

L'INFRASTRUTTURA EUROPEA DI GUERRA



**La rete transeuropea di trasporto (TEN-V),
la logistica e la disponibilità militare,
sulla base dell'esempio
del corridoio ScanMed
e dei suoi attuali progetti parziali**

Osservazioni preliminari degli autori/autrici

Siamo all'inizio di una nuova era di guerre. Guerre tra blocchi di potere transnazionali, guerre tra Stati nazionali esistenti ed emergenti e guerre contro popolazioni in fuga e ribelli. Guerre per le risorse strategiche, guerre per il cibo e l'acqua, guerre per le costellazioni di potere geostrategiche e le rivendicazioni territoriali. Tuttavia, a prescindere dai motivi delle guerre attuali e future, ci rifiutiamo risolutamente di aderire a qualsiasi schieramento, poiché tutte le guerre sono dirette esclusivamente contro gli sfruttati e gli oppressi di questo mondo e servono solo ai potenti per aumentare la loro ricchezza e il loro dominio sulla vita. Tuttavia, non possiamo stare a guardare mentre le forze dominanti preparano la carneficina, commettono genocidi e massacri, e causano devastazione e miseria sugli stessi esseri umani e sul vivente. Se da un lato è chiaro che non punteremo mai le armi l'uno contro l'altro per volere dei PADRONI, dall'altro non c'è nulla al mondo che ci impedisca di usare le nostre stesse armi per combattere ciò che rende possibile la guerra: la propaganda nazionalista, il processo militare-industriale di genocidio in corso e, non da ultimo, l'infrastruttura stessa della guerra. Ed è proprio su questa infrastruttura di guerra, o su quella che oggi chiamiamo la moderna infrastruttura "dual use" [uso duale, ndt] di sfruttamento "pacifico" degli esseri umani e della natura da un lato, e di distruzione militare dall'altro, che vogliamo concentrarci in questo contributo, utilizzando l'esempio del cosiddetto corridoio ScanMed (corridoio Scandinavia-Mediterraneo), che è una delle principali rotte infrastrutturali di trasporto dell'Unione Europea, con alcuni dei suoi progetti parziali attualmente in fase di ampliamento o ammodernamento.

Questo non significa sottolineare ancora una volta che la lotta contro la guerra comprende sempre la lotta contro lo sfruttamento e la distruzione "pacifiche", cioè senza attriti, contro il progetto industriale e coloniale; ma piuttosto dare un piccolo contributo per indicare punti concreti di attacco in questa lotta e allo stesso tempo incoraggiare le persone a fare le proprie analisi del complesso militare-industriale, delle sue materie prime e della sua logistica, con in mente niente di meno che il suo efficace sabotaggio. In effetti, tale analisi è tanto più carente in quanto riteniamo che la nostra capacità di combattere il dominio (e le sue guerre) dipenda inevitabilmente dalla conoscenza delle sue infrastrutture, dalla comprensione del suo funzionamento e, non da ultimo, dall'aver le competenze necessarie e una certa abitudine nell'utilizzarle per attaccare i punti deboli che abbiamo individuato.

La rete transeuropea di trasporto (TEN-V)

La rete transeuropea di trasporto è una rete di strade, ferrovie, rotte aeree e marittime pianificata dall'Unione Europea per consentire il trasporto rapido e senza ostacoli di merci, materie prime, in alcuni casi anche di fonti (energetiche), e infine di armamenti, rifornimenti e truppe militari attraverso i confini dei Paesi membri. Anche se spesso non viene menzionata, è determinante nei documenti strategici. Questa rete consiste quindi in una rete principale, sempre estesa a tutta l'UE, basata essenzialmente su nove corridoi multimodali principali. Questi corridoi collegano, ad esempio, l'area del Mare del Nord al Mediterraneo, il Mar Baltico all'Adriatico, le metropoli mediterranee sull'asse est-ovest, passano lungo il Reno e il Danubio o la costa atlantica. Sono multimodali, il che significa che sono costituiti almeno da percorsi stradali e ferroviari, e spesso anche - o almeno in parte - da vie d'acqua interne, e che collegano via terra aeroporti e porti d'alto mare, il che significa che se un tipo di trasporto dovesse cessare di funzionare o causare ritardi, potrebbe essere semplicemente e facilmente sostituito da un percorso parallelo che corre lungo lo stesso asse di trasporto. Questa ridondanza di percorsi, questo aspetto multimodale, non è casuale ed è una condizione necessaria per le vie di trasporto militari utilizzate per trasportare le truppe, le loro armi e i loro viveri, così come l'adattamento a carichi per asse superiori a 22,5 tonnellate su oltre il 94% del percorso, questa possibilità di uso militare è stata pensata fin dall'inizio dall'UE e dai suoi Paesi membri.

Il corridoio ScanMed

Il corridoio ScanMed, ovvero il corridoio di trasporto che collega i Paesi scandinavi al Mediterraneo, è il corridoio principale più lungo della rete transeuropea: partendo da Oslo e Helsinki, passa per Rostock - Berlino - Lipsia/Amburgo - Brema - Hannover, Norimberga - Monaco di Baviera - Innsbruck (Brennero) - Verona - Bologna - Firenze - Roma - Napoli - Palermo, fino a Malta. Attraversa il corridoio marittimo nord-baltico a Brema, Hannover, Berlino e Amburgo, il corridoio mediterraneo a Verona e il corridoio Reno-Danubio a Monaco e Ratisbona. Collega inoltre i porti di Amburgo, Göteborg, Brema e Rostock, nonché gli aeroporti di Monaco, Berlino, Lipsia e Amburgo, alle vie di trasporto terrestri. Quasi 1.100 treni merci partono ogni settimana dal porto di Amburgo lungo il corridoio ScanMed verso l'interno del Paese. Al contrario, questo corridoio collega la maggior parte dei porti italiani grandi e medi del Mediterraneo, soprattutto con la Germania, attraverso il Brennero. In questo modo si risparmiano diversi giorni nel trasporto di merci da e per l'Estremo Oriente, che possono essere trasportate via terra anziché via mare attraverso il porto di Amburgo. Grazie alla strategia del "dual use" nel settore delle infrastrutture, ciò che vale per i beni destinati all'uso "civile" vale anche per i beni e le truppe militari. Ad esempio, il corridoio ScanMed non solo collega le basi navali dell'esercito tedesco nel Mare del Nord con i porti italiani nel Mediterraneo, ma bilancia anche il trasporto di truppe ed equipaggiamenti lungo alcune rotte est-ovest. Ricordiamo, ad esempio, che le attrezzature militari statunitensi sbarcate in porti come Palermo o Bremerhaven nell'ambito dell'esercitazione NATO "Defender 2020" hanno seguito proprio queste rotte per raggiungere le varie basi statunitensi, principalmente in Germania, da dove avrebbero poi dovuto dirigersi in Polonia se l'esercitazione non fosse stata interrotta. Da un punto di vista militare, il Corridoio ScanMed è praticamente impossibile da abbandono.

nare anche in considerazione dell'industria tedesca degli armamenti e del suo approvvigionamento di materie prime e semilavorati, sia in "tempo di pace" che in tempo di guerra. L'industria degli armamenti nell'area metropolitana di Monaco/Ingolstadt/Augsburg e il triangolo bavarese degli armamenti di Burghausen/Burgkirchen/Trostberg/Waldkraiburg, importante anche per le forniture di petrolio alla Germania meridionale, gestiscono la loro logistica principalmente e "inevitabilmente" (poiché non ci sono praticamente alternative) lungo questo corridoio.

Colli di bottiglia attuali e progetti di espansione corrispondenti

I due principali colli di bottiglia del Corridoio ScanMed sono attualmente il Brennero e lo stretto di Fehmarn, e riguardano in particolare il trasporto ferroviario. Nello stretto di Fehmarn, auto e treni viaggiano sulla cosiddetta "Vogelfluglinie" [linea di volo degli uccelli, ndt], il collegamento più diretto tra le metropoli di Copenaghen e Amburgo, un viaggio di circa 19 chilometri tra l'isola tedesca di Fehmarn e l'isola danese di Lolland, che finora è stato effettuato in traghetto. Il tunnel di Fehmarn, progettato per ospitare strade e una ferrovia a 4 corsie, oltre a una corsia di emergenza e una corsia di manutenzione, sarà costruito entro il 2029 e questo tratto sarà presto ammodernato per eliminare il collo di bottiglia causato dal servizio di traghetto. Allo stesso tempo, il ponte di Fehmarnsund, che collega la Germania continentale a Fehmarn, sarà sostituito da un altro tunnel sotto il mare, il tunnel di Fehmarnsund, previsto per la stessa data, per far fronte all'aumento del traffico e in particolare ai treni merci di 835 metri che dovranno attraversarlo.

Il secondo principale collo di bottiglia del corridoio ScanMed si trova nelle Alpi, al Brennero. Su uno degli itinerari più importanti d'Europa attraverso le Alpi, le forti pendenze della linea rendono il traffico ferroviario e in particolare il trasporto merci su rotaia una tale sfida che spesso è più conveniente trasportare le merci su camion. La galleria di base del Brennero, che sarà completata entro il 2032, è destinata a cambiare le cose. Per garantire un collegamento stabile sia a nord (Austria e Germania) che a sud (Italia), si stanno costruendo o ampliando nuovi binari di accesso supplementari per consentire capacità di diverse centinaia di treni al giorno.

A ciò si aggiungono numerose strozzature minori che non soddisfano i requisiti dell'UE sulle linee guida del corridoio principale e non hanno il corrispondente grado di ammodernamento sulle sezioni del corridoio ScanMed, alcune delle quali, ad esempio, devono essere selezionate all'interno della RFT [Repubblica Federale Tedesca, ndt]. Al traffico ferroviario manca ancora la sezione del binario di accesso settentrionale al tunnel di base del Brennero, che deve essere costruito tra Grafing e Rosenheim, nonché i binari di circonvallazione tra Hannover e Amburgo previsti nell'ambito del progetto Optimierten Alpha E + Bremen, e l'estensione dei binari locali esistenti. Il tratto tra Hof e Ratisbona, che fa parte del Corridoio ferroviario orientale, deve ancora essere elettrificato. Una nuova linea Monaco-Ingolstadt con un collegamento all'aeroporto di Monaco è anche inclusa nelle specifiche per il corridoio ScanMed da costruire entro il 2030. Molte stazioni di trasbordo merci non soddisfano ancora gli standard richiesti, in particolare per i treni merci di lunghezza superiore a 740 metri: è il caso di Monaco, Norimberga, Hannover, Rostock, Lubeca, Großbeeren, Schkopau e Amburgo-Billwerder.

Condizioni per la fruibilità militare del corridoio

Affinché le vie di trasporto create per scopi prevalentemente civili possano essere utilizzate per scopi militari nell'ambito di una strategia "dual use", devono essere soddisfatte una serie di condizioni, definite nel Piano d'azione europeo "sulla mobilità militare". Tra queste, ad esempio, carichi per asse di 22,5 tonnellate, nonché corridoi multimodali, il che significa che deve essere possibile passare dalla strada alla ferrovia o alla navigazione interna, e viceversa, più o meno in qualsiasi momento, nel caso in cui una delle infrastrutture che operano in parallelo sia seriamente danneggiata. Oltre alle vie di trasporto di ogni tipo, saranno soprattutto le stazioni di trasbordo e i porti a essere utilizzati per trasferire le merci dalla strada alla ferrovia e viceversa, o dalla nave alla strada/ferrovia. Nell'ambito del progetto infrastrutturale dell'UE Rail-Road Terminals, queste stazioni di trasbordo sono situate lungo il corridoio ScanMed in direzione sud-nord all'interno della RFT a Monaco, Norimberga, Hannover, Berlino, Brema, Bremerhaven, Amburgo, Lubeca e Rostock.

Inoltre, se i corridoi di trasporto devono essere utilizzati per scopi militari, è essenziale un'adeguata fornitura di carburante. Il trasporto di truppe e di materiale bellico consuma un'enorme quantità di energia, e non accade solo per caso. Per rifornire i trasporti civili sono già necessarie innumerevoli stazioni di rifornimento per veicoli leggeri, mezzi pesanti, treni, aerei e navi, che ricevono quotidianamente il carburante necessario grazie a un sofisticato sistema logistico di oleodotti, treni merci e autocisterne. In sostanza, il carburante prodotto nelle raffinerie (dove il greggio necessario arriva solitamente tramite oleodotto, vedi sotto) arriva tramite oleodotti, autocisterne e treni cisterna ai depositi di stoccaggio, da dove viene trasportato tramite treni cisterna o camion alle varie stazioni di rifornimento, oltre che a depositi più piccoli e remoti. Alcuni dei depositi di stoccaggio di particolare importanza strategica per le forze armate sono riforniti in Germania e in tutta Europa dalla rete di gasdotti della NATO, che oggi è gestita anche da operatori civili, ma che garantisce un uso militare prioritario quando necessario. In Germania sono in funzione 12 siti di raffinazione di carburanti: Burghausen, Brunsbüttel, Gelsenkirchen, Amburgo-Haburg, Hemmingstedt (Heide), Ingolstadt, Karlsruhe, Colonia, Leuna, Lingen (Ems), Schwedt (Oder) e Neustadt sul Danubio/Vohburg sul Danubio. Sono rifornite da quattro sistemi di oleodotti centrali: l'oleodotto nord-occidentale che, insieme all'oleodotto della Germania settentrionale attraverso il porto petrolifero di Wilhelmshaven, rifornisce di greggio le raffinerie di Lingen, Colonia, Gelsenkirchen e Amburgo-Haburg;

l'oleodotto dell'Europa meridionale che, dal porto di Marsiglia, rifornisce la raffineria di Karlsruhe ed è anche collegato all'oleodotto transalpino (TAL), Un oleodotto da Rostock a Schwedt e da qui a Lingen, molto utilizzato dopo il boicottaggio del petrolio russo, che raggiungeva Schwedt attraverso l'Erdölleitung Freundschaft [oleodotto dell'amicizia, ndt], sarà ammodernato e ampliato per un costo di 400 milioni di euro. Dalle raffinerie, il carburante segue un percorso logistico per lo più opaco e in continua evoluzione attraverso oleodotti, treni cisterna e camion fino ai relativi depositi di stoccaggio o direttamente alle varie stazioni di rifornimento.

THE MESHED STRUCTURE OF THE NETWORK ENSURES FLEXIBILITY AND CONTINUITY OF OPERATIONS



Tuttavia, è il Central European Pipeline System (CEPS) della NATO ad essere utilizzato principalmente per il rifornimento militare, con collegamenti ai siti militari di Lauchheim-Röttingen (Aalen), Altenrath, Mainhausen (Aschaffenburg), Bellheim, Niederstedem (Bitburg), Boxberg, Bramsche, Wonsheim (Fürfeld), Hademstorf (Hodenhagen), Hohn-Bollbrüg, Untergruppenbach-Obergruppenbach (Heilbronn), Huttenheim, Kork (Kehl), Weichering (Neuburg sul Danubio), Littel (Oldenburg), Pfungstadt, Bodelshausen, Würselen e Walshausen (Zweibrücken), oltre che alle Einrichtungen civili di Ginsheim-Gustavsburg, Honau, Krailing (Unterpfaffenhofen), Oberhausen (Neuburg sul Danubio) e Speyer, per un totale di oltre 24 depositi di stoccaggio nella sola Germania occidentale, ciascuno con una capacità stimata tra i 20.000 e i 100.000 metri cubi. Le raffinerie di Wesseling (Colonia) e Lingen (Emsland) sono i punti di ingresso per il rifornimento nella RFT, così come il deposito di Gustavsburg, che si trova in una posizione strategica presso un nodo ferroviario e sul Reno, e dispone persino di un proprio porto. Inoltre, molti altri depositi di stoccaggio collegati al CEPS hanno collegamenti ferroviari e possono quindi essere riquilificati come punti di approvvigionamento. Infine, ci sono anche i porti del Mare del Nord e del Mediterraneo e i numerosi depositi di stoccaggio in Belgio, Paesi Bassi, Lussemburgo e Francia, con le loro raffinerie collegate, per far fronte a eventuali carenze di carburante. È anche crucialmente necessario, perché il fabbisogno di carburante di un esercito in movimento è praticamente incommensurabile.

Un carro armato Panzer, ad esempio, consuma almeno 150 litri di gasolio per ora di funzionamento (i grandi carri armati arrivano a 600 litri!), mentre un aereo da combattimento ne consuma rapidamente tra i 5.000 e i 10.000 litri per ora di funzionamento. Si contano sulle dita di una mano i giorni che mancano all'esaurimento delle riserve di carburante nei depositi militari. Il percorso ScanMed tra Monaco-Ingolstadt e Brema/Hanover è molto lontano dalla rete di gasdotti CEPS, che è essenziale per le forze armate tedesche. Su questo percorso, si dovrebbero utilizzare corridoi di accesso stradali o ferroviari corrispondenti, oppure utilizzare maggiormente le forniture di carburante civile per l'uso militare nella zona. Per inciso, le società operative per il CEPS sul territorio della Germania Ovest sono la Transport Network Operating Company (FBG), mentre i carri cisterna necessari per il trasporto ferroviario sono stati delegati alla VTG. Anche alcuni depositi di stoccaggio sono attualmente gestiti da TanQuid.

In futuro, i gasdotti per l'idrogeno che verranno costruiti e le infrastrutture che si stanno sviluppando intorno all'idrogeno, un vettore energetico alla moda, imposto con tanta insistenza dal partito verde della guerra, diventeranno sempre più importanti per il rifornimento dell'esercito. Probabilmente alimenteranno innanzitutto le raffinerie che continueranno a fornire il carburante, ma a lungo termine ci sarà sicuramente anche il passaggio a motori alimentati a idrogeno. Per lo meno, la rete centrale dell'idrogeno prevista prevede di comprendere tutte le regioni lungo il corridoio ScanMed.