

Osservatorio Balcani e Caucaso, 7.12.10 di Gegam Bagdasaryan

Questo articolo, scritto da Gegam Bagdasaryan, è stato

originariamente pubblicato da Osservatorio Balcani e Caucaso

e può essere consultato in originale all'indirizzo sotto riportato

(copia ed incolla l'indirizzo)

<http://www.balcanicaucaso.org/aree/Nagorno-Karabakh/Volare-in-Karabakh>

L'unico aeroporto del Nagorno Karabakh dovrebbe riprendere il prossimo maggio i collegamenti con Yerevan. L'aeroporto, chiuso dai primi anni '90, era stato l'unico punto di contatto con il mondo esterno per gli abitanti della regione durante il conflitto con l'Azerbaijan

L'aeroporto di Stepanakert si trova vicino al centro abitato di Ivanyan (in armeno, Khojali in

azero), dieci chilometri a nord-est della città. Si tratta dell'unico aeroporto del Karabakh in grado di accogliere aerei di grandi dimensioni. Fino alla fine degli anni ottanta, l'aeroporto serviva voli passeggeri di linea Yerevan-Stepanakert. Con l'inizio del movimento per l'indipendenza il Karabakh e l'embargo decretato dalle autorità azere, l'aeroporto divenne l'unico collegamento fra la regione e il mondo esterno. Nel frattempo, le autorità azere si affrettavano a costruire nuove abitazioni a Khojali, edificando peraltro le nuove case in prossimità della pista. Dopo la dichiarazione dello stato di emergenza, l'aeroporto passò inizialmente sotto il controllo delle forze armate sovietiche. In seguito, tuttavia, si decise di trasferirlo sotto il controllo delle unità OMON (forze speciali) azere.

Ecco cosa scriveva all'epoca il quotidiano «Sovetskij Karabakh» (“Karabakh sovietico”, 27 luglio 1991, № 142), organo ufficiale del comitato regionale del partito comunista: *"Attraversare l'aeroporto di Stepanakert è come attraversare tutti i cerchi dell'inferno... i più elementari diritti umani. sono calpestati nel modo più beffardo, rude, cinico, arrogante... All'aeroporto di Stepanakert regnano le unità OMON azere, fonte di disgrazia e dolore"*.

Nel febbraio 1992, le forze armate del Karabakh presero il controllo dell'aeroporto, ma a causa del conflitto irrisolto da allora non ci sono più stati voli. Oggi come allora, l'aeroporto ospita solo elicotteri che effettuano voli charter.

Iniziano i voli

Per lungo tempo l'aeroporto è rimasto fuori dalle cronache, ma da alcuni anni si è iniziato a parlare della riapertura dell'aeroporto.

L'antefatto è questo: nel settembre 2007, appena entrato in carica, l'attuale presidente Bako Saakjan promise di ristabilire i voli di linea. Presto iniziarono i lavori di preparazione e di costruzione. Nel dicembre 2008, il parlamento del Karabakh adottò una legge sul trasporto aereo al fine di ristabilire il funzionamento dello scalo per gli aerei di piccole dimensioni. Poi fu creata l'Autorità governativa per l'aviazione civile (UGA) sotto la direzione di Dmitri Atbashyan, che fino ad allora era stato presidente dell'Unione nazionale armena per l'aviazione. Il governo decretò infine la creazione della società per azioni “Aeroporto di Stepanakert”, controllata al 100% dall'autorità per l'aviazione civile.

In un primo momento, sembrava che non appena ultimato l'aeroporto i voli di linea Yerevan-Stepanakert sarebbero stati realizzati dalla compagnia armena “Armavia”, che aveva già acquistato un nuovo velivolo a questo scopo. Tuttavia, secondo il proprietario della

compagnia Mikhail Bagdasarov, "Armavia" non avrebbe lavorato direttamente a Stepanakert, poiché il Karabakh, in quanto stato indipendente, avrebbe dovuto avere una compagnia aerea indipendente. In Karabakh fu presto registrata una compagnia indipendente sotto il marchio "Artsakhavia", con il sostegno della stessa "Armavia".

Speranze

L'eventualità della ripresa dei voli ha generato tante speranze in Karabakh. In molti infatti credono che la ripresa dei collegamenti aerei darà impulso alla crescita del Karabakh, e potrà avere un significato non solo economico, ma anche politico, poiché potrebbe contribuire al rafforzamento della regione e al riconoscimento internazionale di questo territorio *de facto* indipendente, ma che la comunità internazionale ritiene parte dell'Azerbaijan. Si ritiene anche che l'apertura dell'aeroporto aumenterà notevolmente il flusso turistico verso questa regione. Secondo il capo dell'Autorità governativa per il turismo Sergey Shakhverdyan, "questo porrà nuovi problemi, dato che difficilmente le infrastrutture potranno reggere una brusca crescita del numero di turisti." "Al governo sarà presentato un progetto per le attività di varie agenzie turistiche collegate all'apertura dell'aeroporto", ha aggiunto Shakhverdyan.

Tutto bene, non fosse emerso recentemente che l'apertura dell'aeroporto sarà ritardata da problemi con i fornitori. "I lavori di costruzione del terminal avranno fine in dicembre, ma una data precisa per l'inizio dell'attività dell'aeroporto non c'è", ha dichiarato recentemente Dmitrij Atbashyan. "Per quanto riguarda le attrezzature, ovvero i termini d'acquisto, si tratta di qualcosa che non dipende da noi. Si tratta di attrezzature interne: banchi per il check-in, nastri trasportatori, carrelli per i bagagli, stampanti per le carte d'imbarco e così via. Al fornitore servono 52 settimane", ha comunicato Atbashyan, osservando anche che "il governo del Nagorno Karabakh ricerca la sicurezza tecnica dei velivoli, quindi non può acquistare macchinari inaffidabili". Secondo un recente comunicato, la ripresa dei voli avverrà solo nel maggio 2011.

Sicurezza

La sicurezza dei voli è sicuramente la questione più importante. Secondo le autorità, il livello di sicurezza dell'aeroporto di Stepanakert sarà molto alto. A volare saranno infatti aerei CRJ-200, considerati velivoli affidabili (ospitano 50 passeggeri, consumano meno di una tonnellata di carburante l'ora e possono volare oltre cinque ore senza interruzione). I voli saranno operati da piloti professionisti, e vigeranno attenti sistemi di controllo aereo in fase di volo e di atterraggio.

Tuttavia, non sono solo i parametri tecnici a determinare il livello della sicurezza. È chiaro a tutti che lo status del Karabakh rimarrà il cuore del problema, e molti temono che la piena sicurezza

dei voli non potrà essere garantita finché non si sarà raggiunta una risoluzione definitiva del problema.

Ad esempio, nei media azeri è comparso il minaccioso titolo "I sogni d'aviazione armeni non sono destinati a diventare realtà". Sul portale di notizie [Vesti.Az](#), Mageram Safarli, direttore dell'ufficio stampa di AZAL ("Linee aeree azeri"), commentando l'intenzione del capo di "Armavia" Mikhail Bagdasarov di creare la compagnia aerea "Artsakhavia" per stabilire collegamenti di linea fra Yerevan e Stepanakert, ha dichiarato che l'Armenia non ha questo diritto, poiché "il Nagorno Karabakh è riconosciuto giuridicamente come territorio azeri". Se questo dovesse comunque accadere, l'Azerbaijan si rivolgerebbe ufficialmente all'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile, ha precisato Safarli.

Ciononostante, Atbashyan non sembra avere dubbi: "I nostri vicini di spazio aereo, Azerbaijan e Armenia, hanno sottoscritto una convenzione internazionale per la prevenzione di ogni tipo di interferenza illecita nell'aviazione civile, impegnandosi a non intraprendere, in nessun caso, alcuna azione illecita che possa compromettere la sicurezza di voli e passeggeri. Credo che entrambi i Paesi terranno fede ai propri obblighi".

Ma le rassicurazioni dei funzionari non bastano a dissipare del tutto i dubbi, tanto più che molti abitanti del Karabakh ricordano il tragico incidente aereo dell'estate 1990. Il primo agosto di quell'anno, il volo passeggeri JAK-40 ebbe un incidente sulla tratta Yerevan-Stepanakert. Nella catastrofe morirono tutti i 39 passeggeri e i 4 membri dell'equipaggio. I resti del velivolo e i cadaveri furono ritrovati nelle vicinanze del villaggio di Farradzh nella regione di Lachin. Secondo la versione ufficiale della commissione statale per il controllo aereo dell'Unione sovietica e l'indagine dei rappresentanti azeri, l'aereo si schiantò in seguito alla perdita dell'orientamento da parte dei piloti in condizioni di visibilità limitata. Tuttavia, i lavoratori aeroportuali compirono un'indagine parallela che portò ad ipotizzare un abbattimento.