruttura e detrattori delle accuse che le diverse ONG hanno rivolto all'opera per quel che concerne l'impatto ambientale. Raivis Vetzkgans, presidente dell'Amministrazione dei Porti Marittimi dell'Ucraina (AMPU), promuovendo e rilanciando il progetto E40, ha affermato che i sedimenti nella zona di esclusione di Chernobyl non contengono sostanze radioattive. Per tranquillizzare l'opinione pubblica, inoltre, Vetzkgans ha dichiarato che il lavoro di costruzione dell'E40 sarà accompagnato da un adeguato monitoraggio della zona in questione.²⁴

Quello che preoccupa in Ucraina, però, non è soltanto l'impatto ambientale dell'E40, ma anche il contesto politico e le compagnie scelte per poter realizzare tale progetto. Emerge come figura di spicco la compagnia SOBI che ha firmato un contratto per il dragaggio della sezione ucraina del Prip'jat con la Flotta di Dragaggio dell'AMP: dalle indagini risulta che delle tre società che hanno chiesto di partecipare alla gara d'appalto, solo due hanno potuto prendervi parte, ossia la Orion-Ukraine e la SOBI.²⁵

La SOBI si è aggiudicata la prima gara nel 2019, con un contratto di quasi 12 milioni di grivna (circa 350 mila euro) per l'estrazione di 100 mila metri cubi di sabbia, che recentemente sono stati valutati

²³ Suvorau, Ihar (2018) *Chem ugrozhaet stroitel'stvo vodnogo puti E40 na zarazhjonnyh radiaciej territorijah?*, Bahna obshhestvennaja ohrana dikoj prirody. Link: <https://bahna.land/ru/reki-i-ozera/chem-ugrozhaet-stroitelstvo-vodnogo-puti-e40-na-zarazhennykh-radiatsiej-territoriyakh>

²⁴ *Podpisan dogovor na dnouglublenie ukrainskogo uchastka Pripjati* (2019) Informacionnyj portal «Transportnyj biznes». Link: <http://tbu.com.ua/news/podpisan-dogovor-na-dnouglublenie-ukrainskogo-uchastka-pripjati.html>

²⁵ Potockij, Nikolaj (2020) *AMPU platit figurantu ugovolnyh del po nezakonnoj dobyche peska za dnouglublenie Pripjati*, 368.media. Link: <https://368.media/2020/09/23/ampu-platit-figurantu-ugolovnyh-del-po-nezakonnoj-dobyche-peska-za-dnouglublenie-pripyati/>

insufficienti, ragion per cui si è giunti ad una seconda negoziazione senza gara d'appalto per l'estrazione di altri 30000 metri cubi di terreno. La cifra totale sfiora i 15,6 milioni di grivna (circa 455 mila euro).

Suscita dubbi il proseguimento dei lavori in Ucraina considerando che l'ultimo appalto vinto dalla SOBI è avvenuto in un momento in cui i rapporti tra Kiev e Minsk non sono certo quelli auspicabili per la realizzazione di un'opera di questa portata. Lukashenko ha infatti varie volte accusato l'Ucraina di interferire con i processi politici interni e minacciato di chiudere le frontiere.²⁶

Anche la SOBI non è esente da critiche dal momento che è stata coinvolta in una serie di procedimenti penali per appropriazione indebita, evasione fiscale ed estrazione illegale di minerali, ad esempio sabbia dal fiume Desna, affluente di sinistra del Dnepr. Sembrerebbe che senza i dovuti permessi la sabbia sia stata lavata, conservata sulla riva e venduta senza detrarre nulla dal bilancio. Secondo una recente inchiesta, mentre l'azienda era impegnata nel dragaggio del Pryp'jat, contemporaneamente avrebbe stipulato contratti per la fornitura di materiali da costruzione, tra cui sabbia fluviale, in favore di alcune aziende ucraine, senza misurazioni della concentrazione radioattiva. Secondo il portale *Moya Kyyivshhyna* la compagnia SOBI risulterebbe essere registrata a nome di due uomini d'affari di Kiev, Sergey Stepanovich Nadeev e Anatoly Petrovich Shaloplut, entrambi con legami con la politica ucraina. Nadeev è stato un assistente dell'ex deputato del Partito delle Regioni (*Partii Regionov*) Vitaly Khomutynnik e dell'ex deputato del popolo di BIUT Sergei Sobolev, mentre Shaloplut è stato un assistente dell'ex deputato del popolo Vasily Gorbal.²⁷

Esistono due siti web ufficiali inerenti alla compagnia SOBI di cui uno specializzato nell'offrire servizi per le opere di dragaggio²⁸. Dall'analisi del portale web riferito alla TOV SOBI la compagnia ucraina risulta essere ubicata in via (in ucraino *vulyca*) Elektriv n.4, mentre la SOBI Dredging ha come indirizzo via Poloveskaja n.2/24, dati che sono confermati da diversi portali specializzati nella registrazione delle compagnie ucraine.²⁹

²⁶ *Ukraine recalls its ambassador to Minsk over Wagner mercenaries and election interference accusations row* (2020) BNE Intellinews. Link: <https://www.intellinews.com/ukraine-recalls-its-ambassador-to-minsk-over-wagner-mercenar-ies-and-election-interference-accusations-row-189840/>; *Lukashenko accuses Ukraine of interference in Belarus' affairs* (2020) 112 Ukraine. Link: <https://112.international/politics/lukashenko-accuses-ukraine-of-interference-in-belarus-affairs-54420.html>

²⁷ Tyxyj, Anatolij (2020) *Kryminal"ni, biznesmeny i polityky: xto zajmayet"sy namyvom pisku na Kyyivshhyni*, Moya Kyyivshhyna. Link: <https://mykyivregion.com.ua/analytics/kryminalni-biznesmeni-i-politiki-hto-zajmayetsya-namivom-pisku-na-kiyivshini>

²⁸ SOBI <http://sobidredging.com.ua/> e TOV SOBI <https://sobi.in.ua/>

²⁹ Limited Liability Company Sobi (Llc Sobi). Link: https://youcontrol.com.ua/catalog/company_details/16476986/; OOO SOBI. Link: <https://lardi-trans.com/it/user/12182898947/>

Il portale di SOBI Dredging riporta come unico nome quello di Dmitrij Nadeev (dmitrij.nadeev@gmail.com) a cui fa riferimento un telefono presente in entrambi i siti web [+380 (67) 449 01 00]. Secondo i diversi registri delle imprese ucraine consultati durante questa attività di analisi, Dmitrij Nadeev sarebbe il referente della SOBI, mentre Men' Igor Leonidovich ricoprirebbe il ruolo di direttore e l'azienda sarebbe stata registrata il 30 aprile 1993.³⁰ Secondo il portale *Clarity Project*, Men' Igor Leonidovich risulta essere collegato ad altre due compagnie, la Evropeyska Kompaniya 'Agro-Proekt' e la Ukraynska Biznes Hotel'na Kompaniya 'Konfort-Servis' (attualmente entrambe in stato di cessazione).³¹ Il nome di Men' Igor Leonidovich non appare come direttore o referente della SOBI in ulteriori registri delle compagnie ucraine che riportano invece i nomi già citati di Sergey Stepanovich Nadeev e Anatoly Petrovich Shaloplut, i quali hanno investito un capitale totale pari a 7500 grivna ciascuno (circa 220 euro).

Conclusioni

Il progetto E40 sarà realmente in grado di migliorare lo sviluppo economico di Ucraina, Bielorussia e Polonia? Da quanto si evince dai dati e dall'analisi delle fonti aperte sopra riportate sembrerebbe che la realizzazione di questo corridoio fluviale di interconnessione sia molto più fattibile sulla carta che nella pratica. Infatti, mentre il governo di Kiev si è portato avanti con i lavori favorendo una compagnia come la SOBI che presenta collegamenti con il mondo politico ucraino, ma una leadership poco trasparente, in Bielorussia e in Polonia l'E40 è ancora allo stato primordiale e richiede un significativo investimento da parte dei governi di Minsk e Varsavia nonché un quasi stravolgimento dei corsi d'acqua interessati e delle zone naturali che potrebbe modificare in maniera definitiva il territorio di questi paesi.

Il rischio ambientale è evidente come sottolineano le diverse ONG che si sono interessate a tale infrastruttura e il danno maggiore, le cui conseguenze potrebbero ricadere su tutta l'Europa centro-orientale e quindi interessare anche l'intera Unione Europea, potrebbe essere causato dagli errori di valutazione nei lavori da condurre nell'area del Prip'jat nella zona di esclusione di Chernobyl. Connettendo un sistema fluviale dal Mar Baltico al Mar Nero, l'E40 potrebbe favorire anche la diffusione

³⁰ Товариство з Обмеженого Відповідального "SOBI". Link: <https://clarity-project.info/tenderer/16476986>

³¹ Товариство з Обмеженого Відповідального "Yevropejs'ka Kompaniya 'Agro-Proekt'". Link: <https://clarity-project.info/edr/33942819>; Товариство з Обмеженого Відповідального "Ukrayns'ka Biznes Hotel'na Kompaniya 'Konfort-Servis'". Link: <https://clarity-project.info/edr/42362159>

di sostanze radioattive ancora presenti nella zona di Chernobyl che inquinerebbero l'intera area europea con ricadute pesantissime per quel che concerne le attività produttive agricole e la vita delle popolazioni locali.

Perché il governo ucraino supporta l'E40? È vero che l'Ucraina ha i corsi fluviali che si prestano maggiormente a tale infrastruttura e che richiedono meno interventi e quindi meno finanziamenti, ma è anche vero che la gestione dei lavori di dragaggio affidata alla SOBI tramite la concessione di appalti pubblici in verità fa perno su una compagnia ucraina con precedenti legali e con un capitale societario pari a circa 500 euro. L'E40 rappresenterebbe per l'Ucraina il collegamento con il resto dell'Europa centro-orientale e con l'hub commerciale-logistico del Mar Baltico, diminuirebbe l'influenza russa in un periodo storico che vede Mosca opposta a Kiev per la questione del Donbass e della Crimea, e favorirebbe investimenti diretti stranieri (FDIs) con l'intento di supportare i progetti di sviluppo industriale ucraini e quindi risollevarne l'economia.

In conclusione, possiamo dire che, benché il progetto abbia un'indubbia importanza strategica ai fini della politica interna ed estera dei paesi interessati, le conseguenze ambientali sono maggiori rispetto ai benefici geopolitici, fattore di cui l'Unione Europea dovrà tenere conto quando valuterà se investire i propri fondi per costruire l'E40.



WE TRANSFORM CURRENT EVENTS INTO VALUABLE INTELLIGENCE

ASRIE Analytica

Website: www.asrie.org

E-mail: info@asrie.org

Copyright © 2021 ASRIE Analytica

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means, including photocopying, recording, or other electronic or mechanical methods, without the prior written permission of the publisher, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial use permitted by copyright law. For permission requests, write to the publisher, addressed “Attention: Permission Coordinator,” at info@asrie.org.