

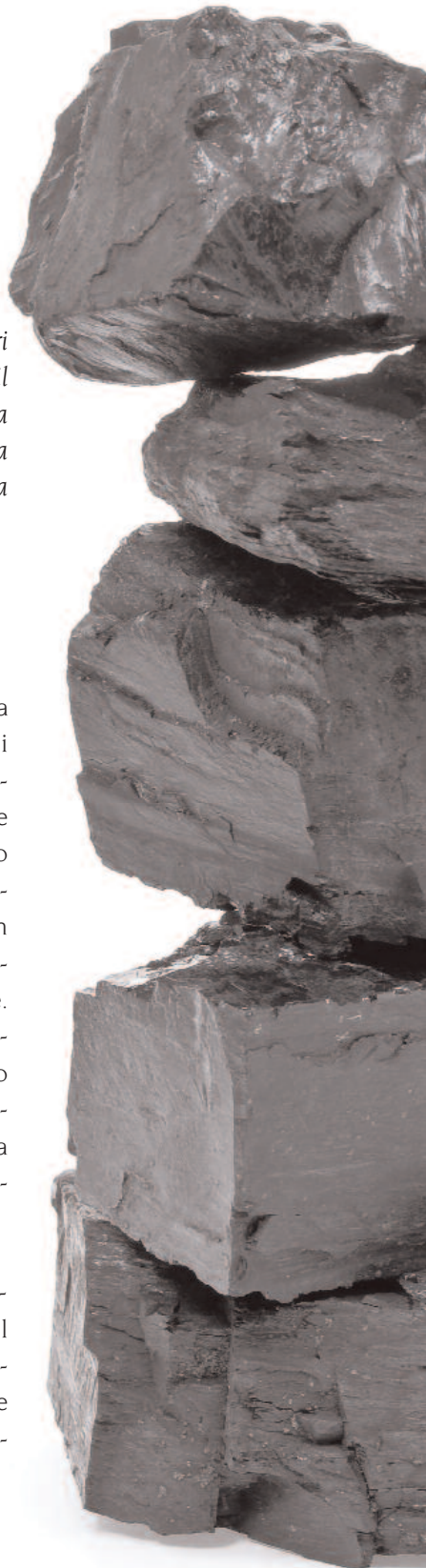
# In principio fu il carbone

**MATTEO PIZZIGALLO**

*Oggi il carbone viene spesso indicato come uno dei maggiori responsabili di emissioni di CO<sub>2</sub>. Per più di due secoli, però, il combustibile fossile è stato considerato una preziosa fonte di energia su cui fondare lo sviluppo industriale e la modernizzazione. Senza pretese di completezza, percorreremo, nei tratti essenziali, la suggestiva storia di come tutto ebbe inizio a cavallo fra Settecento e Ottocento.*

**A**l di là del dibattito in corso nella comunità scientifica in ordine alle cause e alle più generali ripercussioni dei cambiamenti climatici globali, in buona parte riconducibili alle elevate emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dal crescente e, talvolta, sregolato utilizzo di combustibili fossili (in primo luogo per la produzione di energia per l'industria pesante), il maggiore indiziato appare ancora essere il carbone che provoca, in assenza di adeguate misure di protezione ambientale, un inquinamento maggiore su diverse scale, soprattutto su quella locale. Poco più di duecento anni fa, all'epoca della Rivoluzione industriale, prima in Inghilterra e poi via via nel resto dell'Europa, esso rappresentava una preziosa fonte di energia sulla quale poggiavano lo sviluppo e la modernizzazione. Era considerato una sorta di dono divino che consentiva ai Paesi beneficiati di poter costruire, su solide basi, le prime politiche di potenza imperiale. Insomma, in principio fu il carbone.

La definitiva messa a punto e il sempre più avanzato perfezionamento tecnico della macchina a vapore e, conseguentemente, il suo intenso e diffuso utilizzo in tutti gli opifici del regno, sancirono una sorta di santa alleanza con il combustibile, che diede una spettacolare spinta alla rivoluzione industriale inglese. Prendeva dunque avvio, per così dire, una nuova era energetica.



Benché le viscere dell'Inghilterra (e di altre fortunate nazioni) ne fossero piene, non era certo semplice portarlo all'esterno. Per lungo tempo, nelle varie fasi della 'caccia' a questo tesoro, dalla sua estrazione al trasporto in superficie, l'uomo dovette fare affidamento esclusivamente sulla sua forza e sul proprio coraggio. Pochi erano i rimedi alle malattie professionali dei minatori, tra cui la terribile black spittle (saliva nera). Pressoché inesistenti erano le misure di prevenzione adottate nelle miniere dove, fino alla prima metà dell'Ottocento, lavorarono in condizioni disumane anche donne e minori. Molto frequenti erano le esplosioni, gli incidenti e i crolli.

In una sorta di storica graduatoria generale fra i 'cacciatori di energia' (compilata in base alla verifica dei massimi coefficienti di rischio mortale, di sfruttamento brutale, di disagi e sofferenze fisiche), in testa vanno collocati proprio i minatori inglesi ai quali, per primi, era toccato quel calvario destinato negli anni seguenti anche ai lavoratori, in larga parte immigrati, dei bacini carboniferi tedeschi, francesi, belgi e americani. Agli inizi del Settecento la produzione annua di carbone inglese era di circa due milioni e mezzo di tonnellate e, un secolo dopo, oltrepassava i dieci milioni. A metà dell'Ottocento superava i cinquanta milioni di tonnellate, diventate 225 (33% della produzione mondiale) agli inizi del Novecento e destinate ad aumentare ancora negli anni seguenti.

Le principali miniere inglesi, che si trovavano nel Galles meridionale, nello Yorkshire e nella Scozia meridionale appartenevano prevalentemente all'alta aristocrazia che nel Settecento vi aveva investito ingenti capitali. Alcuni proprietari le sfruttavano direttamente mentre altri, alla stregua di quanto avevano fatto per i latifondi, preferivano affidarle in concessione in cambio di cospicue rendite. Ulteriori, ragguardevoli investimenti nel settore, con l'intensificazione della produzione, si ebbero nel corso del XIX secolo, nel quadro della crescente compenetrazione fra l'industria carbonifera e quella siderurgica. La proprietà di gran parte delle miniere passò così sotto il controllo di società di capitali al cui interno l'aristocrazia britannica conservò posizioni rilevanti che, fra alterne vicende, avrebbero mantenuto fino alla nazionalizzazione della industria carbonifera avvenuta il primo gennaio 1947. È importante sottolineare che per quasi tutto il XIX secolo, mentre alcuni Stati europei erano impegnati nel processo di unificazione nazionale e nella faticosa ricerca di delicati equilibri politico-militari, l'Inghilterra, sfruttando al massimo la spinta addizionale derivante dalla supremazia energetica garantita dai suoi giacimenti, mantenne



quasi in condizioni di monopolio il controllo del mercato mondiale del carbone. Il combustibile fossile diventava, alla stregua della Marina militare, un prezioso strumento dell'imperialismo britannico e della politica di penetrazione economica. Il controllo del mercato era assicurato da una capillare rete di distribuzione in grado di fronteggiare, nei porti più importanti a ogni latitudine, la forte domanda di energia alimentata da diversi settori in continua crescita, come quello dei trasporti, sia via mare che su ferrovia. Quest'ultima, nella seconda metà dell'Ottocento, si stava vistosamente sviluppando. A cavallo fra l'Ottocento e il Novecento, inoltre, cominciarono ad affacciarsi sulla scena mondiale nuove grandi potenze che, grazie alla loro considerevole produzione di carbone non solo erano autosufficienti sul piano energetico interno (come la Francia e il Belgio) ma erano, altresì, in grado di esportarne in grande quantità, sfidando il monopolio inglese. Tra queste 'nuove' grandi potenze figuravano gli Stati Uniti e la Germania.

Mentre il nascente imperialismo americano agli inizi del Novecento si mosse prevalentemente in direzione dell'America centrale (campo privilegiato per l'applicazione della big-stick – politica caratterizzata da negoziati pacifici, a cui era affiancata la minaccia del 'grosso bastone', cioè dell'intervento militare – e dalla dollar diplomacy), per l'Inghilterra era invece più preoccupante l'aggressivo imperialismo germanico. Quest'ultimo, che godeva di un solido blocco sociale guidato dalla grande industria, dall'aristocrazia terriera e

dalla casta militare, agiva secondo una dinamica visione strategica sempre alla ricerca di nuovi spazi di manovra. La penetrazione economica tedesca in scacchieri considerati vitali dall'Inghilterra quali, ad esempio, il Medio Oriente (ove gruppi finanziari legati alla Deutsche Bank avevano ottenuto la concessione per la costruzione della ferrovia di Baghdad), l'Africa e l'Estremo Oriente, sommato al riarmo navale esasperarono il contrasto interimperialistico fra le due Potenze. Ma l'attacco della Germania era condotto anche su un altro importantissimo fronte: quello della supremazia energetica inglese esercitata attraverso il controllo del mercato e della rete di distribuzione internazionale del carbone. Nello stesso 1913, anno in cui la produzione inglese registrò il massimo storico con 290 milioni di tonnellate, la Gran Bretagna, pur essendo ancora il maggiore esportatore mondiale (con 96 milioni di tonnellate), ne aveva perso, e per sempre, il monopolio. Nel 1913, infatti, la Germania ne produceva 190 milioni di tonnellate, di cui 45 destinate all'esportazione. Il settore era saldamente controllato da giganteschi cartelli industriali, la cui azione era apertamente sostenuta dalle Autorità governative nel quadro di una politica volta a favorire i processi di concentrazione delle imprese. Sempre nel 1913 gli Stati Uniti producevano più di 500 milioni di tonnellate, di cui 25 destinate all'esportazione (all'epoca la Francia ne produceva 41 milioni e il Belgio 23). All'indomani della Prima guerra mondiale le esportazioni americane e quelle di 'nuovi' paesi produttori (quali il Sud Africa) colmarono il vuoto lasciato dalla Germania, stremata dal conflitto e duramente penalizzata dal Trattato di pace di Versailles. Nel quadro della controversia sulla questione delle riparazioni e dei pagamenti dei danni di guerra imposti ai tedeschi, nel gennaio del 1923 truppe francesi e belghe occuparono il bacino carbonifero della Ruhr che avrebbe dovuto costituire il 'pegno' di quanto il governo tedesco ancora doveva. La popolazione rispose con la resistenza passiva, mettendo in atto scioperi e sabotaggi. Si contarono morti e feriti, la produzione si fermò cagionando aggiuntivi, enormi danni all'economia tedesca.

Nel 1926 il lungo sciopero di un milione di minatori inglesi, che protestavano per le dure condizioni di lavoro e i bassi salari, ebbe notevoli ripercussioni sulla produzione. Ancor più gravi furono, in tutti i paesi industrializzati, le conseguenze della crisi del 1929, con un forte calo dei consumi e della produzione: ci volle tempo prima che la situazione dell'industria carbonifera europea si normalizzasse.

Nel 1938 il consumo mondiale di energia era ancora soddisfatto per oltre il 70% da combustibili solidi e per il 20% dal petrolio. Nello stesso anno, rispettivamente, le percentuali erano del 32 e 55% negli Stati Uniti e, mediamente, del 90 e 8% nell'Europa occidentale.

La guerra, ormai alle porte, avrebbe stravolto per sempre la situazione creando una nuova gerarchia di potenze militari basata sul possesso e sulle capacità di approvvigionamento dei combustibili liquidi utilizzati dai mezzi militari aerei, navali e terrestri. Negli anni del conflitto gli Stati Uniti furono in grado di coprire il 90% dei fabbisogni petroliferi degli Alleati, sostenendo e aprendo la strada verso la vittoria.

Nel secondo dopoguerra la questione energetica era completamente mutata, sia nelle dimensioni che nella diversificazione delle fonti. Il carbone, pur mantenendo ancora per qualche tempo un ruolo significativo, anche grazie ad alcune politiche di sostegno (varate sia unilateralmente che comunitariamente dai Governi europei) aveva comunque perduto, in maniera irreversibile, sulla scena energetica, il proprio primato a vantaggio di un altro attore molto più forte: il petrolio. Ma questa è un'altra storia

