

La crisi energetica e il fallimento dell'Ue

Una fotografia impietosa di ciò che accade quando la politica pretende di anticipare il progresso senza aver costruito le condizioni industriali necessarie a sostenerlo.

La violenza nelle piazze continuerà a polarizzare l'attenzione, non solo italiana, venerdì 30 in occasione dello sciopero generale dichiarato dai sindacati di base, noti sfascia sistema, con la strizzata d'occhi a Landini e l'invito aperto e già accettato, a chi metterà le città in ginocchio.

Lo sciopero dei camionisti che ha bloccato la distribuzione principalmente di carburanti, farmaci e generi alimentari al centro sud è al momento concluso, ma, se guardiamo in faccia la realtà, non possiamo che valutarla drammatica e non solo per responsabilità italiane di ieri e di oggi.

La nostra situazione è particolarmente delicata perché abbiamo costruito un sistema logistico nel quale gran parte delle merci viaggia su strada, senza sviluppare un'alternativa ferroviaria sufficientemente capillare ed efficiente e si continuano a rallentare progetti strategici come la Tav e il Terzo Valico.

Contemporaneamente abbiamo progressivamente ridimensionato una parte importante delle nostre infrastrutture petrolifere, inseguendo una transizione energetica mal concepita dall'Ue lunare e lontana dalle esigenze dei singoli Paesi, troppo spesso come un calendario di divieti anziché come un progetto industriale.

Per decenni l'Italia ha rappresentato uno dei principali centri europei della raffinazione, disponendo di un patrimonio tecnologico, produttivo e professionale di enorme valore. Oggi conserviamo dieci raffinerie tradizionali attive, con una capacità complessiva di circa 83 milioni di tonnellate annue, ancora sufficiente in condizioni ordinarie a coprire il fabbisogno nazionale di benzina e gasolio. Ma aver mantenuto una capacità teoricamente adeguata non significa essere immuni dalle crisi, soprattutto quando l'intero sistema europeo ha progressivamente perso impianti e flessibilità produttiva.

La responsabilità politica di questa situazione meriterebbe un'analisi ben più severa di quella abitualmente riservata alle politiche ambientali comunitarie.

L'Europa ha deciso di accelerare la decarbonizzazione imponendo scadenze e trasformazioni industriali senza preoccuparsi sufficientemente delle condizioni necessarie per realizzarle.

Si è preteso di programmare la progressiva uscita dai motori a combustione interna mentre milioni di autocarri, macchine agricole e mezzi industriali continuavano inevitabilmente a dipendere dai carburanti tradizionali.

Nel frattempo, l'incertezza normativa e le prospettive di progressiva contrazione del mercato hanno contribuito a scoraggiare nuovi investimenti nella raffinazione. Il risultato è una contraddizione macroscopica: non abbiamo smesso di consumare petrolio, non abbiamo eliminato il gasolio dai trasporti e non disponiamo ancora di una rete logistica capace di funzionare indipendentemente dai combustibili fossili, ma abbiamo reso più incerto il futuro di una parte delle attività industriali necessarie a produrli.

Un'autentica programmazione energetica avrebbe dovuto costruire il nuovo sistema mantenendo efficiente quello esistente, non annunciare la fine del secondo confidando che il primo arrivasse puntualmente all'appuntamento.

Su questa fragilità si sono abbattute le conseguenze delle strategie geopolitiche di Putin e Trump. Il primo, invadendo l'Ucraina, ha sconvolto gli equilibri energetici europei, costringendo numerosi Paesi a riorganizzare rapidamente i propri approvvigionamenti.

Il secondo, scegliendo la guerra contro l'Iran, ha contribuito ad aprire un'ulteriore crisi in una delle aree più importanti per il commercio mondiale di petrolio e gas.

Le ripercussioni sul traffico marittimo attraverso lo Stretto di Hormuz hanno provocato uno shock energetico eccezionale, alimentando rincari che colpiscono indistintamente industrie, trasporti e consumatori.

Due strategie militari profondamente differenti, accomunate dalla capacità di produrre conseguenze economiche devastanti ben oltre i rispettivi teatri di guerra.

L'aspetto paradossale è che Trump ha finito per aggravare le tensioni energetiche che danneggiano anche l'economia americana, mentre Putin continua a sostenere una guerra di logoramento che impone costi enormi alla Russia e mantiene l'Europa in una condizione di instabilità permanente. Una dimostrazione di quanto possano essere disastrose le conseguenze economiche di decisioni geopolitiche nelle quali gli obiettivi militari finiscono per prevalere su qualsiasi ragionevole valutazione dei costi.

Naturalmente le altre nazioni europee non stanno molto meglio dell'Italia, ma la nostra struttura economica rende particolarmente pesante l'impatto dei rincari.

Il costo del gasolio si trasferisce quasi immediatamente sui prezzi della distribuzione commerciale, della produzione agricola e dei trasporti industriali, finendo inevitabilmente nelle tasche dei consumatori. Un'impresa di autotrasporto che vede aumentare vertiginosamente le proprie spese operative non può continuare a lavorare in perdita, ma neppure può scaricare ogni rincaro sui clienti senza compromettere la competitività dell'intera filiera.

Quando trasportare le merci diventa economicamente insostenibile, il problema non riguarda più soltanto i camionisti, ma investe direttamente supermercati, fabbriche e attività commerciali. Ovvero, la tenuta democratica del paese

Il governo Meloni, nel frattempo, deve affrontare un'emergenza che non può essere risolta semplicemente aumentando la spesa pubblica. Il decreto approvato il 22 ottobre prevede circa 175 milioni di euro di ulteriori sostegni destinati ad autotrasporto, agricoltura e pesca, dei quali poco più di 105 milioni riguardano direttamente i trasportatori. Interventi necessari, ma largamente insufficienti a modificare le condizioni che hanno determinato la crisi, aggravata dai ritardi burocratici nell'erogazione di una parte dei finanziamenti già stanziati.

D'altra parte, Giorgetti non dispone di risorse illimitate. Con un debito pubblico prossimo al 138% del PIL, una crescita economica modesta e una manovra finanziaria da costruire rispettando impegni già particolarmente onerosi, pretendere che l'esecutivo compensi indefinitamente gli effetti economici delle guerre significa ignorare le condizioni reali dei conti pubblici. Il governo deve certamente intervenire, ma nessun decreto può annullare le conseguenze di una crisi energetica internazionale.

Il vero problema rimane l'assenza di una politica industriale europea capace di conciliare trasformazione energetica, competitività economica e sicurezza degli approvvigionamenti.

Da qui il fallimento totale non solo delle politiche comunitarie, ma in primis del ruolo svolto dell'UE.

Per anni si è discusso di emissioni, obiettivi climatici e divieti futuri, dedicando molta meno attenzione alla disponibilità delle materie prime, ai costi dell'energia e alla sostenibilità degli investimenti richiesti alle imprese.

La tutela ambientale è un obiettivo necessario, ma diventa economicamente controproducente quando le modalità con cui viene perseguita finiscono per indebolire proprio la struttura produttiva che dovrebbe finanziarla. Un continente che perde competitività industriale non diventa automaticamente più verde, rischia semplicemente di importare dall'estero una quota crescente dei prodotti e dell'energia di cui continua ad avere bisogno, trasferendo altrove occupazione, capacità produttiva ed emissioni.

L'Italia non può modificare le decisioni di Putin, controllare le iniziative militari di Trump o imporre unilateralmente un prezzo al petrolio internazionale, ma avrebbe potuto affrontare questa crisi con un sistema logistico meno dipendente dalla gomma e una programmazione energetica più attenta.

L'Europa, dal canto suo, avrebbe dovuto comprendere che l'autonomia strategica non si costruisce moltiplicando regolamenti, ma conservando competenze, infrastrutture e capacità produttive mentre si sviluppano quelle destinate a sostituirle. Abbiamo invece troppo spesso confuso la velocità delle decisioni politiche con quella delle trasformazioni industriali, dimenticando che queste ultime richiedono capitali, tecnologie e tempi che nessuna maggioranza parlamentare può modificare per decreto.

Oggi ci ritroviamo con un sistema dei trasporti sotto pressione, imprese che faticano a sostenere i costi operativi, un governo costretto a distribuire risorse che il bilancio pubblico concede con il contagocce e un'Europa ancora pesantemente dipendente da mercati energetici sui quali esercita un controllo limitato. Abbiamo trascorso anni a programmare come avremmo dovuto vivere nel 2035 e nel 2050, trascurando una questione decisamente più concreta: come continuare a produrre, lavorare e trasportare merci nel frattempo.

Ed eccoci arrivati al paradosso finale. Mentre Bruxelles continua a discutere del futuro energetico del continente, a Roma si cercano disperatamente i soldi per tenere in movimento i camion. Una fotografia impietosa di ciò che accade quando la politica pretende di anticipare il progresso senza aver costruito le condizioni industriali necessarie a sostenerlo.

Perché il problema non è aver immaginato un futuro senza petrolio, ma aver cominciato a comportarsi come se quel futuro fosse già arrivato. E adesso scopriamo che per far arrivare un camion carico di generi alimentari al supermercato non bastano le buone intenzioni, le direttive europee e nemmeno le promesse dei governi. Serve il carburante, possibilmente a un prezzo che permetta ancora di lavorare.

© 2026 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata *Immagine di copertina ottenuta con AI ChatGPT*

Data di pubblicazione: 29/10/2026

Salvato in PDF in data: 29/10/2026

Link all'articolo: <https://civico20-news.it/economia/la-crisi-energetica-e-il-fallimento-dellue/29/10/2026/>