

Il petrolio è stato la condizione materiale dalla quale si è cercato di ottenere la *dematerializzazione* di tutto ciò che un tempo condizionava l'economia. Questa dematerializzazione si basa proprio sulle enormi reti di trasporto, l'agricoltura industriale motorizzata e la proliferazione di materiali di sintesi: su questa base si è potuta formare l'economia globale dei servizi, con le grandi città come nodi in cui si concentra il potere e da dove si gestiscono gli investimenti e la distribuzione delle risorse. (...)

Molti annunciano oggi che la produzione petrolifera è vicina al suo culmine, e che a partire da qui il prezzo del greggio diventerà tanto più caro da doverci preparare necessariamente ad assistere a una crisi energetica, danneggiando gravemente l'andamento economico di tutto il pianeta. Le conseguenze, del prodursi di questo fatto, sarebbero senza dubbio enormi e spettacolari. Ma ciò che ci interessa qui è chiarire se la caduta, più o meno accelerata, del regime petrolifero possa aprire una *breccia* per nuove possibilità sulle quali costruire una società autonoma, radicalmente diversa da quella attuale. (...)

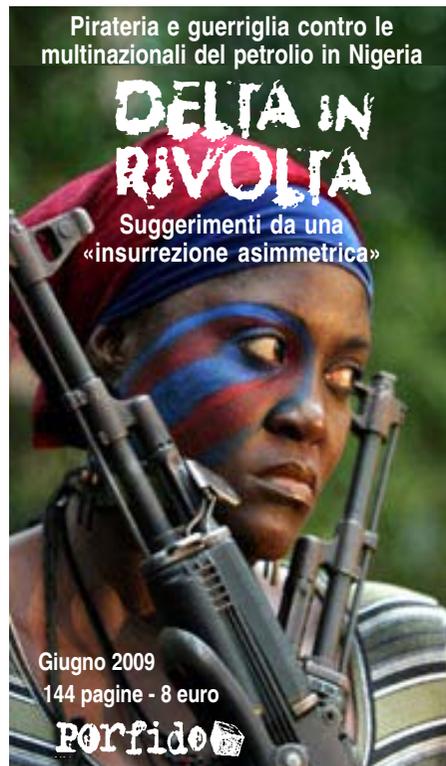
Insomma, la caduta di un regime energetico prospero e potente come è quello degli idrocarburi contiene qualche possibilità, per quanto ridotta, di indebolimento del sistema di dominio? Rispondere frettolosamente a tale questione, sia in un senso che nell'altro, significherebbe ignorarne la complessità.



Los Amigos de Ludd

L'età del petrolio





L'ETÀ DEL PETROLIO

«LOS AMIGOS DE LUDD»

Cosa possiamo aspettarci dall'esaurimento del petrolio? - pag. 3

Guerre alle frontiere, pace sulle autostrade - pag. 19

Il mito dell'automobilità - pag. 29

Prima edizione: giugno 2009 – Seconda edizione: aprile 2010

Stampato in proprio – Centro di documentazione «PORFIDO»
via Tarino 12/c, 10124 Torino – libriporfidi@gmail.com

Questo fa impallidire Klondike...
estriamo 90.000 \$ al giorno in oro
da un buco di otto pollici nel suolo...

JACK LONDON
(in R. O'CONNOR, *The oil barons*)

l'attività di trasporto di persone e merci è anche un enorme sproposito sociale ed economico, ma dato che questa energia proviene oltretutto da fonti esauribili, l'assurdità si rivela ancora maggiore nell'accettare che l'elemento dinamizzatore dell'attività economica, il trasporto motorizzato, abbia un futuro più che oscuro. D'altro canto, è un luogo comune constatare che il pesante coinvolgimento nell'inquinamento biosferico del trasporto motorizzato elimina qualunque dubbio che potrebbe rimanere riguardo la *redditività* di tale mezzo di trasporto. L'automobilità non è sorta da alcuna necessità comune, consensuale, razionale, che una determinata società si sia posta, è stata solo un lusso demenziale esercitato da popolazioni di determinate zone dei Paesi sviluppati, al prezzo del saccheggio di altre popolazioni e zone naturali, e al prezzo anche della propria alienazione a un oggetto di consumo voluttuario.

L'automobilità è stata il privilegio di una società ubriacata di potere, una guerra lampo durata poco più di un secolo e che ha reso più profonda la spaccatura dell'iniquità e del deterioramento fisico dell'ambiente. E diciamo intenzionalmente "è stata", perché sebbene l'automobilità possa ancora prolungare il suo regno per alcuni decenni, la sua esistenza è ferita a morte: nonostante gli sforzi smisurati della propaganda apologetica, l'automobilità ha già percorso fino alla fine il suo tragitto di distruzione. Intorno all'automobile si chiudono già i demoni scatenati che preparano la sua fine (rincarico del combustibile e caos ecologico, soprattutto). L'automobile è stata la macchina da guerra che ha avvolto l'Occidente sviluppato in una pace autoindulgente e insensata: la pace del *week-end*, della fuga in automobile verso la spiaggia o la montagna, la pace blindata dal controllo armato di Paesi remoti.

L'estensione dell'automobile ha approfondito un sistema di vita sempre più incurante degli effetti dell'economia di guerra di cui ha bisogno per mantenersi. Questa situazione dispiegherà inevitabilmente tutte le sue contraddizioni lungo il secolo presente.

Questo testo costituisce il capitolo v del libro di «Los Amigos de Ludd», *Las ilusiones renovables: la cuestión de la energía y la dominación social*, Bilbao 2007

Traduzione italiana a cura di «ACRATI» (Bologna)
Edizione a cura del Centro di documentazione «PORFIDO» (Torino)

¹ Tratto dall'articolo che dà il titolo al libro *The Highway and the City*, New York 1964.

² Jack Kerouac, *Vanità di Duluoç*, Milano 1978.

³ L'articolo "Alternative alla automobile", di un membro di "Ecologistas en Acción", è pubblicato nelle riviste "La Lletra A", "Ecologista" e "Libre Pensamiento", inverno 2006/2007.

COSA POSSIAMO ASPETTARCI DALL'ESAURIMENTO DEL PETROLIO?

Questioni di principio

Il petrolio, nel xx secolo, è stato il grande alleato materiale del capitalismo e, quindi, del sistema di dominio sociale. Per tanto, e dato il carattere finito di questa risorsa, è destinato a trasformarsi anche nel suo grande punto di debolezza strategica. Questo costituisce in sostanza il carattere ambiguo e fragile dell'organizzazione economica mondiale. Non si può ignorare che popoli e civiltà del passato abbiano sconsideratamente prosciugato quegli elementi e beni materiali che rendevano possibile la loro forma di esistenza. Le enormi deforestazioni dei secoli precedenti e l'esistenza di grandi regioni erose ne danno testimonianza. Ma il petrolio, come per certi aspetti il carbone, ha consentito un nuovo modo di appropriarsi della natura rendendo possibile una mobilità senza limiti. Questa mobilità ha consentito alle industrie di trasformazione di disporre in modo eterogeneo, rispetto alle fonti, di materie prime; al commercio mondiale e alle comunicazioni di raggiungere un'integrazione impensabile in epoche precedenti; alle aree di investimento e recupero di capitale un'espansione senza limiti; al raggio di attività giornaliera di un solo individuo di allargarsi su scala planetaria. Il petrolio è stato la condizione materiale dalla quale si è cercato di ottenere la *dematerializzazione* di tutto ciò che un tempo condizionava l'economia. Questa dematerializzazione si basa proprio sulle enormi reti di trasporto, l'agricoltura industriale motorizzata e la proliferazione di materiali di sintesi: su questa base si è potuta formare l'economia globale dei servizi, con le grandi città come nodi in cui si concentra il potere e da dove si gestiscono gli investimenti e la distribuzione delle risorse. Nelle aree urbane dell'Occidente è cresciuto questo tipo di occupazione accessoria, di gestione e direzione, e di servizi tecnici che sono per esse imprescindibili, dando vita a settori di attività completamente isolati dalla produzione di alimenti e risorse primarie come l'acqua e i combustibili. L'estensione della produzione dematerializzata è,

industriale e della vita quotidiana. Allo stesso tempo, e se vogliamo essere conseguenti, reimpostare il trasporto e la mobilità implica una seria messa in discussione non solo del nostro modo di vita, ma anche delle procedure che seguiremo per orientare un cambiamento sociale radicale. L'ecologismo di Stato, l'ecologismo affascinato dal capitalismo ambientale dei Paesi ricchi, l'ecologismo della pianificazione, costituisce oggi un ostacolo enorme al che si possano sviluppare prospettive di azione e organizzazione collettiva opposte alle attuali tendenze distruttive.

Ma dal punto di vista dell'impiego dell'energia l'automobilità motorizzata si trasforma inoltre in una impossibilità per la sopravvivenza. Mumford reclamava ancora, con una certa ingenuità, macchine elettriche a ingombro ridotto. Ma la questione vitale sta nel domandarsi se l'automobilità motorizzata sia qualcosa di diverso da una necessità indotta, con un prezzo incalcolabile. È comico che la macchina sia chiamata "automobile", quando di tutti i mezzi di trasporto della storia umana forse è la meno dotata di autonomia. In effetti, la cosiddetta automobile, come mero artefatto, si inserisce in un ordine tecnico ed economico che ha bisogno di mobilitare incredibili forze materiali, politiche, ingegneristiche, legislative ecc., per poter circolare su una strada. La sua capacità di movimento autonomo è una finzione che ha avuto bisogno di trasformare il mondo, farlo a sua misura, per risultare credibile. L'espansione interna del veicolo automobile si accompagna a una violenza crescente sui limiti esterni della vita sociale ed economica (inquinamento mortale, incidenti, guerra, inflazione, spreco energetico, alienazione ecc.). Cioè, nella misura in cui si consolida l'uso dell'automobile nella vita giornaliera delle popolazioni di molti Paesi, cresce la spirale delle assurde rischiosità della economia politica dell'automobile, senza vedere che i costi che si accumulano in questo uso non sono esterni, ma configurano il carattere suicida della mobilità e del trasporto della società contemporanea. Quanto più quotidiana, vicina, familiare e pratica diventa l'automobile più ci nasconde il contorno distruttivo che diffonde. L'automobilità fittizia che procura l'automobile nasconde la pericolosità e la dipendenza sulle quali si fonda il nostro mondo moderno, sottomesso agli imperativi dispotici di questa autonomia. L'energia impiegata, in modo globale, nel-

ovviamente, un'illusione sostenuta sul controllo poliziesco e militare dell'energia e delle materie prime del pianeta, dove lo spreco energetico attuale non è un semplice effetto perverso, ma la condizione indispensabile perché il sistema possa conservarsi.

I derivati del petrolio hanno plasmato la vita economica dell'Occidente: il suo mondo materiale è edificato sulla mobilità e sulla meccanizzazione, sui materiali di sostituzione e sulle industrie petrolchimiche, sulla speculazione dell'oro nero e sul culto dell'automobile.

La dipendenza da questa risorsa energetica ha seguito una crescita allarmante dalla fine della prima guerra mondiale, muovendo le fila della cosiddetta geostrategia e generando tensioni inedite. Inoltre, la sua applicazione di massa al trasporto, all'agricoltura e alle industrie di trasformazione, ha posto queste attività fuori da qualunque razionalità ecologica, trasformando il XXI secolo in un passaggio angusto, forse insuperabile, per la specie umana.

Tutto ciò che si è detto fino a qui non sono che evidenze. Quello che segue fa riferimento alle opinioni e alle analisi sull'imminente, a detta di alcuni, esaurimento del *petrolio a buon mercato*. Dalla metà degli anni Novanta, è cresciuta la preoccupazione su questo argomento, specialmente per i contributi forniti da geologi come Campbell, Lahérrere, Deffeyes ecc. Non discuteremo qui tanto la validità delle loro affermazioni, il che sarebbe fuori dalla nostra portata, quanto le implicazioni che l'esaurimento o la scarsità del petrolio possono avere sulle nostre prospettive di trasformazione sociale.

Mediatizzati come siamo dalla diffusione di opinioni parziali e interessate, e data la difficoltà di dare, con una intelligenza che possa unificare, tutte le informazioni e i fattori che intervengono, come potremmo noi accettare senza questioni l'imminenza dell'esaurimento del petrolio? Lasciamo ad altri, meglio dotati o più audaci di noi, l'arduo compito di fare congetture sull'evoluzione futura dell'industria petrolifera, ma non rinunciamo certo per questo alla riflessione su quello che la fine del petrolio potrebbe comportare per le nostre aspirazioni collettive.

La questione centrale, che questo breve saggio vuole porre, è la seguente. Il petrolio è stato il flusso che ha mosso l'economia occidentale per più di un secolo. Molti annunciano oggi che la produzione petrolifera

Rivers prevede anche che questa grande decentralizzazione sarà accompagnata da una grande rivoluzione tecnologica, in particolare, delle telecomunicazioni, che aiuterà a completare l'utopia sociale di una società a mobilità ragionevole: «Il perfezionamento delle telecomunicazioni potrebbe alleviare la pressione patita da Londra e da altri grandi centri in qualità di siti ottimali nei quali stabilire la sede di ogni genere di organizzazione, che sia governativa, industriale, educativa». A quanto pare, l'immaginazione ecologista non è riuscita, fin dal principio, a separarsi dalla legge di gravità del potere, incapace di concepire che l'organizzazione sociale possa intraprendere un'altra direzione che non sia concentrica. Allo stesso modo, la contraddizione di una cultura materiale massicciamente sostenuta dalle reti *immateriali* di elaborazione delle informazioni continua a essere la grande questione sospesa dei nuovi riformatori sociali. Tra loro figurano i rappresentanti della cosiddetta "ecologia sociale" di oggi. Citeremo un passaggio trovato in un dossier dedicato alla questione e pubblicato recentemente:

La cosa giusta è che lo Stato garantisca il diritto alla mobilità con dei buoni sistemi di trasporto pubblico, ai quali le persone con meno risorse possano aver un accesso sovvenzionato come necessario per garantire i loro diritti, con i differenti meccanismi possibili³.

Più avanti l'autore cita alcune «esperienze di restrizioni alla macchina nelle città». Ci parla di città come Monaco, Oslo, Amsterdam, Berlino, Roma, Bologna, Copenaghen, Vienna ecc. In tutte queste città si sono fatti dei passi, secondo l'autore, per limitare il traffico delle macchine e rendere le città più transitabili.

Queste citazioni dimostrano che l'ecologismo di oggi concede allo Stato il protagonismo necessario per realizzare qualunque genere di cambiamento nella vita collettiva. In secondo luogo, il fatto che si presentino alcune delle città più ricche del mondo, autentici centri di potere bancario e burocratico, come esempi delle politiche di limitazione dell'automobilità abusiva, ci dice molto sull'immaginario ecologista di oggi. Decisamente le possibilità sono terrificanti: per l'ecologismo attuale ormai solo lo Stato e il neocapitalismo centralizzato possono essere gli agenti della trasformazione sociale.

Resta da dire che la critica del trasporto e dell'automobile è inseparabile dalla critica dello Stato, del centralismo produttivo, della tecnologia

Si deve al fatto che sono abituati a camminare solo quando attraversano i parcheggi? Li ha riempiti, l'automobile, di tanta vanità che camminano come una banda di bulli sfaticati senza una meta concreta?»².

Cinquant'anni dopo le parole di Mumford e il romanzo di Kerouac possiamo verificare che le città, in corrispondenza con le vie di comunicazione, hanno continuato la loro crescita irrazionale. La concentrazione dei servizi ha proseguito nella sua ipertrofia e le città si sono fatte immense, assorbendo i quartieri e gli abitanti delle periferie, incrementando la complessità delle reti di accesso e trasformando gli spazi urbani in luoghi indesiderabili da vivere. Se molti dei vecchi problemi non sono stati risolti, altri nuovi sono venuti ad affiancarli.

La critica ecologica dell'automobile e del trasporto meccanizzato continua a concentrarsi su quella che potremmo definire "pianificazione accettabile". Cioè, di fronte agli eccessi e agli abusi causati dall'autotrasporto nelle nostre vite e nei nostri ambienti, si propongono misure parziali o possibilità di alleviamento, e non si affrontano questioni radicali. O, al contrario, si affrontano soluzioni globali, con apparente radicalità, ma nel limbo dell'onnipotenza tecnologica. In uno dei primi studi critici sulla mobilità, il trasporto e l'automobile, pubblicato agli inizi degli anni Settanta da Patrick Rivers, un attivista ecologista, *The Restless Generation. A crisis in mobility* (London 1972), l'autore citava la serie di proposte del manifesto "Blueprint for Survival"; tra queste, la "creazione di un nuovo sistema sociale". In primo luogo, è ridicolo che la creazione di un nuovo sistema sociale sia inserita in un elenco, come una proposta qualsiasi... quando è vero che sarebbe piuttosto *la proposta*, alla quale qualunque altra misura o suggerimento dovrebbe pagare tributo. In effetti, come si può parlare di ristabilire l'equilibrio demografico o di cambiare l'economia delle risorse in *questo* sistema sociale? La possibilità di una trasformazione tecnica, economica e organizzativa ci riporta sempre all'incognita di una rivoluzione sconosciuta, impossibile per ora da razionalizzare. Rivers scriveva: «L'impatto che un decentramento provocherebbe nei trasporti e nei viaggi sarebbe impressionante. Con l'industria e l'agricoltura localizzate, le distanze della comunità diminuirebbero e ci sarebbero meno necessità di trasportare generi tra le popolazioni. Con la pianificazione di una comunità coesa si potrebbero fare a piedi la maggior parte dei viaggi o per mezzo del servizio pubblico ecc.».

è vicina al suo culmine, e che a partire da qui il prezzo del greggio diventerà tanto più caro da doverci preparare necessariamente ad assistere a una crisi energetica, danneggiando gravemente l'andamento economico di tutto il pianeta. Le conseguenze, del prodursi di questo fatto, sarebbero senza dubbio enormi e spettacolari. Ma ciò che ci interessa qui è chiarire se la caduta, più o meno accelerata, del regime petrolifero possa aprire una *breccia* per nuove possibilità sulle quali costruire una società autonoma, radicalmente diversa da quella attuale. In effetti, oltre una certa agitazione ecologista, impegnata in una transizione sostenibile che ci porti a una futura società di energie pulite e città radiose, quello che ci compete è analizzare in che modo questi discorsi proecologici nascondano questioni di maggior profondità come, ad esempio, in che modo possiamo recuperare la presunta crisi energetica che si avvicina per sovvertire il modello di cultura materiale e di distribuzione del potere che oggi marciano i confini del nostro modo di vivere. Insomma, la caduta di un regime energetico prospero e potente come è quello degli idrocarburi contiene qualche possibilità, per quanto ridotta, di indebolimento del sistema di dominio? Rispondere frettolosamente a tale questione, sia in un senso che nell'altro, significherebbe ignorarne la complessità. Di seguito, esporremo la questione in modo più dettagliato.

Il petrolio nella storia

La storia del petrolio è piena di insegnamenti sulle ambizioni di ricchezza e potere delle industrie e degli Stati. Si potrebbe racchiudere questa storia in due grandi e complesse tappe che ci porteranno fino alla crisi degli anni Settanta.

La prima tappa si può far cominciare dal 1859, anno in cui viene aperto il primo pozzo petrolifero ad opera del leggendario Drake, fino alla seconda guerra mondiale, periodo nel quale il Nordamerica avrebbe iniziato a perdere il ruolo di primo esportatore di petrolio. Questa tappa comprende la formazione dei grandi imperi petroliferi (Standard Oil, Royal Dutch-Shell, Anglo-Persian, Gulf), le prime e terribili lotte per il controllo dei mercati internazionali, la ricerca di giacimenti dal Venezuela al Messico, dall'antica Persia all'Indonesia, la guerra di colonizzazione per controllare

i Paesi nei quali si trovava il petrolio. La prima guerra mondiale fu già una guerra in cui i motori a scoppio modificarono l'apparato bellico, e l'approvvigionamento di combustibile passò in primo piano. A partire da quel momento il parco automobilistico avrebbe iniziato la sua crescita. Gli anni che seguirono la Grande Guerra del 1914 si distinsero per una intensa lotta delle grandi potenze per avere accesso ai territori dell'antica Turchia e, più tardi, alla zona del golfo Persico. La guerra dei prezzi avrebbe segnato un'enorme instabilità per il mercato. Già nel 1907, Henri Deterding, presidente della Royal-Dutch, aveva interpellato la Standard Oil con l'intento di stabilire un accordo sui prezzi che ponesse fine alla concorrenza selvaggia. La sua proposta fu rifiutata e Deterding scatenò una costosa guerra contro la Standard sul mercato europeo dei prezzi. Solo due decenni dopo, verso il 1928, Deterding avrebbe raggiunto il suo sogno di stabilità, con gli accordi di Achnacarry, firmati congiuntamente ai rappresentanti della Standard Oil del New Jersey e dell'Anglo-Iranian, e più tardi sanciti da altre compagnie. Questo accordo stabiliva in realtà un cartello che in modo tacito avrebbe controllato il mercato internazionale per anni, adattando i prezzi del greggio ai parametri del golfo del Messico. Comunque, questa tappa comprende la crescente scalata delle compagnie nordamericane in Medio Oriente, prima negli antichi territori della Turchia, poi nel Bahrein, Kuwait e Arabia Saudita. La novità di questo periodo è costituita dalla prima offensiva di "decolonizzazione" petrolifera, quando il governo del Messico, nel 1937, intraprende la nazionalizzazione della sua produzione. Così, il tratto saliente di questo periodo è il predominio del mercato del petrolio degli Stati Uniti, la cui produzione fu enormemente rafforzata dai giacimenti dell'est del Texas a partire dagli anni Trenta. Nel 1938, gli Stati Uniti controllavano ancora il 63% della produzione mondiale, e solo a partire dalla metà degli anni Cinquanta la loro produzione sarebbe diminuita in rapporto al Medio Oriente. Non parliamo poi del fatto che la seconda guerra mondiale fu, in buona misura, una "guerra del petrolio", essendo la mancanza di rifornimento di combustibile uno dei fattori che determinarono la sconfitta dell'esercito tedesco.

Questa prima tappa, come si vede, pose le basi storiche e geografiche dell'industria petrolifera, e diede luogo a quello che potremmo considerare come un periodo di conflitti latenti, di una maggiore demarcazione delle

Mumford più avanti aggiunge:

Pertanto il modo di vita dell'americano di oggi è basato non solo sul trasporto a motore ma sulla religione della macchina, e i sacrifici che le persone sono disposte a fare per questa religione superano i limiti della critica razionale. Forse l'unica cosa che potrebbe far tornare la ragione agli americani sarebbe una chiara dimostrazione del fatto che il loro progetto di autostrade, alla fine, spazzerà via proprio quello spazio di libertà che la macchina privata prometteva di concedere loro.

Alla fine degli anni Cinquanta, Mumford osservava con preoccupazione la devastante crescita delle città americane, irrazionalmente ingrandite dentro circuiti di spostamento motorizzato, attraversate o circondate da reti autostradali che le trasformavano in inferni invivibili. Il trasporto motorizzato auto-mobile si era sviluppato al prezzo di un qualsivoglia criterio di senso, appoggiandosi sulla necessità di trasporto e trasformandola in un'ulteriore *falsa necessità* dell'era industriale. Mumford, umanista e riformatore, nutriva ancora speranze che la cultura urbana potesse ancora combinarsi con un ambiente campestre e tranquillo, dove l'atto di camminare non fosse proscritto o emarginato da altri mezzi di trasporto.

Conviene ricordare che fu proprio allora, precisamente nell'anno 1957, che venne pubblicato in Nordamerica il memorabile romanzo di Jack Kerouac *On the road*, racconto sfrenato di alcuni anni della vita dell'autore e dei suoi amici. Nelle sue pagine si mostrava, forse per la prima volta, il legame tra libertà e mobilità associato alla nuova generazione. Il romanzo ripercorreva i viaggi "coast to coast" realizzati senza sosta da un gruppo di persone che si sentiva al margine di una società che, nondimeno, aveva loro imposto la mobilità come condanna. È allora che si creò l'epica di un'autonomia intesa come possibilità di incessante spostamento. Occorreranno alcuni anni per accorgersi della trappola mortale in cui era stata portata la popolazione sradicata delle nuove città industriali del Nordamerica. In uno dei suoi ultimi libri, l'ormai amareggiato, reazionario e alcolizzato Kerouac, poco prima di morire, si lamentava della disumanizzazione che aveva prodotto la vita industriale e meccanizzata del suo caro Paese e si chiedeva: «Dimmi una cosa: perché oggi la gente ha questo modo di andare con le spalle incurvate e trascinando i piedi?»

gli anni a venire scollegarsi dal complesso industriale petrolio-automobile sarà allo stesso tempo necessario e rivoluzionario». Sebbene l'autore del testo sia ancorato al gergo terzomondialista degli anni Sessanta, almeno riconosce che la preoccupazione di sostituire la vecchia automobile a benzina con la macchina elettrica o di altro tipo sarà frustrata dalla scarsità di risorse che colpirà il mondo. La questione da porre è se conviene separare la critica dell'automobile, cioè della mobilità privata, dalla critica della mobilità e del trasporto in generale, come fa l'autore, troppo ottimista, a nostro parere, sulle possibilità del trasporto collettivo.

È vero d'altronde che lo sviluppo dell'automobilità era essenziale per formalizzare un'attività così fondamentale come lo spostamento. Facendo dello spostamento una norma, la capacità di valorizzare il trasporto si moltiplicava all'infinito e originava così una nuova forma di economia e ne allargava i limiti e la consistenza. La dottrina dell'automobilità è in gran parte basata sulla concentrazione produttiva, sulla pianificazione urbana e sulla specializzazione nel lavoro. Tuttavia, questo non è che un primo passaggio dell'automobilità. È tuttora possibile ricordare i grandi centri urbani e industriali dove l'automobile era ancora in gran parte collettiva. A partire da Ford, comunque, inizia a svilupparsi una nuova epoca, quella dell'automobilità privata, grande salto antropologico, se ci si concede l'espressione, che culminerà negli anni Cinquanta del secolo scorso nell'estensione dell'uso della macchina ai giovani e agli adolescenti, nell'apogeo della pubblicità automobilistica, nelle grandi congestioni del traffico, nell'inquinamento, nelle statistiche sui morti per incidente ecc. L'automobile privata aveva conquistato il suo posto nella storia.

Nel 1958, lo storico Lewis Mumford richiamava l'attenzione sui pericoli evidenti della motorizzazione privata negli Stati Uniti. In un articolo pubblicato quell'anno cominciava dicendo:

Quando il popolo americano, attraverso il suo Congresso, votò recentemente – 1957 – a favore di un progetto di autostrade da 26 milioni di dollari, quello che di più benevolo si può dire è che non avevano la più pallida idea di quello che stavano facendo. Nei prossimi quindici anni senza dubbio se ne renderanno conto; ma allora sarà troppo tardi per correggere il danno che questo programma, mal concepito e assurdamente squilibrato, avrà causato alle nostre città e campagne¹.

zone petrolifere e di una stabilità fragile che sarebbe esplosa nei primi anni Settanta. Distingueremo, soprattutto, tre grandi tendenze di lungo raggio.

La prima è l'indubbia crescita dell'importanza del Medio Oriente riguardo al volume di produzione, con le preoccupazioni strategiche che questo causava alle nazioni potenti dell'Occidente. Nasceva il senso di orgoglio nazionale dei Paesi esportatori, che portò alla crisi dell'Iran nel 1951, e a quella del canale di Suez nel 1956, con il precedente del Venezuela. Entrambe le rivolte si risolsero con una chiara sconfitta dell'influenza britannica nella zona, per la soddisfazione degli Stati Uniti, che in tal modo ottenevano maggiori quote di partecipazione nello sfruttamento del petrolio e nel controllo di entrambi i Paesi. Il tentativo di nazionalizzazione di Mussaddaq in Iran terminerà nel 1954, con la creazione della NIOC (Compagnia nazionale iraniana del petrolio), un consorzio internazionale in cui la proprietà dei giacimenti passava in mano all'Iran e le compagnie nordamericane ottenevano un consistente 40% di partecipazione, restando ugualmente rappresentate la British Petroleum, la Royal Dutch-Shell e gli interessi petroliferi francesi. Ma le rivendicazioni dei Paesi esportatori prendevano forza, istigati dal governo del Venezuela, fino alla costituzione dell'OPEP che sarà fondato nel 1960. Fu soprattutto a metà di questo decennio che si vedrà chiaramente come i Paesi esportatori si stessero preparando a conquistare il controllo totale sul greggio, con l'apertura, pochi anni più tardi, di quel processo di nazionalizzazioni che vedremo compiersi in Libia, Iraq, Perù, Bolivia, Venezuela ecc.

La seconda tendenza si riferisce all'effetto che il petrolio a buon mercato, proveniente dal Medio Oriente, stava ottenendo sull'Europa: declino del carbone e riorganizzazione del modo di vita secondo le linee dettate dai combustibili derivati del petrolio. Negli anni Cinquanta avrebbe preso il via la preoccupazione degli Stati per la ricerca di fonti di energia sicure e innovative, si sarebbe costituito l'Euratom, l'organismo europeo per l'energia nucleare.

Infine, la terza tendenza è ugualmente legata all'effetto che l'espansione del petrolio a basso costo del Medio Oriente stava avendo sulla produzione interna nordamericana. Nel 1959, Eisenhower avrebbe promulgato le quote all'importazione, come misura protezionista. A metà degli anni Sessanta, le grandi compagnie anglo-americane avrebbero iniziato a risen-

tire di un abbassamento nel loro tasso di profitti che le avrebbe portate, già da quel momento, alla ricerca disperata di zone alternative di estrazione come a Prudhoe Bay (1968), Alaska, in America Latina, nel Mare del Nord, o in Norvegia, dove i primi pozzi vengono aperti nel 1969.

Queste tre tendenze, come si vede, sommate alla crescita del gigante russo che presto avrebbe iniziato ad aumentare la sua produzione di gas e petrolio, sfoceranno nella crisi del 1973, le cui implicazioni si faranno sentire per tutto il decennio Settanta. E il petrolio procede quindi con la conflittualità e la guerra sporca. Come esempio, basti citare gli interessi della compagnia Elf, in gioco nella guerra di secessione in Nigeria alla fine degli anni Sessanta. O, come menziona di passaggio Richard O'Connor, a proposito della guerra del Vietnam: «Al di là delle considerazioni emotive che riguardano il problema vietnamita sta il fatto che le coste del Sudest asiatico dominano uno dei più grandi luoghi di transito marittimi: lo stretto di Malaca, che controlla il passaggio delle flotte di navi cisterna»¹. Tutto il periodo, non bisogna scordarlo, è inoltre dominato dall'idea e dalla strategia della Rivoluzione Verde, vergognosa forma di colonizzazione, per cui interi Paesi di Africa, Asia e Centramerica vengono introdotti ai metodi e alle pratiche dell'agricoltura industriale, rendendo le piccole economie contadine sempre più dipendenti dalla motorizzazione e dalle industrie petrolchimiche. Nell'opulento Occidente, la guerra silenziosa del petrolio aveva conquistato la vita quotidiana dei suoi abitanti, immergendoli in ogni tipo di derivati del petrolio e rendendoli schiavi delle loro automobili.

Tutto ciò per quanto riguarda la *preistoria* del petrolio, cioè le fasi precedenti alle crisi degli anni Settanta. C'è da dire che, già a partire dalla prima guerra mondiale, la questione dell'esaurimento imminente del petrolio impensierì periodicamente gli interessi industriali nordamericani. Negli anni Settanta questa preoccupazione venne progressivamente superata, dato che le due crisi petrolifere del 1973 e 1979 obbligarono le compagnie a diversificare e ampliare le loro prospezioni, e spinse gli Stati a elaborare politiche di risparmio. La crescita produttiva del Messico o dell'URSS, lo sfruttamento del petrolio del Mare del Nord, la ricerca di altre fonti di energia, l'investimento in tecnologia estrattiva, furono fattori che scaricarono parzialmente il peso della dipendenza rispetto al petrolio-OPEP.

IL MITO DELL'AUTOMOBILITÀ

E quando dopo essere passati la sera
Da Fontainebleau arriviamo a Parigi
Nel momento in cui attaccavano i cartelli stradali
Entrambi capimmo il mio compagno e io
Che la piccola automobile non ci aveva condotto a un'epoca Nuova
E che sebbene noi due fossimo uomini maturi
Avevamo appena finito di nascere
APOLLINAIRE, *La piccola automobile*

L'automobile, per molti simbolo della guerra imperialista, è paradossalmente uno degli strumenti che hanno portato la pace in Occidente. O, meglio, una forma di *pacificazione*. A partire dalla seconda guerra mondiale la classe lavoratrice in Europa e negli Stati Uniti ascese poco a poco nella scalata verso un consumo standardizzato di merci: alloggio urbano, elettrodomestici, bevande, cibo industriale, cinema, televisione e, in cima a tutto, l'automobile e la possibilità di autotrasporto in una rete di strade sempre più grandi.

È difficile valutare fino a che punto l'automobilità offerta dalla macchina privata sia servita come risorsa compensatoria per grandi settori della popolazione. L'automobile dà forma alla libertà nel mondo di oggi, dato che fornisce all'individuo un mezzo accessibile di trasporto da un luogo all'altro in una unità di tempo relativamente breve. L'età contemporanea ha liberato la possibilità del movimento in dimensioni mai conosciute.

È facile stabilire un giudizio sull'automobile come apparato che serve allo stesso tempo alla guerra e alla pace. In altre parole, la struttura sociale ed economica dell'automobilità formerebbe un'organizzazione di retroguardia nella guerra mondiale di controllo delle risorse energetiche e delle materie prime. La tranquillità sociale raggiunta in Occidente si basa in gran parte sull'espansione di un'economia interna che sarebbe impossibile senza avere a disposizione una rete di trasporto motorizzato come quella che abbiamo. Sebbene sia impossibile ignorare tutto questo, raramente se ne traggono le dovute conseguenze. In un libretto recente, *L'imperialismo dell'auto: auto+petrolio=guerra* (Milano 2004), Hosea Jaffe, dopo aver sfatato alcuni luoghi comuni sulla relazione tra automobile, petrolio, disastro ecologico e guerra internazionale, arrivava a suggerire che: «Ne-

za per le risorse condurrà a un non molto speranzoso futuro di guerra e repressione, in una corsa verso il disastro, nel secondo caso invece si intravede solo il freno che la devastazione ecologica può mettere a questo movimento vasto e complesso⁷.

È possibile ammettere che la guerra del petrolio sia oggi un meccanismo normalizzatore o regolatore dell'andamento dell'economia mondiale, e non un elemento perturbatore o di crisi. La guerra – o le guerre – in Medio Oriente sono il drammatico risultato del nostro impiego massiccio di idrocarburi, il che in sé è un fatto banale. Questa banalità che sta al fondo della questione ci obbliga anche a ripudiare la pace mobilitata e motorizzata che regna nell'Occidente sviluppato.

¹ È precisamente nel 1911 che Churchill accede alla carica di Ammiragliato, e riprende il lavoro che il suo predecessore Lord Fisher aveva già iniziato promuovendo la motorizzazione della flotta. Per i dettagli cfr. R. O'Connors, *The oil barons*, cit., cap. 4.

² Da un'intervista nel "Courrier International" n. 721, 2004; a differenza di Giordano, Yamani vede imminente la fine dell'era del petrolio.

³ Dossier "El final de la era del petróleo barato" della rivista "Mientras Tanto", n. 98, 2006.

⁴ Cfr. Ivan Ivekovic, "Stati Uniti, Iraq e la geopolitica del petrolio" (dossier "Economía y geopolítica del petróleo", della rivista "Alternativas Sur" vol. II, n. 2, 2003). Nell'articolo si cita anche un altro rapporto "The US, the Gulf, and the Middle East: Energy Dependence, Demographics, and the Forces Shaping Internal Stability" redatto da Anthony Cordesman nel 2002, nel quale si spiegano le ragioni del perché gli Stati Uniti devono interessarsi alle questioni politiche interne del Medio Oriente.

⁵ Michael T. Klare, *Resource wars: the new landscape of global conflict*, New York 2002.

⁶ Da "Sangue e petrolio. Le implicazioni della politica estera e militare del piano energetico Bush-Cheney", (dossier di "La Vanguardia" sull'esaurimento del petrolio, n. 18, 2006).

⁷ Per una visione marxista della guerra in Iraq del 1991, si veda l'articolo "Ricolonizzazione dei terreni petroliferi" del collettivo nordamericano "Midnight Notes" (nel libro *Midnight Oil. Work, Energy, War, 1973-1992*, Autonomia 1992). Nell'articolo si sostiene che l'invasione dell'Iraq fu il risultato della strategia fallita dell'Occidente per introdurre in Iraq le politiche di austerità proprie degli anni Ottanta. In Iraq, la classe lavoratrice avrebbe fino ad allora goduto di un relativo benessere dovuto al mantenimento di un patto sociale di partecipazione alle rendite. La guerra genocida, capeggiata dagli Stati Uniti, avrebbe avuto come scopo principale la distruzione della popolazione civile, in altre parole, della classe lavoratrice. Per gli autori del testo, la guerra del Golfo si iscriverebbe in una strategia più grande di indebolimento della classe lavoratrice legata al settore petrolifero e a settori sussidiari, con l'obiettivo di epurare le fila dei lavoratori da elementi politicizzati e radicali (tra i quali si contano numerosi palestinesi e lavoratori dello Yemen).

Negli anni Ottanta, sotto il segno dell'Agenzia internazionale per l'energia, i Paesi occidentali si impegnarono a creare le cosiddette "riserve strategiche" di greggio, riserve che potevano servire per mantenersi nei periodi di crisi di fornitura. Nel 1985 si era prodotta una caduta dei prezzi del greggio, e fu a partire da allora che i Paesi dell'Europa ripresero un decollo economico e abbandonarono progressivamente le politiche di contenimento energetico. A partire da quel momento l'OPEP avrebbe raggiunto una certa stabilità nel prezzo del greggio, che sarebbe durata fino alla fine degli anni Novanta. Stabilità che non venne rotta dalla guerra del Golfo, anche se gli anni Novanta avrebbero portato a un periodo di sanzioni all'esportazione per Paesi come Iraq, Libia o Sudan. È un luogo comune affermare che la guerra lanciata contro l'Iraq nel 1991 fu motivata soprattutto dallo scopo di *fare uscire* dal mercato internazionale la produzione petrolifera irachena, e assicurare in tal modo una sorta di enorme "riserva strategica" per il futuro. Non si può ignorare che con l'inizio di questa offensiva gli Stati Uniti e l'Inghilterra si assicuravano un nuovo controllo strategico sulla zona del Golfo.

Tutti i passaggi precedenti ci conducono alla situazione attuale, dopo l'invasione dell'Afghanistan e dell'Iraq, rispettivamente nel 2002 e 2003, la scorsa guerra nel Libano e la preoccupazione crescente per il controllo delle zone strategiche come il Mar Caspio, l'Africa sub sahariana o il Venezuela. Se aggiungiamo poi la comparsa sulla scena di giganti assetati di combustibile come la Cina o l'India, abbiamo tutti gli ingredienti necessari per aprire un periodo teso e drammatico, con prezzi molto elevati del greggio e l'annuncio della sua imminente scarsità.

Una geologia sovversiva?

Fino a qui non abbiamo fatto altro che tracciare alcune linee storiche e cronologiche che ci possono aiutare a definire il terreno in cui è sorto l'interrogativo sull'esaurimento del petrolio a buon mercato. La crisi di scarsità che si annuncia oggi potrà risultare credibile se si constata che gli anni Sessanta del secolo scorso segnarono l'epoca delle maggiori scoperte di nuovi giacimenti, e che da allora assistiamo a una lenta ma ferma riduzione nel ritmo delle nuove scoperte.

Nel loro articolo ormai classico, pubblicato sulla rivista “Scientific American” nel 1998, intitolato “Fine dell’era del petrolio a buon mercato”, Colin J. Campbell e Jean H. Lahérrere, entrambi ex-geologi di professione a riposo, tracciavano una linea di demarcazione tra le previsioni di scarsità delle crisi degli anni Settanta e la crisi attuale della quale si fanno portavoce. Riferendosi alle previsioni di allora, scrivevano: «Le loro previsioni apocalittiche furono reazioni emozionali e politiche, gli esperti sapevano già allora che tali pronostici mancavano di fondamento. Alcuni anni prima erano stati scoperti enormi campi nel versante nord dell’Alaska e sotto le acque del Mare del Nord, vicino alla costa europea. Al 1973 il mondo aveva consumato, secondo le stime più precise, circa un ottavo della propria ricchezza in greggio accessibile. Nell’Organizzazione dei Paesi esportatori di petrolio (OPEP) i cinque membri del Medio Oriente concordarono di abbassare i prezzi, non perché ci fosse pericolo di scarsità, ma perché avevano stabilito di riuscire a controllare il 36% del mercato. Più tardi, quando la domanda cadde e il flusso di petrolio fresco proveniente dall’Alaska e dal Mare del Nord indebolì la pressione esercitata dall’OPEP, i prezzi crollarono».

Campbell, con il suo libro *The coming oil crisis* (1997), e Lahérrere, autore di diversi saggi e studi, da un decennio sostengono la prossimità del declino del petrolio, entro il XXI secolo, annunciando che prima del 2010 si raggiungerà probabilmente lo zenit della produzione che segnerà la fine del petrolio a buon mercato. Come si sa, entrambi si sono ispirati ai lavori di Marion King Hubbert, geologo che lavorò per la Shell, e che nel 1956 predisse che per l’anno 1970, approssimativamente, si sarebbe raggiunto lo zenit della produzione petrolifera statunitense, come effettivamente accadde. Altri geologi, ricercatori e giornalisti, con i loro studi e contributi, hanno aderito a questa corrente di opinione che poco a poco ha iniziato a entrare nel dibattito pubblico, almeno in certi ambiti. Negli Stati Uniti sono stati pubblicati libri di divulgazione come quello di Richard Heinberg, *La festa è finita*² [trad. it.: Fazi, Roma 2004], in Francia *La vie après le pétrole* di Jean-Luc Wingert con una prefazione di Lahérrere, libro cui hanno fatto poi seguito diversi altri, in francese, sulla medesima questione.

Naturalmente, a questa corrente annunciata dello zenit petrolifero non mancano gli oppositori *negazionisti*. Uno di loro, illustre, e che potrem-

infine, proteggere in Arabia Saudita la fazione politica favorevole agli Stati Uniti. Questo triplo schema è in relazione con il dispiegamento di truppe ed effettivi tecnici che gli Stati Uniti mantengono nella zona. Il loro programma bellico è un buco di petrolio, un circolo vizioso dato che la presenza di una forza armata di tal calibro è necessaria per mantenere il controllo effettivo sul petrolio, a sua volta necessario per continuare ad alimentare la macchina da guerra.

Michael T. Klare è recentemente tornato a insistere sulla questione della strategia statunitense collegata alla politica di sicurezza energetica. Secondo Klare, la politica di Bush si basa su un programma militare di intervento immediato in zone in cui la fornitura petrolifera può essere minacciata: «in modo che, alla fine del suo secondo anno di mandato, il Governo Bush era riuscito a introdurre nella dottrina militare formale molti dei suoi obiettivi strategici di base. Come si è visto, questi obiettivi sottolineano il chiaro incremento della capacità statunitense di proiettare potere militare in aree conflittuali; cioè, rafforzare proprio quelle capacità suscettibili di venire utilizzate per proteggere od ottenere l’accesso a fonti straniere di petrolio»⁶.

Si può pensare che le analisi di Giordano e Klare finiscano per coincidere, dato che entrambi descrivono una situazione di sfruttamento economico e di tensione tra le potenze. Ma tra i due tipi di analisi si inserisce una disgiuntiva: o guerra delle risorse, come segno di vulnerabilità e ansia da parte delle grandi potenze, in vista di una futura scarsità degli idrocarburi, o un’abbondanza ben controllata, cinicamente amministrata mediante l’estensione della guerra distruttiva laddove si consideri necessario. La prima opzione piacerà alla sinistra generica, desiderosa di vedere come i giganti imperialisti si muovono con piedi d’argilla sulla scena internazionale, mentre il loro sistema del crimine organizzato accelera il caos dell’economia mondiale e precipita. La seconda opzione, meno diffusa tra i settori considerati critici, relativizza la presunta debolezza dell’imperialismo economico, mentre l’accordo di cartello su uno dei suoi principali elementi di sostegno come il petrolio porta al rafforzamento del dominio monopolistico, un dominio che non conosce quasi rivali e dove la guerra è allo stesso tempo mezzo e fine dell’attuale dinamica di accumulazione di capitale. Nel primo caso si ammette che la concorren-

Le tesi che parlano di una possibile minaccia per il rifornimento energetico degli Stati Uniti, si appoggiano sulle stesse posizioni e dichiarazioni dei dirigenti e dei funzionari nordamericani. Il documento più citato è il “Rapporto Cheney” (“National Energy Policy Report”) trasmesso nel 2001 e in cui il vicepresidente parlava in modo esplicito. Nel rapporto si annuncia espressamente l'imminenza di una crisi energetica, di una scarsità del petrolio che gli Stati Uniti dovranno affrontare. Dopo aver enumerato varie misure d'urgenza come lo sfruttamento di nuovi giacimenti in suolo nordamericano, la diversificazione di zone di approvvigionamento o lo sviluppo di fonti energetiche alternative, Cheney annuncia la necessità di sostenere le compagnie per ottenere l'accesso alle zone petrolifere⁴.

È partendo da diagnosi come quella di Cheney che è possibile credere a questo stato di *preoccupazione energetica* che sta toccando il mondo industrializzato e che provoca la sua deriva verso operazioni militari permanenti. Un tipico rappresentante di questa opzione è Michael T. Klare che sintetizza così uno dei suoi punti di vista: «Il greggio, sebbene per ora relativamente abbondante, non è illimitato. È una risorsa finita e, inoltre, non rinnovabile. In un qualche momento futuro la quantità disponibile smetterà di seguire il ritmo di crescita della domanda e il mondo si confronterà con importanti carestie. Se per allora non sarà stata scoperta una nuova e abbondante fonte energetica, la concorrenza per le quantità rimaste di greggio sarà sempre più dura. In simili circostanze, gli Stati importatori giudicherebbero qualunque interruzione prolungata dei flussi mondiali come una minaccia mortale alla loro sicurezza... E quindi, come una delle questioni che legittimamente si risolvono ricorrendo all'impiego della forza militare⁵.

Per Klare, le aggressioni militari degli Stati Uniti e dei loro alleati in Iraq non significano che una prosecuzione logica della dottrina già enunciata da Carter agli inizi degli anni Ottanta, in occasione della crisi iraniana, quando dichiarò che qualsiasi manovra di altri Paesi nel Golfo Persico che avesse messo in pericolo la fornitura di greggio sarebbe stata contrastata militarmente. Finiti gli anni Novanta, e dopo gli attentati dell'undici settembre, gli Stati Uniti, secondo Klare, affrontano una complicata politica strategica nel Golfo Persico: mantenere l'Iraq sotto stretta sorveglianza, anticipare le manovre dell'Iran che, controllando lo Stretto di Ormuz, potrebbe costituire una minaccia per la fornitura di petrolio e,

mo considerare come l'Erodoto della storia del petrolio, è Daniel Yergin che, nel 1991, pubblicò il suo monumentale *Il premio*, libro storico sull'industria petrolifera dalle sue origini. Risulta curioso che, in un libro così documentato, non compaia nessun riferimento a King Hubbert né alle sue previsioni, pur citando di passaggio gli interventi di Fritz Schumacher sul mondo dell'energia, il che denota che l'autore non è totalmente sprovvisto di interesse per la questione della finitezza delle risorse. La storia del petrolio di Yergin non è in nessun caso neutra – non potrebbe esserlo – e rivela bene i padroni che serve, specialmente quando si sofferma ad analizzare l'influenza che ebbe il petrolio nelle due guerre mondiali, quando si occupa poi superficialmente della guerra del Vietnam senza spiegare le ragioni dell'intervento nordamericano, senza che compaia da nessuna parte la fastidiosa e offensiva parola “napalm” che, come sappiamo, fa riferimento a un'arma elaborata a partire dalla benzina, e con la quale l'esercito statunitense irrorò generosamente la popolazione vietnamita lasciando una scia di orrore e distruzione. Ovviamente, quando alla fine del suo libro si vede obbligato a menzionare l'intervento militare nel Golfo a capo del quale c'erano di nuovo gli Stati Uniti, pone molta cura nel descrivere la vita sanguinaria di Saddam Hussein. Comunque, le ragioni per non citare Hubbert nel suo saggio storico ci sfuggono. Yergin attualmente dirige un'agenzia sulle questioni energetiche ed è propenso a non dare alcuna importanza alle opinioni espresse dai divulgatori dello zenit petrolifero. A detta di Yergin, le previsioni di oggi sono tanto vane quanto quelle del passato. La sua è un'opinione ben informata o è la voce di qualcuno semplicemente compromesso con gli interessi petroliferi e con la loro propaganda? Forse non tarderemo molto a saperlo.

Quello che risulta evidente è che l'opinione più accreditata sulle informazioni riguardo allo zenit petrolifero provenga dal mondo della geologia. Cosa ne sarebbe stato del capitalismo industriale nel xx secolo senza questa scienza apparentemente neutra e meticolosa? I progressi della geologia, della geofisica e della geochimica, favorirono il raggiungimento di una precisione e un'efficienza sempre maggiori nella prospezione dei giacimenti petroliferi. La geologia al servizio dell'industria petrolifera fece sì che la *scienza della terra* si trasformasse nella *scienza del saccheggio della terra*. Ma nel momento in cui i limiti delle riserve del pianeta sembrano esauriti

e l'avventura della giovinezza della geologia petrolifera ha perso molte delle sue attrattive, qualche geologo pare disposto a far suonare l'allarme del disequilibrio e del caos economico. Il paradosso di questa geologia senile è la sua incapacità di riconoscere la responsabilità dell'intera scienza nello sviluppo delle industrie e dei loro fini arbitrari: l'intera scienza posta al servizio della grande impresa capitalista si trasforma in scienza sovversiva e minaccia di distruggere il suo stesso oggetto di studio. Nel libro citato di Colin Campbell, *The coming oil crisis*, c'è un'intervista a Walter Ziegler, eminente geofisico all'avanguardia nella prospezione petrolifera. La figura di Ziegler è cruciale, dato che dagli inizi della sua carriera negli anni Cinquanta, al servizio della Shell, ha avuto l'occasione di percorrere buona parte del pianeta ed essere testimone dell'evoluzione dell'industria petrolifera negli ultimi decenni. Ziegler è inoltre un rappresentante tipico del geologo arruolato nella grande impresa capitalista di metà secolo, che prendeva il suo lavoro come una via verso la libertà e l'avventura. Dopo aver partecipato a uno dei primi rapporti geologici sul Mare del Nord, la sua compagnia gli chiese un altro studio sulla piattaforma est degli Stati Uniti: «Mi chiamarono per chiedere il mio consiglio, ma sulle basi della mia valutazione non potevo sentirmi entusiasta né restare simpatico dovendo spiegare di nuovo che nessuna quantità di inventiva può compensare la mancanza di rocce madre che siano attive. Il consiglio della nostra équipe fu ignorato e furono aperti alcuni pozzi molto costosi con risultati prevedibili. In quel momento, comprendevamo già quali fossero i fattori essenziali necessari per fare una prospezione petrolifera, e avevamo tutta la tecnologia per procurare i dati grezzi. La cosa triste è che rimaneva molto meno da trovare. La costa est degli Stati Uniti era poveramente dotata, quanto la sua equivalente nell'Africa del nord-est che abbiamo già esplorato a nostre spese». Ziegler aggiunge: «Dopo altre missioni in Libia e Africa, dovemmo affrontare nel 1983 lo smantellamento finale di quello che un tempo fu l'organizzazione globale dell'Esplorazione della Esso. La valutazione del mondo era stata efficacemente completata».

Ziegler concludeva l'intervista con le seguenti riflessioni:

I nostri studi hanno confermato, oltre ogni dubbio, che il globo ha decisamente un potenziale finito per l'esplorazione petrolifera. Le conse-

Nel suo articolo "Economia politica del petrolio e militarismo"³, Giordano insiste nel rifiutare il presunto, per alcuni, carattere colonialista nella guerra contro l'Iraq, dove si tratterebbe, da parte degli Stati Uniti, di ottenere un controllo diretto sulle sue ricchezze petrolifere. Secondo Giordano, nessuno potrebbe seriamente credere che questi fossero i fini strategici della Casa Bianca. Come dice: «In determinati contesti economici, come l'attuale, i Paesi che controllano i flussi internazionali del mercato del petrolio ottengono maggior vantaggio "mettendo fuori servizio" alcuni grandi produttori che stimolando la loro produzione petrolifera».

In tal caso, la guerra contro l'Iraq, arrivando alle estreme conseguenze, non sarebbe stata una guerra per il controllo di "zone d'influenza" o di risorse vitali, ma meramente una guerra di distruzione. Questo ha implicazioni stimolanti e terribili, dato che dietro questa fredda strategia si profila l'annientamento di un popolo.

Come rendere compatibile la tesi di Giordano con il contesto attuale di una latente crisi energetica e la preoccupazione per le risorse? Per alcuni l'invasione dell'Iraq, le sanzioni contro alcuni Paesi produttori di petrolio, le tensioni in zone vitali come il Mar Caspio interpretano precisamente la vulnerabilità del sistema economico mondiale e delle sue forme di controllo politico. Interpretano, insomma, l'ansia per i limiti delle risorse e per la loro dispersione geografica, con tutto ciò che questo comporta.

L'Agenzia internazionale per l'energia ha indicato l'anno 2010, come data in cui i Paesi produttori non appartenenti all'OPEP inizieranno il loro declino produttivo. Se attualmente le necessità di petrolio mondiale si aggirano sugli 85 milioni di barili giornalieri (mbd), nel 2015 si potrebbero raggiungere i 100 mbd, a detta degli esperti. Quindi, i principali Paesi produttori dell'OPEP dovrebbero raddoppiare la loro produzione per soddisfare la domanda. Da qui l'interesse anche per zone come il Mar Caspio, la Russia o il Brasile.

Questa congiuntura di una domanda crescente di fronte a un'offerta che non aumenta con sufficiente rapidità è quella che fa credere a molti osservatori che l'offensiva lanciata dagli Stati Uniti risponda a una riconosciuta preoccupazione per le loro forniture di petrolio (assicurate oggi dalle importazioni da Paesi come il Messico o il Canada).

Si deduce da tutto questo che Giordano non si lascia impressionare dagli argomenti che ruotano intorno alla vulnerabilità energetica e alla lotta per le risorse. Si parla piuttosto di un quadro internazionale in cui il monopolio industriale e finanziario del petrolio ha un controllo molto rilevante sulla situazione. Come nel 1973, la geopolitica assicura che i profitti delle grandi imprese petrolifere e dell'industria delle armi sostengano il dollaro e, in questo caso, proteggano la loro sfera di influenza e capacità speculativa: la guerra non è dunque la manifestazione drammatica di una situazione disperata ma lo strumento implacabile degli interessi dell'attuale dominio economico; lo stupefacente aumento dei prezzi del petrolio non è il risultato di uno squilibrio di domanda-offerta ma l'avallo che assicura il normale funzionamento delle grandi compagnie nella loro nuova fase di monopolio dalla caduta del prezzo nel 1998.

Le dichiarazioni dello sceicco Yamani, ex ministro arabo del petrolio, negli anni gloriosi dell'OPEP, sembrano sostenere l'idea di Giordano sull'adeguatezza dei prezzi alti. In un'intervista, riferendosi agli Stati Uniti, rispondeva:

«Anche loro soffrono i prezzi molti elevati, ma un po' meno dell'Europa o del Giappone, perché hanno il loro petrolio. Alcuni dei loro Stati, come il Texas, beneficiano dei prezzi alti. La maggior parte delle *majors*, le grandi compagnie, sono americane. Le tre principali si accaparrano diecimila milioni di dollari di profitti supplementari e, sottolineo, supplementari». Riguardo alla crisi del 1973 sottolineava: «Quello che accade oggi non ha niente a che vedere con la crisi del 1973. In quel momento, si è verificata una carenza che ha provocato il panico. Oggi non esiste carenza, ci sono fiumi di petrolio! Il mondo produce quasi a più non posso. Ma c'è un qualche timore a causa di certi avvenimenti politici in Iraq, Russia e Venezuela. Il prezzo attuale è politico, non corrisponde a una realtà economica»².

Comunque, da quello che Giordano sostiene si deduce che la nuova guerra del petrolio, dal 1991, scatenata soprattutto da due grandi nazioni dell'Occidente (Stati Uniti e Gran Bretagna) contro l'Iraq, non sarebbe una guerra in vecchio stile imperialista per il controllo di regioni strategiche, ma un'operazione calcolata che confermerebbe le forme attuali di dominio economico globale, da un lato per mezzo del capitale speculativo e, dall'altro, mediante il traffico di armi.

guenze sono enormi. Il mondo deve ormai confrontarsi con il fatto dell'imminenza di cambiamenti nel suo modo di vita. Non c'è altra scelta che adeguarsi ai limiti delle risorse. «Non ci sono più caramelle, bambini!». Il gioco è quasi finito.

Tutto ciò è fortemente educativo. È normale che i tecnici di professione che erano a capo del movimento di sfruttamento delle risorse petrolifere dai tempi della guerra fredda, come nel caso di Ziegler, conoscano a fondo la materia di cui parlano. Ma non si deve dimenticare che già dagli anni Sessanta e Settanta si alzarono voci allarmanti di fronte a questa assurda e suicida crescita energetica. La geologia *impegnata* di Campbell, Lahérrere e altri, arriva un po' tardi: è come una saggezza *post festum*. Questi uomini, che hanno tanto contribuito a creare la situazione disastrosa che incombe su di noi, sembrano deplorare e temere proprio le conseguenze radicali di tale situazione, e dimenticano che non c'è una scienza neutra, che non c'è sapere tecnico che non abbia una parte di responsabilità nei processi di quella degradazione di materie ed energie che sta oggi alla base del dominio sociale in tutto il pianeta. Nel suo libro Campbell pare riconoscere, anche se timidamente, le virtù di un'economia più localizzata e semplice nell'utilizzo delle risorse, ci annuncia un futuro in cui forse sarebbe possibile equilibrare l'equazione del consumo e acquisire un ruolo più cosciente nel nostro rapporto con la natura. Grazie Signor Campbell, ne prenderemo nota! Al contrario, il geologo Kenneth S. Deffeyes, divulgatore dello zenit e discepolo di Hubbert, si mostra implacabile rispetto alle velleità ecologiche dei suoi contemporanei. Nelle prime pagine del suo libro *Hubbert's Peak. The Impending world oil shortage* (2001) affermava senza battere ciglio:

Una posizione possibile, che personalmente non prendo in considerazione, ci dice che stiamo rovinando la terra, saccheggiando le risorse, sporcando l'aria, e che dovremmo mangiare solo alimenti organici e andare in bicicletta. Sensi di colpa che non possono evitare il caos che ci minaccia. Vado in bicicletta e cammino molto, ma confesso che parte della mia motivazione è la desolante situazione del parcheggio a Princeton. L'agricoltura organica può alimentare solo una piccola parte della popolazione mondiale; l'apporto mondiale di sterco di vacca è limitato. Non è probabile che una civiltà migliore sorga spontaneamente da un mucchio di coscienze colpevoli.

Questa dichiarazione parla da sola. Non ci resta che aspettare un'altra monografia complementare, questa volta dedicata allo zenit dello sterco di vacca, dato che il Sig. Deffeyes sembra avere informazioni molto aggiornate a tale proposito.

Dal petrolio al nulla

Il declino della produzione petrolifera ci obbliga a un immenso sforzo mentale per rappresentarci una società priva di petrolio evitando che, nel contempo, questa immagine arrivi a cancellare dalla nostra memoria il modo di vita dei nostri bisnonni. La motorizzazione presuppone la rottura violenta con il mondo precedente, che era fatto di limiti che risultano oggi incomprendibili alla mente moderna. Il problema dunque non è solo che gli ultimi giorni del petrolio delineano per noi un futuro incerto; la cosa più grave sarebbe che rendessero illeggibile il nostro passato. Oggi non si può pensare all'orizzonte futuro senza considerare i modesti limiti da cui veniamo. Le istituzioni e i costumi che si sono perpetuati durante la motorizzazione impediscono oggi di riconoscere le nostre necessità in una forma che non sia quella della motorizzazione. Bisogna pensare che l'industria petrolifera, che nacque come una forma di guerra contro la libertà e l'autonomia possibili, morirà soffocando anche la riflessione sul futuro desiderabile. Sarebbe urgente opporre la nostra critica ai divulgatori della fine del petrolio, perché per la maggior parte non fanno che tradurre in un linguaggio edulcorato, e accettabile per la maggioranza elettorale, lo scenario reale del problema.

Dato che, come dicevamo all'inizio del testo, le disponibilità di combustibili e derivati del petrolio hanno aperto la strada all'espansione economica e culturale del mondo, dobbiamo cercare di vedere come questa espansione abbia fondato una nuova forma di dominio, e non solo quella perversa di un eccesso di potere economico e industriale. Vero è che, dalla prospettiva attuale, può finire per essere un mero esercizio intellettuale isolato e piuttosto artificioso, non corrispondendo ad alcuna profonda preoccupazione condivisa collettivamente. D'altro canto, è indubbio che l'intreccio tecnico ereditato dopo più di due secoli di rivoluzioni industriali non può essere disarticolato in due giorni, e oggi si tratterebbe piuttosto

«mira essenzialmente a impedire il libero commercio dell'Iraq con il resto del mondo. Impedendogli di esportare petrolio sufficiente per coprire le necessità basilari ne deteriora ulteriormente l'economia e la capacità di esportazione, ottenendo al tempo stesso di neutralizzare l'effetto che avrebbe l'abbondante offerta di petrolio su un mercato internazionale *che evolve sistematicamente al ribasso in assenza di conflitti bellici*» (p. 33, corsivo nostro).

La tesi di Giordano contraddice in buona misura l'idea assai diffusa che l'attuale guerra del petrolio obbedisca soprattutto alla strategia degli Stati Uniti di assicurarsi la fornitura energetica in zone conflittuali come l'Iraq, in un contesto di crescente scarsità del petrolio a causa dello strepitoso aumento di domanda e della mancanza di nuove scoperte. Giordano sembra rifiutare questa immagine di "vulnerabilità energetica" con la quale gli Stati Uniti tentano di avallare la loro politica militarista. Di fatto, Giordano mette in dubbio la questione della scarsità: «Sul piano strettamente economico, si constata innanzi tutto che l'argomento tanto comodo della "scarsità" di petrolio risulta completamente inutile per spiegare i grandi alti e bassi del prezzo degli idrocarburi, se non si prendono in considerazione, contemporaneamente e prioritariamente, i fattori politici che determinano tali variazioni» (*Ibid.*, p. 152). Giordano parla di una "superofferta" di petrolio per l'incorporazione di nuovi Paesi produttori: «In questo contesto di superofferta di petrolio, la tendenza del mercato che potremmo definire "normale" (in assenza di conflitti e restrizioni alle esportazioni dei Paesi produttori) punta a una diminuzione costante del prezzo del petrolio. [...] così come accade con le altre materie prime, presumendo che possano esistere delle *teoriche* condizioni di libero mercato (senza interferenze geopolitiche), il prezzo del petrolio tenderebbe normalmente al ribasso anche in situazioni di crescita economica generalizzata. L'espansione del business delle compagnie petrolifere multinazionali verso le più diverse zone del pianeta è la causa principale del fatto che queste non possano più utilizzare l'argomento della "scarsità" delle riserve mondiali per giustificare l'aumento dei prezzi». E più avanti:

Esistono riserve comprovate di petrolio per mantenere il consumo attuale per molti decenni, e idrocarburi sostitutivi del petrolio per vari secoli di consumo sfrenato... ma, resisterà il pianeta a questo consumo? (*Ibid.*, p. 153)

con la situazione attuale, ma soprattutto con la guerra latente che il controllo del petrolio – produzione, mercato, prezzi – ha originato nel xx secolo. Per molto tempo gli interessi angloamericani ed europei sul petrolio provocarono la lotta diplomatica, la manipolazione dei governi e, infine, le cosiddette “guerre per delega”, in cui le compagnie, sponsorizzate dagli Stati, arrivavano a finanziare le bande armate che servivano ai loro scopi. Da qui l’implicazione dell’industria petrolifera in diversi genocidi e guerre civili.

A partire dal 1991, una volta demolito l’impero sovietico, si entra in una nuova fase di intervento diretto delle nazioni per assicurare la stabilità del monopolio petrolifero. Questa fase va approssimativamente fino al 1998, e poi comincia un’altra escalation fino agli anni 2002 e 2003 con l’invasione, rispettivamente, dell’Afghanistan e dell’Iraq.

Nei passaggi precedenti a queste due fasi, il capitale petrolifero, data la caduta dei prezzi, vide minacciati i propri tassi di profitto, per cui spinse gli Stati verso l’intervento militare. Questa strategia avrebbe inoltre coinciso con gli interessi dell’industria degli armamenti che, come si sa, da decenni è uno dei principali gruppi di pressione nella politica nordamericana. Le fusioni di imprese delle grandi compagnie petrolifere rafforzano l’integrazione verticale del settore e assicurano il controllo monopolistico del mercato e dei prezzi. Infine, il dominio monopolistico dell’industria petrolifera da parte del capitale anglo-americano lo porta a fomentare la guerra, come nel 1973, ma in questo caso si tratta di impedire che l’Iraq possa sfruttare le proprie risorse petrolifere invadendo il mercato con il suo petrolio e provocando possibili abbassamenti nel prezzo del greggio. In definitiva, schiacciare l’apparato produttivo iracheno aiuterà a mantenere alti i prezzi del petrolio, il che a sua volta aiuterà a mantenere la forza del dollaro. Non parliamo poi di una guerra *per* il petrolio ma di una guerra *del* petrolio, in cui la questione del controllo per una risorsa fisica passa in secondo piano e si tratta piuttosto di proteggere i nuovi meccanismi internazionali di accumulazione di capitale (speculazione finanziaria, mercati di *futures* e di valute, industria delle armi...).

In questo ultimo paragrafo riassumiamo, con una inevitabile semplificazione, alcune delle tesi centrali esposte nel libro *Las guerras del petróleo* di Eduardo Giordano (Barcelona 2003), per il quale la guerra contro l’Iraq

di valutare se esistono indizi che qualcosa possa cambiare in un futuro a medio e lungo termine.

In che modo è riappropriabile la società erede del xx secolo, profondamente trasformata dai combustibili fossili? Cosa resta nella nostra umana natura e nella natura che ci circonda che non sia stato danneggiato o totalmente distrutto e che possa condurci verso l’autonomia materiale e politica?

La questione del controllo dell’energia ci rimanda alla questione del controllo del potere stesso. Non è certo che la scomparsa di una risorsa fisica come il petrolio possa ridurre, anche se di poco, quel controllo sulla vita sociale che le élite esercitano sulla maggioranza. Comunque questo controllo, se si verifica la scarsità di una risorsa tanto importante come quella del petrolio, *cambierà per forza di forma*. Il dilemma è evidente: se le élite vogliono mantenersi afferrate a quel superpotere tecnico, finanziario e politico sperimentato nell’ultimo secolo, nel caso si trovassero di fronte alla scarsità di un sostegno tecnico come il petrolio, la situazione si aggraverebbe enormemente, prospettandosi un quadro di tensione bellica, da corsa agli armamenti e poliziesca, inedita. C’è una indubbia correlazione tra il flusso di petrolio e la forma di potere così come lo sperimentiamo attualmente. La sostituzione del petrolio, in un lasso di tempo relativamente breve, per alcuni settori come quello del trasporto è praticamente impossibile. Per altri settori, si dovrebbero far completamente risorgere forme di energia come il nucleare o il carbone, con tutto ciò che questo comporta. Lo si voglia riconoscere o meno, una prossima scarsità del petrolio significa l’emergere di una situazione imprevedibile e catastrofica. Quindi, è una situazione disperata in un doppio senso: la scarsità del petrolio mette in discussione la continuità del controllo sul potere che le élite hanno esercitato sino ad ora, *ma non offre alcuna garanzia che questo possa aprire una via alla riappropriazione di questo controllo da parte delle popolazioni*.

I portavoce dello zenit del petrolio, come il già citato Colin Campbell, pretendono di appellarsi alla coscienza pubblica delle nazioni e indurle a intraprendere una via *tranquilla* verso altri modelli energetici. Nel breve testo intitolato *Protocollo di Rimini*, redatto personalmente da Campbell, viene proposta una riduzione generale del consumo di idrocarburi agguistando domanda e offerta del greggio in rapporto alla caduta della produttività annua. Lo scopo sarebbe poter «pianificare in modo ordinato la

transizione a un ambito mondiale di rifornimenti energetici ridotti, preparandosi in anticipo per evitare il dispendio energetico, sostenere le energie alternative e allungare la vita del petrolio che resta [...]».

La filosofia di questo testo si richiama allo spirito cooperativo ed equo delle nazioni, presumendo così di poter ignorare che lo sfruttamento e l'utilizzo del petrolio sono stati gli strumenti che hanno permesso ad alcune nazioni di opprimerne altre e che, in generale, all'interno di ogni nazione hanno permesso che l'oppressione si articolasse nel modo che conosciamo. Quindi, le speranze racchiuse nella famosa "transizione energetica" sono ricolme di lealtà verso il mondo tale e quale è ora. Niente di nuovo sotto il sole. Per questi privilegiati interpreti dello zenit petrolifero, si tratterà di fare in modo che gli eccessi del potere non mettano in pericolo il progetto stesso del potere: l'estensione dell'economia industriale e delle sue reti di gerarchizzazione e controllo su tutto il pianeta.

Il mondo ecologista, in generale, contempla la possibilità della scarsità del petrolio come un'opportunità storica verso l'agognata società delle energie rinnovabili. Da parte sua, Jeremy Rifkin ha saputo intuire la stretta relazione tra il declino della produzione petrolifera e la messa in discussione della capacità del sistema di concentrare e accumulare il potere, il che significherebbe che il pianeta si sta preparando alla decentralizzazione energetica e al recupero del potere locale, tutto ciò grazie al benefico idrogeno.

La transizione energetica concepita da molti ecologi, sociologi e osservatori ambientali potrebbe essere interpretata, di fatto, come un colpo di timone in un mondo devastato dall'opulenza e dagli eccessi di intermediari e istituzioni superflue: questa società dell'eccesso è impregnata di possibilità proprie di decentralizzazione, ci si viene a raccontare. La conoscenza tecnica è già stata raggiunta e le chiavi per una nuova società sono già qui, il problema è che gli interessi del vecchio regime moribondo non lasciano che questa società emerga... Il problema della decentralizzazione e della transizione energetica trattato così ci riporta alla memoria quello che l'autrice Hazel Henderson scriveva alla fine degli anni Settanta sul concetto miracoloso della "devoluzione spontanea":

[...] quando le economie industriali raggiungono un certo limite di produzione centralizzata, intensiva in capitale, devono *cambiare rotta*, puntan-

Su questa affermazione ci sarebbero da fare almeno due commenti. Agli inizi del xx secolo, si era palesata l'ascesa monopolista dell'industria petrolifera, che culminò nel pronunciamento anti-trust contro la Standard Oil di Rockefeller, nel 1911, mentre nello stesso periodo si incominciavano a fare i primi passi per suggellare i vincoli tra la produzione di petrolio e gli interessi dello Stato. Come esempio di questo basti ricordare gli sforzi di Churchill, precedentemente alla prima guerra mondiale, per dotare di motori a gasolio la flotta imperiale, che poco più tardi avrebbe portato alla formazione della compagnia petrolifera Anglo-Persian, con il cinquanta per cento di capitale statale britannico¹.

Ma l'esempio della Anglo-Persian è una dimostrazione forse eccessiva dello zelo statale. Negli anni Venti, finita la guerra, le manovre condotte dagli agenti del governo nordamericano nei territori dell'antico impero ottomano, mostrano uno stesso indirizzo congiunto tra Stato, industria e complesso militare, ma con uno stile dal sapore più attuale. Questi movimenti nell'ombra, queste manovre, sarebbero culminate nel 1925 nell'istituzione di un consorzio internazionale in cui, tra l'altro, era ben rappresentato il capitale nordamericano, al fine di sfruttare i giacimenti petroliferi di quello che si chiamerà Iraq.

La formazione dell'industria monopolistica del petrolio seguì poi i passi di una costosa geostrategia, di divisione delle zone, di trattative complesse, di lotte intestine. Quando fu necessario, gli agenti statali ricorsero alla manipolazione dei governi, e alla violenza manifesta, per mutare la situazione a proprio favore.

Gli accordi di Achnacarry, firmati dalle grandi compagnie nel 1928, inaugurano anche il periodo di relativa stabilità tra gli Stati del blocco occidentale per quanto riguarda gli interessi petroliferi, mentre, una volta finita la seconda guerra mondiale, inizia il lento declino dell'influenza britannica in Medio Oriente, a favore degli Stati Uniti. Il cartello del petrolio delle grandi compagnie si accompagna a una progressiva ripartizione delle zone petrolifere del Medio Oriente, con malumore dei britannici, che vedevano come le imprese americane stavano penetrando in quello che un tempo era il loro dominio esclusivo.

Il secondo commento che si dovrebbe fare all'affermazione di O'Connor sul "sollevamento di popoli e nazioni" ha molto a che vedere

simo e la letteratura geopolitica del nostro tempo ci hanno abituati a classificare la tensione bellica intorno al petrolio come conflitto o “guerra delle risorse”. La comprensione del fenomeno diventa difficile quando guardiamo indietro e verificiamo che la storia del petrolio mostra questo doppio volto: da un lato, la lotta monopolista per controllare il mercato e i prezzi, dall’altro la lotta geopolitica per assicurare il controllo sulle zone produttrici di petrolio. La soluzione più semplice sarebbe affermare che entrambi i lati sono in realtà aspetti di una forte commistione tra interessi economici e strategici degli Stati e interessi dell’industria petrolifera. Il fatto che l’industria petrolifera abbia raggiunto il volume di capitale e di potere che conosciamo, basta per capire come gli stessi interessi degli Stati siano stati plasmati secondo le necessità dell’industria del petrolio.

Nel suo libro *The Empire of Oil*, pubblicato nel 1958, Harvey O’Connor, riferendosi alle principali compagnie petrolifere, affermava: «Queste compagnie spesso associate controllano – escludendo l’area sovietica – la maggior parte delle risorse petrolifere mondiali. Davanti a questi fatti così ben conosciuti pubblicamente, risulta superfluo che tali compagnie si preoccupino di determinare in comune i prezzi e il livello di produzione, cioè di esercitare un’azione di monopolio; in realtà, se non tengono riunioni periodiche sulla questione, è perché un sistema accuratamente organizzato di leve di comando fa sì che tali riunioni non siano necessarie».

O’Connor sottolineava il potere che detenevano queste grandi compagnie sia per controllare la produzione del greggio all’interno degli Stati Uniti, sia per assicurarsi il miglior appoggio politico per le loro attività all’estero: «Aggiungiamo a questi mezzi il dispiegamento di una propaganda generosamente finanziata che va dal “Committee for Oil investigation” fino ai generosi gesti verso gli istituti di assistenza e le organizzazioni influenti dei coltivatori del Medio Occidente».

E significativamente concludeva:

Qualunque sia la congiuntura, tutti i rischi ordinari sono stati eliminati, e i profitti delle compagnie sono garantiti. L’unico pericolo – ma molto minaccioso – è il sollevamento di popoli e nazioni. Le compagnie l’affrontano in modo risoluto, a spese del Tesoro pubblico, mediante l’accumulazione di armamenti.

do la prua verso attività economiche e configurazioni politiche più decentralizzate, utilizzando una modalità decisionale e reti di informazioni più collegate, se vogliono superare le strozzature che presentano istituzioni eccessivamente gerarchiche e burocratizzate. Mi sono riferita a questo cambiamento di direzione come scenario di un processo di “devoluzione spontanea”, nel quale i cittadini iniziano semplicemente a reclamare il potere che una volta avevano delegato a politici, funzionari e burocrati, come il potere di prendere decisioni tecnologiche di lunga portata che avevano delegato a promettenti uomini d’affari³.

Se ci si consente la metafora, l’applicazione del petrolio nella società moderna ha decretato la grande consegna, la grande delega, da parte delle popolazioni della loro capacità di decisione nelle mani di determinate oligarchie e strutture tecniche, reti di trasporto, comunicazione e scambio. Se è vero che si sta avvicinando il giorno in cui il sistema si vedrà gravemente colpito dalla carestia del petrolio, si produrrà un equivalente di questa gentile “devoluzione spontanea” del controllo del potere e del controllo sulle risorse? La trasformazione energetica si trasformerà in un morbido processo di dispersione dei centri decisionali? Ci sarà un trasferimento delle competenze al piano locale, se il funzionamento dell’economia si vedrà forzatamente immobilizzato? Regrediremo verso un certa autarchia? La cosa più cortese che si può suggerire a chi alberga questa speranza è che dedichi un momento allo studio della storia: lì vedrà che le istituzioni del potere non sono mai servite da ponte verso forme morali superiori o più eque di organizzare la società, e che solitamente agonizzarono distruggendo ed esaurendo tutto ciò che manteneva attiva la società che dominavano. L’età dell’esaurimento del petrolio potrebbe essere tanto dispotica e vuota di orizzonti, o più, di quello che è riuscita a essere l’età dell’abbondanza.

Conclusione

L’esaurimento del petrolio potrebbe rimanere ancora molto lontano, il tempo sufficiente per non riguardare la durata delle nostre vite. Ma potrebbe essere un avvenimento imminente. In questo caso cosa potremmo sperare?

Da tutto ciò che si è detto prima, dobbiamo dedurre che il petrolio è uno dei pilastri del potere centralizzato e tirannico che muove oggi il

mondo. Nel caso in cui l'esaurimento del petrolio entrasse in una escalation molto repentina di sfasamento della domanda e dell'offerta, il sistema di dominio vacillerebbe alle sue basi, e la sua capacità di controllo correrebbe un grave pericolo.

Certamente, in uno scenario ideale, la scarsità di combustibile porterebbe necessariamente a una rilocalizzazione economica, che implicherebbe una decentralizzazione sul controllo delle risorse e, inoltre, la possibilità di rifondare le basi dell'autonomia a un livello incompatibile con il sistema di oppressione così come lo sperimentiamo oggi. Come si vede, in questo scenario ideale, l'esaurimento del petrolio porta a un'aperta contraddizione con il sistema.

Ma non possiamo ingannarci a riguardo, l'esempio della storia mostra che i vecchi sistemi di potere non cedettero mai docilmente di fronte al peso delle proprie contraddizioni, normalmente si lasciarono cadere pesantemente verso una disgregazione caotica e distruttiva, trascinando con sé tutto il resto. Nel caso della nostra civiltà esistono inoltre due circostanze aggravanti: l'estensione del suo dominio copre la totalità del pianeta, e in più le sue alterazioni hanno sconvolto globalmente la biosfera. La prima circostanza ci obbliga a proiettarci in un disastro che può colpire la specie umana in quanto tale, la seconda circostanza mette in discussione qualunque tentativo di riappropriazione materiale collettiva.

A priori, dalla fine del petrolio non ci possiamo attendere nulla che possa assecondare le nostre prospettive, il che non significa che non dobbiamo stare attenti ad approfittare di qualsiasi breccia si apra in un ipotetico periodo di post-abbondanza.

¹ In Richard O'Connor, *The oil barons: men of greed and grandeur*, New York 1971.

² Si veda la critica che ne abbiamo fatto nel bollettino n. 8 di "Los Amigos de Ludd".

³ Tratto da R.D. Laing [et al.], *Para Schumacher*, Madrid 1981.

GUERRE ALLE FRONTIERE, PACE SULLE AUTOSTRADE

L'economia mondiale in gran misura dipendente dal traffico del petrolio ha portato a una tensione bellica permanente in Medio Oriente e a un'escalation di agitazione e violenza in altre zone del pianeta. Dalla caduta dell'impero sovietico, questa tensione si traduce chiaramente nelle aggressioni militari degli Stati Uniti, e dei suoi eventuali alleati, in zone come l'Iraq, ma anche nei molteplici conflitti di frontiera nel Sudest asiatico, Nigeria, America Latina ecc. Come si è già sottolineato fino alla nausea, l'obiettivo di assicurarsi la fornitura di petrolio è stato uno dei punti cardine più importanti della strategia degli Stati dopo la seconda guerra mondiale. Molti oggi sottolineano la stretta commistione tra la guerra internazionale e l'economia del petrolio. Si denunciano anche i vincoli tra la nostra dipendenza dal petrolio e l'economia mobile del nostro tempo: data l'importanza che ha conseguito il trasporto motorizzato nel xx secolo, tutto ciò che minaccia il funzionamento del suddetto trasporto costituisce anche una minaccia per la società industrializzata. Lo storico dell'economia Karl Polanyi fu uno dei primi a porre in evidenza il fatto che la guerra, nell'epoca contemporanea, doveva rispettare fino a un dato punto gli accordi e i meccanismi che rendevano possibile il normale funzionamento del commercio internazionale. Come merce *vedette*, il petrolio ha oggi la funzione particolare di assicurare il funzionamento dell'economia, ma allo stesso tempo, data la sua conflittualità geopolitica, diventa anche la sua spada di Damocle. Il petrolio fa intervenire la guerra, come elemento perturbatore, nei meccanismi dell'economia e del commercio che il petrolio stesso modella e dinamizza. Questo paradosso, tuttavia, è solo apparente.

Innanzitutto, ci sarebbe da dire che i meccanismi di mercato, all'interno dell'attuale distribuzione di potere economico e territoriale nel mondo, dipendono in gran parte dal dominio e, in caso estremo, si servono dell'industria bellica e della guerra come elementi regolatori. Questa ambivalenza della guerra non è tanto evidente come sembra a prima vista. Il giornali-