

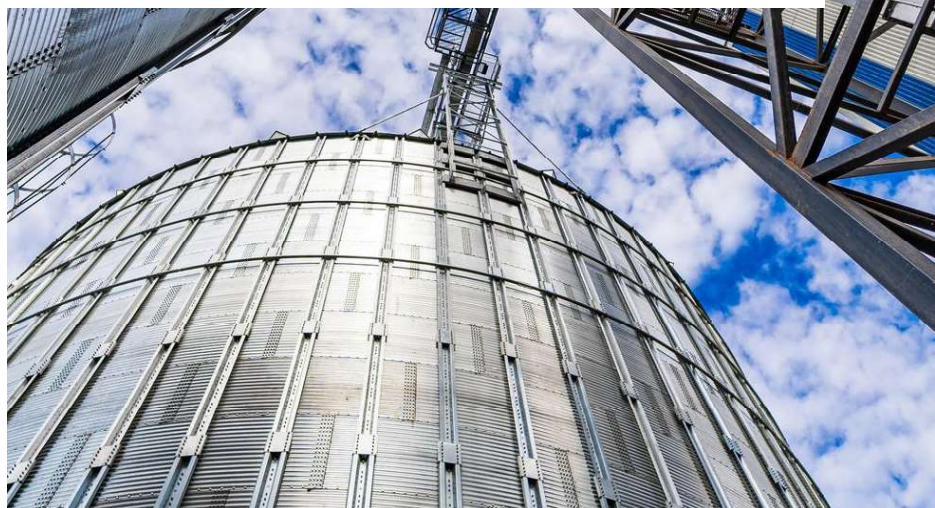
RAFFINAZIONE E LOGISTICA DECIDERANNO IL FUTURO DELL'EUROPA

di Gianni Murano, *Presidente Unem*

La crisi energetica che sta attraversando l'Europa ha assunto una dimensione tale da non poter più essere letta come una semplice perturbazione ciclica. È diventata una lente attraverso cui osservare la nostra vulnerabilità strutturale: dipendenza dalle importazioni, frammentazione delle politiche nazionali, ritardi infrastrutturali, fragilità logistiche. Il conflitto in Medio Oriente e la chiusura dello Stretto di Hormuz hanno reso evidente quanto rapidamente l'impalcatura energetica del continente possa inclinarsi sotto il peso di eventi esterni non controllabili. Quella che è iniziata come un'interruzione dei flussi petroliferi attraverso lo Stretto di Hormuz, ha portato a ingenti perdite di produzione nei principali paesi produttori del Golfo, stimate in circa 12 milioni di b/g nel solo mese di marzo, con la conseguenza che i prezzi dei prodotti petroliferi hanno toccato livelli che non si vedevano da tempo e in alcuni casi non si erano mai visti.

Gli effetti dello shock sui flussi e delle perdite di produzione si sono propagati lungo tutta la catena di approvvigionamento fisica, nei mercati finanziari e in diverse aree geografiche. Gli impatti iniziali si sono fatti sentire con maggiore intensità in Asia, data la sua elevata esposizione ai flussi dello Stretto di Hormuz sia in termini di greggio che di prodotti petroliferi.

L'esposizione dell'Europa allo Stretto di Hormuz è molto inferiore. In termini di greggio, nel 2025 l'Europa ha importato 520.000 b/g di greggio attraverso lo Stretto di Hormuz, pari a circa il 5% delle sue importazioni totali di greggio. Diverso il discor-



so per i prodotti raffinati da cui dipendiamo per circa il 10% delle importazioni totali (420.000 b/g nel 2025). Circa il 90% di questa esposizione è concentrata nei distillati medi, in particolare jet fuel, ossia il carburante per aerei, per il quale le importazioni attraverso lo Stretto rappresentano quasi la metà del totale (circa il 45%). Il peso dell'import di distillati dall'area del Golfo è cresciuto notevolmente a valle dell'applicazione delle sanzioni alla Russia da cui l'Europa importava massicciamente diesel e jet fuel prima del 2022.

A marzo, i prezzi dell'energia nell'UE sono aumentati del 4,9% rispetto a un calo del 3,1% registrato a febbraio, causando un aumento dell'inflazione dall'1,9% di febbraio all'attuale 2,5%. E se le interruzioni attraverso lo Stretto dovessero persistere, le forniture europee di greggio e prodotti potrebbero risentirne, soprattutto con l'intensificarsi della competizione per assicurarsi le materie prime.

Tra l'altro, all'inizio di quella che può essere definita come la "seconda guerra del Golfo", l'Europa si trovava già in una posizione relativamente debole per quanto riguarda l'approvvigionamento di prodotti petroliferi a causa delle politiche comunitarie degli ultimi anni che hanno portato alla chiusura o riconversione di numerose raffinerie: nel periodo 2010-2025 l'Europa ha infatti perso il 21% della propria capacità di raffinazione, a fronte di aumento del 32% in Asia e Medio Oriente.

Limitandoci agli anni più recenti, tra il 2020 e il 2024 la capacità di raffinazione europea è diminuita di quasi 600.000 b/g, passando da 15,3 a 14,7 milioni b/g, mentre nel solo 2025 la produzione delle raffinerie si è attestata a circa 500.000 b/g al di sotto dei livelli del 2019 (9,5 contro i 10 milioni b/g del 2019). Questi cali, tuttavia, non hanno rispecchiato appieno i cambiamenti nei modelli di domanda. Stando ad un recente rapporto dell'Oxford Institute for

Energy Studies, dopo un crollo di circa 2,5 milioni b/g su base annua nel 2020, durante la crisi COVID, la domanda di petrolio della UE nel 2025 aveva già recuperato il 70%, continuando a crescere ad un ritmo superiore alla media del periodo 2010-2019. La benzina e il jet fuel sono stati i prodotti che hanno registrato la ripresa più netta superando anche i livelli pre-COVID (nel 2025 la domanda di benzina +450.000 b/g, quella di jet fuel +90.000 b/g). Nonostante gli sforzi della UE per elettrificare il settore dei trasporti, questi rimangono fortemente dipendenti dai prodotti petroliferi che rappresentano ancora quasi il 95% dei consumi nel trasporto su strada (autovetture, furgoni e veicoli pesanti), praticamente il 100% nel trasporto aereo nazionale e internazionale e circa il 98% nel trasporto marittimo internazionale.

Tra il 2022 e il 2025 l'Europa ha visto crescere da 230.000 a 700.000 b/g le importazioni dai paesi produttori del Golfo, con Arabia Saudita e Kuwait a guidare il gruppo, rappresentando insieme quasi l'80% del totale. Anche gli Stati Uniti e l'India sono diventati importanti fonti di approvvigionamento per i distillati, in particolare gasolio. L'importanza dell'India è aumentata poiché l'espansione della capacità di raffinazione e l'accesso al greggio russo a prezzi scontati hanno incrementato la produzione delle raffinerie e le esportazioni di prodotti.

In questo quadro, la riflessione sul rapporto tra energia e logistica assume una profondità nuova. Per decenni abbiamo considerato la logistica come un'infrastruttura invisibile: funzionava, e tanto bastava. Oggi ci accorgiamo che le sue fondamenta sono fragili. La mobilità delle merci dipende dal gasolio, l'aviazione commerciale e cargo dal jet fuel, la trasformazione della materia dal gas e dal petrolio, e perfino

L'ATTUALE ENNESIMA CRISI ENERGETICA OBBLIGA A RIPENSARE NON SOLO LE FONTI DI APPROVVIGIONAMENTO, MA ANCHE LA FILOSOFIA STESSA CON CUI L'EUROPA SI È MOSSA SUL PIANO INDUSTRIALE E SOPRATTUTTO LE STRATEGIE ENERGETICHE. SIGNIFICA IMMAGINARE LOGISTICA ED ENERGIA COME UN'UNICA PIATTAFORMA, IN CUI I FLUSSI MATERIALI E QUELLI ENERGETICI NON SONO SEPARATI MA STRETTAMENTE INTERDIPENDENTI

i processi più avanzati della manifattura dipendono da componenti energetici spesso dati per scontati. Quando questi elementi mancano, tutto il resto si inceppa.

L'Italia, in questo scenario, si trova in una posizione paradossale: è tra i Paesi più esposti — per geografia, struttura industriale e dipendenza dalle importazioni — ma allo stesso tempo possiede alcuni asset che potrebbero trasformarsi in vantaggi competitivi. La centralità delle attività di raffinazione è infatti un punto fermo e sarebbe pericoloso immaginare una riduzione affrettata di questa componente senza aver prima costruito alternative realmente scalabili e infrastrutture in grado di sostenerle.

L'attuale ennesima crisi energetica obbliga a ripensare non solo le fonti di approvvigionamento, ma anche la filosofia stessa con cui l'Europa si è mossa sul piano industriale e soprattutto le strategie energetiche. Significa immaginare logistica ed energia come un'unica piattaforma, in cui i flussi materiali e quelli energetici non sono separati ma strettamente interdipendenti. Significa ripensare le politiche energetiche europee considerando che l'oil&gas saranno necessari ancora per decenni e quindi sviluppare (finalmente) politiche e interventi che vedano la logistica del petrolio come asset strategico per i Paesi. Un dato ci aiuta, dei 27 Paesi Europei solo un terzo ha un saldo positivo tra capacità di raffinazione e domanda, con una capacità di raffinazione che si concentra su cinque Paesi prevalentemente nell'area mediterranea.

L'Europa è chiamata quindi ad una evoluzione culturale prima ancora che tecnica: abbandonare l'idea che l'energia sia un bene illimitato e a basso costo, e riconoscere che la sicurezza energetica è la nuova condizione per la competitività economica. L'Italia, da parte sua, ha l'occasione di assumere un ruolo protagonista se saprà trasformare questa crisi in un percorso di rinnovamento, attraendo investimenti, ridefinendo la logistica non solo come infrastruttura strategica nazionale ma europea. La crisi energetica non è solo una sfida: è una domanda aperta sul futuro che vogliamo costruire. Come ogni momento di rottura, invita a guardare oltre l'emergenza, a immaginare un sistema più robusto, più equilibrato, più capace di sopportare le onde lunghe della geopolitica.

