

## **Oleodotti, ma anche Tir e treni: così la guerra cambia la logistica**

*di Sissi Bellomo*

Oleodotti, ma anche camion e in prospettiva treni. Dopo dieci settimane di guerra nel Golfo Persico – e di quasi totale paralisi dei transiti a Hormuz – la logistica si riorganizza su nuove rotte per recuperare almeno in parte il commercio internazionale di petrolio e altre merci. Alcuni sono rimedi temporanei, dettati dall'urgenza di salvare il salvabile, che al momento è ben poco in confronto ai traffici di un tempo. Ma emergono anche progetti di più ampio respiro (in qualche caso ideati nel passato e poi accantonati), che in futuro potrebbero cambiare in modo definitivo la geografia degli scambi in Medio Oriente.

La crisi attuale sembra del resto destinata a lasciare cicatrici indelebili, quanto meno sulla percezione della sicurezza nell'area. E cresce la spinta a trovare soluzioni per minimizzare l'impatto di rischi finora in larga parte sottovalutati. Il blocco di Hormuz in particolare era sempre stato considerato uno scenario ai limiti della fantapolitica: un evento tanto pericoloso quanto improbabile. Finché il "cigno nero" si è materializzato davvero.

Tra i Paesi che si affacciano sul Golfo Persico nessuno aveva un piano B per reagire ad un'emergenza grave e prolungata come quella attuale. Solo Arabia Saudita ed Emirati arabi uniti erano stati tanto prudenti da dotarsi di oleodotti per bypassare Hormuz, ma entrambi non bastano a salvare per intero le esportazioni.

Riad raccoglie comunque con soddisfazione i frutti della lungimiranza. Costruita negli anni 80, la East-West Pipeline – che sfocia a Yanbu sul Mar Rosso – si è rivelata «un'ancora di salvezza fondamentale», ha sottolineato ieri il ceo di Saudi Aramco, Amin Nasser, precisando che ha preservato il 60-70% dell'export saudita. Grazie ai flussi in questo oleodotto – che hanno ora raggiunto la portata massima di 7 milioni di barili al giorno (di cui 5 di greggio) – e ai rincari record del prezzo del barile, Aramco ha riportato un balzo del 26% degli utili nel primo trimestre, a 33,6 miliardi di dollari.

Riad sta oggi valutando se ampliare la East West Pipeline con l'aggiunta di ulteriori linee, anche se la prima urgenza è potenziare i porti sul Mar Rosso. Nel frattempo gli Emirati studiano a loro volta un'espansione della Abu Dhabi Crude Oil Pipeline (Adcop), da Habshan a Fujairah, porto appena fuori da Hormuz: la capacità di 1,5 mbg potrebbe raddoppiare.

Nell'intera regione del Golfo Persico ci sono poi molti altri progetti di oleodotti e anche di gasdotti (da tempo se ne immagina uno tra Qatar e Turchia, passando per Arabia Saudita, Giordania e Siria). Ma è probabile che continueranno a restare sulla carta, bloccati da enormi ostacoli politici, prima ancora che da costi elevati o complessità tecniche.

È molto difficile che vedano la luce a breve anche altri piani che oggi, almeno a parole, sono ritornati in auge: tra questi una rete ferroviaria che colleghi tutti i sei Paesi del Consiglio di cooperazione del Golfo, ma anche l'India-Middle East-Europe Economic Corridor (Imec), per trasporti via nave e ferrovia, lanciato nel 2023 ma presto arenatosi perché avrebbe dovuto coinvolgere Israele.

Nel frattempo, come si diceva, ci sono rimedi temporanei messi in campo per aggirare Hormuz. In questa categoria rientrano gli sforzi dell'Iraq, che sta spostando forniture di greggio verso il Mediterraneo (sia pure in volumi molto limitati) grazie alla riattivazione dei flussi in una pipeline che sfocia a Ceyhan in Turchia e ad accordi per utilizzare i porti della Siria, che con la recente riapertura delle frontiere vengono raggiunti via terra con lunghi convogli di autobotti. Ma ci sono anche servizi multimodali inediti offerti dalle maggiori compagnie marittime, come lo Europe-Red Sea-Middle East Express appena inaugurato da Msc: il primo carico di container è salpato domenica dal porto di Anversa in Belgio. Farà scalo in Polonia, Lituania, Germania, Spagna e Italia (a Gioia Tauro), poi si dirigerà nel Mar Rosso via Suez e nel tratto finale, per raggiungere il Golfo Persico, ci si servirà di autoarticolati per attraversare l'Arabia Saudita prima di un eventuale proseguimento via mare su navi più piccole. Offrono servizi simili anche altri grandi armatori, tra cui Moller-Maersk, CMA CGM e Hapag-Lloyd: detour complicati e costosi, che non cancellano del tutto i rischi (visto che il Mar Rosso è stato a lungo teatro di attacchi degli Houthi), né permettono di recuperare – se non in minima parte – i volumi di traffico perduti con la guerra.

Un camion può trainare un solo container da 40 piedi (FEU), peraltro con limiti di peso massimo, mentre su alcune navi se ne caricano oltre 12mila. Quanto al petrolio, in un'autobotte ce ne stanno appena 150-200 barili, contro i 2 milioni trasportati dalle petroliere più grandi.