

L'Iraq è lontano – Ferrovie e oleodotti fra Medio Oriente e Europa

Ugo Bardi
ASPO-Italia
ugo.bardi@unifi.it

Publicato su www.aspoitalia.net Marzo 2007



Quando si sente parlare dell'Iraq in televisione sembra che parlino di un posto sull'altra faccia della Luna. Eppure, non è tanto lontano. Guardate la mappa qui sopra: andare da Roma a Baghdad è più o meno la stessa distanza che c'è da Roma a Mosca e non è tanto di più che andare da Roma a Lisbona. L'Iraq è un paese quasi ai nostri confini: tocca la Turchia, paese che dovrebbe presto entrare nell'Unione Europea.

La caratteristica dei paesi vicini, di solito, è che ci si può andare in treno. In Europa, si può andare dappertutto per ferrovia; ci viaggiano le merci e si parla molto del collegamento ferroviario fra Lisbona e Kiev. Potete andare in treno fino a Mosca e, se ci tenete, anche fino a Pechino. Ma per l'Iraq non esiste un collegamento ferroviario. L'Iraq, in realtà, è lontano.

Eppure, il collegamento ferroviario fra Europa e Medio Oriente non sarebbe impossibile, anzi, è una vecchia idea che risale all'800. Già nel 1888, l'Orient Express arrivava a Istanbul partendo da Londra. Non era soltanto un treno per viaggiatori romantici in cerca di avventure; era il risultato di un'idea strategica ben precisa: quella di mettere in comunicazione il cuore industriale dell'Europa con l'Oriente. L'Orient Express non doveva fermarsi a Istanbul, doveva continuare attraverso l'Anatolia e poi fino a Baghdad. Da lì, doveva andare ancora più avanti, fino a Basra e mettere in comunicazione il centro dell'Europa con l'Oceano Indiano attraverso lo stretto di Hormuz.





Questa connessione interessava in particolare i tedeschi, che non avevano sbocchi nel Mediterraneo e potevano arrivare in Oriente via mare soltanto per mezzo di una lunga circumnavigazione. Così, già verso la fine del diciannovesimo secolo si cominciò a parlare di una ferrovia Berlino-Baghdad e, nel 1903, si formò il consorzio della "Baghdad Railway" finanziato da alcune banche tedesche. Il tragitto previsto della ferrovia si vede nella mappa a sinistra, che risale al 1917¹.

Nel frattempo, i Turchi si erano impegnati nella costruzione di una rete ferroviaria nei loro domini in Oriente. Era un'impresa difficile: le locomotive a vapore del tempo consumavano grandi quantità di acqua e di carbone; l'acqua era scarsa nelle

zone desertiche e il carbone doveva essere tutto importato dall'Europa. Si racconta che le ferrovie turche avevano le traversine di ferro perché i beduini del deserto rubavano le traversine di legno per accendere i fuochi da campo. E' una leggenda; la ragione vera era che le ferrovie turche attraversavano zone desertiche dove non si trovava legno per costruire le traversine sul posto, come invece si poteva fare in Europa e in America. In più, i Turchi avevano ben chiare certe problematiche strategiche e tendevano a costruire le loro ferrovie lontane dalla costa, al riparo dai cannoni della flotta inglese. Questo li costringeva a costruire in aree impervie e lontane dai centri abitati. Ma, nonostante tutte le difficoltà, i Turchi riuscirono a costruire una rete ferroviaria notevole nel Medio Oriente. Nel 1908 fu inaugurato il tragitto di 1300 km da Damasco a Medina, un'opera imponente che avrebbe dovuto essere prolungata per portare i pellegrini musulmani fino alla Mecca.

Ma i tempi cambiavano rapidamente e i primi anni del ventesimo secolo furono decisivi per molte cose. Nel 1905, la flotta russa del Baltico aveva usato il carbone per circumnavigare mezzo mondo e per andare alla fine a farsi distruggere dai giapponesi a Tsushima. Era forse la lezione di quel disastro che aveva insegnato agli ammiragli che il carbone era troppo ingombrante e pesante per una nave militare; le nuove corazzate sarebbero andate a petrolio. Quando, nel 1908, il petrolio fu scoperto a Mosul, nel Nord della Mesopotamia; la zona che oggi si chiama Iraq diventava di importanza strategica.

Ci si rese subito conto che la ferrovia Baghdad - Berlino avrebbe potuto trasportare il petrolio in Europa su vagoni cisterna. Ma l'interesse della Germania e della Turchia in un collegamento diretto con il petrolio iracheno si scontrava con l'interesse opposto di Francia e Inghilterra, che avrebbero voluto piuttosto accedervi indipendentemente, via mare. Gli storici non sono tutti d'accordo sul ruolo che la ferrovia per Baghdad ebbe nella prima guerra mondiale, ma è certo che gli inglesi non potevano permettere che i tedeschi mettessero le mani sul petrolio dell'Iraq. Non possiamo dire che la guerra fu causata dalla ferrovia, ma è interessante notare che quando scoppiò, nel 1914, mancavano soltanto due gallerie per completare il tragitto da Baghdad a Berlino.

La prima guerra mondiale vide affrontarsi due schieramenti contrapposti di cui uno si estendeva lungo il tracciato previsto per la ferrovia, da Berlino fino a Baghdad. Ne facevano parte la Germania, l'impero Austro-Ungarico e il sultanato ottomano che comprendeva l'area che oggi chiamiamo Iraq. Il concetto che bisognava spezzare questa linea era ben chiaro agli inglesi. Una delle loro prime azioni belliche fu lo sbarco a Fao, al sud della Mesopotamia, già nel Novembre del 1914, solo pochi mesi dopo l'inizio della guerra in Europa. Era un'operazione che era stata preparata con cura già da molti anni e che aveva l'obiettivo di raggiungere i pozzi petroliferi di

¹ Woods, H. Charles, The Geographical Journal, vol 50, n. 1, Jul., 1917 P : 32-56

Mosul, nel nord dell'Iraq. L'azione inglese in Mesopotamia fu aiutata dalla rivolta araba contro i Turchi. Questa parte della storia araba è nota in Occidente soprattutto grazie a T.E. Lawrence ("Lawrence d'Arabia"), ufficiale inglese distaccato presso le forze arabe, che l'ha descritta con molta fantasia nelle sue opere letterarie. Nel Febbraio del 1915, un'altra azione strategica congiunta di Francia e Inghilterra fu l'attacco a Gallipoli, sullo stretto dei Dardanelli. Anche qui, l'idea era di interrompere il collegamento degli imperi centrali con la Turchia e, di conseguenza, con i pozzi iracheni.

L'attacco a Gallipoli fallì per la decisa resistenza turca. L'attacco alla Mesopotamia da sud, invece, ebbe successo, sia pure a prezzo di quattro anni di campagna durissima con terribili perdite da ambo le parti. Gli inglesi raggiunsero il loro obiettivo, Mosul, nel Novembre del 1918. Contemporaneamente, la guerra terminava anche sul fronte europeo. Non possiamo dire che la prima guerra mondiale fu combattuta per il dominio dell'Iraq, ma il fatto che le ostilità siano finite con la conquista inglese dei pozzi iracheni è una coincidenza perlomeno curiosa. Se non ci fosse stata quella guerra e se l'impero ottomano non fosse stato sconfitto e smembrato, oggi il sultani ottomani controllerebbero un buon 50% delle riserve petrolifere globali e il mondo sarebbe molto diverso da quello che vediamo oggi. Ma le cose sono andate in un altro modo.

I governi istituiti dagli inglesi negli ex territori ottomani non hanno fatto molto sforzo per ricostruire le ferrovie distrutte dalla guerra. La linea per Medina non fu mai ricostruita e ci vollero più di vent'anni per completare le due gallerie mancanti della linea Berlino-Baghdad. Sarà forse un'altra coincidenza ma, nel 1940, quando si poteva finalmente percorrere tutto il tragitto, la guerra scoppiò di nuovo e gli inglesi occuparono militarmente ancora una volta l'Iraq nel 1941.

La strategia tedesca nella seconda guerra mondiale può essere vista come un tentativo di arrivare in Iraq con una manovra a tenaglia; da nord, attraverso il Caucaso, e da Sud, attraverso l'Egitto. La manovra fallì quando i tedeschi furono fermati a Stalingrado dai Russi e a El Alamein dagli inglesi. L'importanza strategica di quest'ultima battaglia si vede anche dal fatto che l'esercito italiano aveva impegnato nell'attacco all'Egitto le sue truppe migliori, inclusa la famosa divisione "Folgore". Ma l'Iraq era veramente troppo lontano per arrivarci combattendo ogni metro di strada.

Dopo la seconda guerra mondiale, il governo iracheno guadagnò gradualmente una certa indipendenza e utilizzò i proventi dell'estrazione petrolifera per ricostruire le vecchie ferrovie ottomane e costruirne di nuove. Negli anni e '70 e '80, l'Iraq aveva la rete ferroviaria più efficiente



di tutto il Medio Oriente; basti dire che già negli anni '70 i treni iracheni avevano tutti l'aria condizionata. In certi periodi, è stato anche possibile, in principio, fare il tragitto completo da Baghdad a Berlino e può darsi che qualche viaggiatore avventuroso l'abbia fatto veramente. Ma i bombardamenti hanno distrutto le ferrovie irachene a partire dagli anni 90. Si legge che la stazione centrale di Baghdad è stata ricostruita nel 2004, ma da quel che si legge, non ci sono né treni né passeggeri. Le ferrovie

irachene hanno fatto la fine della linea per Medina, di cui ancora oggi si vedono i ponti distrutti e le vecchie locomotive abbandonate nel deserto, solo un po' arrugginite². L'Iraq è lontano dall'Europa come una volta, anzi, di più.

La mancanza di connessioni ferroviarie con l'Iraq è solo un sintomo di una questione strategica fondamentale che riguarda la relazione fra Europa e Medio Oriente. E' una questione che si sta facendo sempre più cruciale e importante a causa della necessità sempre maggiore di petrolio per l'Europa. Lo sviluppo dei pozzi del Mare del Nord aveva dato agli Europei un'illusione di abbondanza che era durata fino a pochi anni fa. Ma quei pozzi sono stati ormai sfruttati e il loro declino è oggi inarrestabile. Per l'Europa, non c'è altra via d'uscita che incrementare le importazioni, ma non c'è molto da scegliere. I paesi del Medio Oriente sono tutti in condizioni produttive difficili. L'Iran potrebbe diventare un importatore netto di petrolio in 5-6 anni, l'Arabia Saudita è in evidente difficoltà ad aumentare la produzione e potrebbe trovarsi già in declino, il

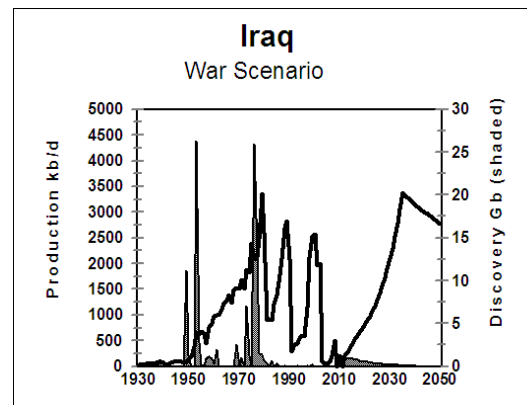
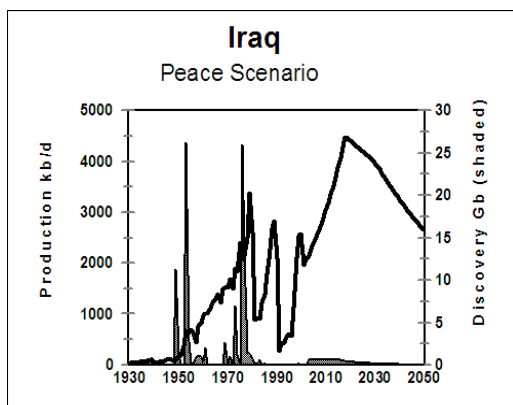
²www.dharma6.com/html/background1.html

Kuwait è sicuramente già in declino. Anche la Russia, l'altro paese che esporta in Europa, è destinata ad affrontare il declino produttivo in un futuro non lontano.

In vicinanza dell'Europa rimangono due sole zone che hanno un potenziale di incremento produttivo: la zona del Caspio e l'Iraq. Il Caspio ha petrolio, ma di cattiva qualità e comunque insufficiente a lungo andare. Invece, l'Iraq potrebbe avere ancora risorse consistenti e anche di ottima qualità. Non aspettiamoci miracoli; ormai nessun paese al mondo è un paradiso di abbondanza, ma certamente l'Iraq brilla fra quello che resta.

Secondo i dati dell'associazione per lo studio del picco del petrolio (ASPO)³, l'Iraq possiede ancora 113 miliardi di barili di riserve provate e, con questo dato, si pone al secondo posto fra i produttori mondiali, dopo l'Arabia Saudita. C'è stato anche chi ha detto che l'Iraq potrebbe raddoppiare le proprie riserve e superare l'Arabia Saudita, ma queste sono solo fantasie. E' vero però che, sempre secondo i dati ASPO, il potenziale produttivo iracheno potrebbe aumentare a oltre 130 miliardi di barili per mezzo di nuove esplorazioni. Per dare un'idea delle dimensioni di queste riserve, ricordiamo che il potenziale produttivo globale rimanente è dell'ordine dei 1000 miliardi di barili, ovvero le riserve irachene sono oltre il 10% di quello che resta.

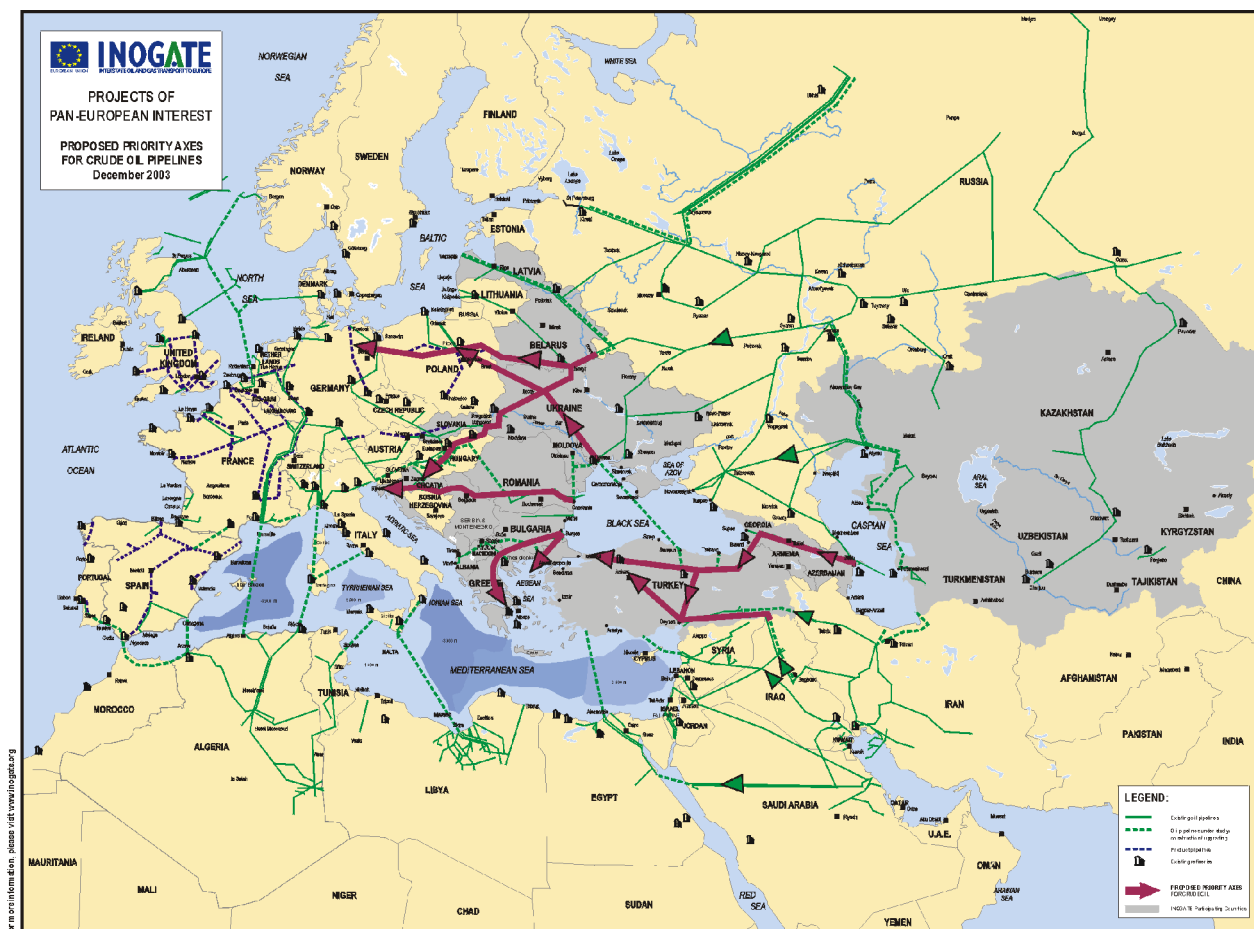
Il picco di produzione iracheno si situa ancora diversi anni nel futuro. In linea di principio, l'Iraq potrebbe arrivare a produrre anche 4-5 milioni di barili al giorno che, nel generale declino degli altri produttori, sarebbero una boccata di ossigeno in un mondo in apnea petrolifera. D'altra parte, l'andamento della produzione dipende criticamente dalle condizioni di pace o di guerra, come si vede in questi scenari (fonte: ASPO) calcolati nel 2002, prima dell'invasione dell'Iraq del 2003.



Oggi, lo scenario di guerra si sta rivelando corretto. L'Iraq non riesce a riprendere la produzione ai livelli degli anni 1970 e la guerra ha danneggiato e sta ancora danneggiando le infrastrutture produttive. Ci sono anche dati che indicano che l'embargo degli anni 1990 ha forzato gli iracheni a sovrasfruttare i pozzi, danneggiandoli gravemente. Anche così, comunque, l'Iraq rimane, e rimarrà per un pezzo, uno dei punti focali della strategia petrolifera mondiale.

Quando c'è una risorsa strategica da controllare, e soprattutto quando la risorsa è scarsa, è raro che si arrivi a un accordo fra gentlemen. Tipicamente, chi è militarmente più forte si prende tutto. Il conflitto per l'Iraq coinvolge oggi un po' tutti gli attori del panorama geopolitico mondiale; Cina, Russia, Iran, Europa e Stati Uniti. Il controllo delle risorse irachene non è tanto questione di chi occupa militarmente il paese, ma più che altro di controllare le vie di rifornimento. Qui, come diceva già Napoleone ai suoi tempi, la guerra è più che altro una questione di geografia. Se il blocco angloamericano controlla il trasporto marittimo sugli oceani, l'Europa si trova connessa all'Iraq per via di terra e potrebbe importare il petrolio iracheno via oleodotto. Di conseguenza, il problema strategico di una connessione fra Iraq e Europa si ripresenta oggi esattamente negli stessi termini di quando si cominciò a parlare di una ferrovia Berlino-Baghdad.

Ovviamente, oggi non si pensa più di trasportare il petrolio col treno, ma gli oleodotti - ferrovie petrolifere - giocano lo stesso ruolo. E il problema di connettere l'Iraq con l'Europa rimane sempre lo stesso. Guardate la figura qui di seguito da [Inogate](http://www.inogate.org)⁴



Le linee verdi indicano la rete di oleodotti esistenti. Le linee rosse sono invece oleodotti progettati. Notate come mancano collegamenti diretti dal Medio Oriente all'Europa centrale; come pure ne mancano dalla Russia all'Europa. Questa mancanza è il risultato di situazioni strategiche del passato. Al tempo dell'Unione Sovietica, un oleodotto fra Russia e Germania sarebbe stato impensabile, ma oggi se ne parla seriamente. Meno ovvia è l'esistenza di una barriera strategica fra Europa e Medio Oriente, ma evidentemente ne esisteva una – e esiste tuttora – che impedisce il passaggio del petrolio della regione del golfo verso l'Europa attraverso quella che è la sua strada naturale; la stessa della vecchia ferrovia Berlino-Baghdad.

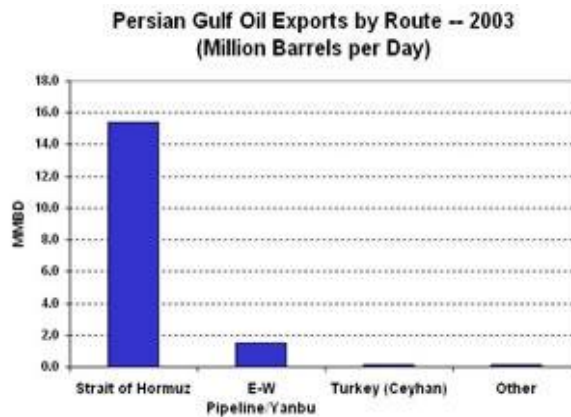
Oggi, il petrolio della regione di Mosul, nel nord dell'Iraq va principalmente via oleodotto verso sud, verso Basra, da dove viene esportato via mare attraverso lo stretto di Hormuz. Da lì, una piccola parte raggiunge l'Europa o attraverso il canale di Suez o circumnavigando tutta l'Africa. In piccolissima parte viaggia via oleodotto attraverso la Siria da dove viene imbarcato al terminale turco di Ceyhan da dove deve poi essere caricato su delle petroliere che lo portano in Europa. Ma l'oleodotto risulta chiuso dal 2004 a causa di sabotaggi e altri problemi.

Come conseguenza, l'Europa importa pochissimo petrolio dall'Iraq, solo l'1.4% del totale dell'energia importata⁵, il che è veramente un'inezia rispetto al potenziale di un paese che si trova proprio ai nostri confini. Questo lo potete vedere anche nella figura seguente ([dati IEA](http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/pgulf.html))⁶.

4 http://www.inogate.org/en/images/maps/oil_map_big.gif

5 http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113405.pdf

6 <http://www.eia.doe.gov/emeu/cabs/pgulf.html>



Si farà mai un oleodotto importante che connetta l'Europa al Medio Oriente? In teoria sarebbe una cosa logica dato che, come abbiamo detto, l'Iraq è geograficamente vicino all'Europa. Una connessione del genere sarebbe utile sia per l'Europa come per l'Iraq. L'Europa avrebbe un altro fornitore oltre alla Russia e l'Iraq avrebbe un'alternativa all'esportazione attraverso lo stretto di Hormuz, con tutti i rischi che comporta in caso di ulteriori guerre e instabilità politiche.

Tuttavia, un oleodotto che andasse dall'Iraq all'Europa passando attraverso la Turchia cambierebbe profondamente la situazione politico-strategica attuale e non c'è da stupirsi se non è stato fatto finora. Per fare una cosa del genere, occorrerebbe riproporre le alleanze di una volta, cosa difficile anche se non impossibile. Non è un caso che la Turchia non abbia appoggiato l'invasione anglo-americana dell'Iraq, come pure che l'Unione Europea consideri tanto importante avere la Turchia fra i suoi membri. Tutto questo potrebbe essere in vista di un nuovo "blocco continentale" che saldi l'Europa Occidentale con il Medio Oriente. Ma l'Europa rimane per ora in una situazione di grande inferiorità per sia per via della sua debolezza militare sia per la mancanza di coesione politica. L'Iraq rimane ancora oggi troppo lontano dall'Europa, anche se non è detto che lo rimanga per sempre.

Nel futuro, chi controllerà il petrolio iracheno avrà in mano le ultime risorse petrolifere planetarie e potrà, probabilmente, dominare il mondo. Comunque vada a finire, tuttavia, c'è una cupa atmosfera di crepuscolo degli dei in questa lotta disperata per gli ultimi barili di petrolio. Al ritmo attuale di consumo, tutte le risorse irachene basterebbero al mondo per quattro anni o poco più. Il gioco del "re del castello" in Iraq è un gioco di quelli che non si possono vincere se non smettendo di giocare. Forse, gli unici che hanno capito la situazione sono i tedeschi che hanno smesso di sognare il mitico collegamento Berlino-Baghdad e si stanno concentrando sul creare energia rinnovabile in casa propria. Non c'è bisogno di lunghissimi oleodotti per le rinnovabili e nessuno ti può portar via il sole e il vento che hai in casa.

E l'Italia? Ah, già, l'Italia.... Come al solito, siamo nei guai. Siamo un paese di raffinerie, un vero terminale petrolifero per tutta l'Europa. Il petrolio arriva in Italia dalla Russia via mare partendo dal terminale di Novorossysk, sulla costa ovest del mar Nero. Arriva dal Medio Oriente attraverso il canale di Suez o attraverso lo stretto di Gibilterra. E, infine, arriva dalla Libia e dall'Algeria attraverso gli oleodotti. Ma, come sempre, tutto cambia. Il petrolio libico e algerino si sta gradualmente esaurendo, mentre se i Russi esporteranno petrolio verso l'Europa centrale via oleodotto non ne rimarrà molto che passerà per l'Italia.

Non ci sono soluzioni facili per evitare di essere tagliati fuori dai grandi flussi di petrolio. In più i nostri politici sembrano affetti da un particolare strabismo geopolitico nel vagheggiare di infrastrutture, come la TAV Torino-Lione o il ponte sullo stretto di Messina, inutili e obsolete ancora prima di nascere. Abbiamo bisogno di tutt'altre infrastrutture; dovremmo fare come sta facendo la Germania: produrre l'energia in casa nostra; in fondo siamo noi il paese del sole. Ma sembra che di energia rinnovabile proprio non ne vogliamo sapere. Evidentemente, abbiamo molta fiducia nel petrolio. Troppa; ricordiamoci che l'Iraq è molto lontano.

Bibliografia

La storia dell'Iraq si trova in varie fonti, qui è stata presa principalmente da Wikipedia. Una storia di come gli inglesi furono i primi ad abbandonare il carbone in favore del petrolio per le loro corazzate si trova a <http://europe.theoil Drum.com/node/2124>. Qualcosa sulle ferrovie irachene si trova a <http://www.ajg41.clara.co.uk/iraqrailways.html>. C'è un sito che da notizie (normalmente non buone) sulle ferrovie irachene a <http://ccgi.ajg41.plus.com>. Per quanto riguarda la questione geopolitica e le varie guerre, una versione araba della saga di T.E. Lawrence si trova a <http://www.al-bushra.org/arabworld/lawrance.htm>. Le notizie sul petrolio iracheno vengono dal sito di ASPO internazionale, www.peakoil.org. Il numero di dicembre del 2002 con la descrizione della situazione irachena non è disponibile on line per il momento, se lo volete vedere, chiedetelo all'autore (ugo.bardi@unifi.it).