

**In Italia arriva il petrolio venezuelano, ma la benzina raffinata andrà in Usa: i paradossi delle rotte e i costi della nostra sicurezza energetica** di Federico Fubini  
Il mondo ha bisogno di circa cento milioni di barili al giorno e ne ha novanta. Ogni settimana aumenta la domanda "repressa", mettendo più pressione sui prezzi. Per l'Italia si pone una questione di autonomia strategica nei carburanti (Fonte: <https://www.corriere.it/> 3 aprile 2026)



La nave di greggio è arrivata alla raffineria siciliana di Priolo Gargallo ma il prodotto finale, in gran parte benzina di qualità, raggiungerà gli Stati Uniti.

Il carattere particolare del carico è nella provenienza: si tratta della prima spedizione di petrolio venezuelano in Italia da moltissimi anni. L'ha trasportato dai Caraibi alla provincia di Siracusa il colosso del trading petrolifero e minerario Trafigura, con un vincolo a rifornire il mercato americano. Per ora si tratta di un singolo episodio, che non avrebbe alcun particolare significato in tempi normali. Ma oggi può porre interrogativi sul futuro delle forniture di carburanti in Italia, perché questi non sono tempi normali.

Le stime basate sui migliori dati di mercato indicano, in modo informale, che [la strozzatura sullo Stretto di Hormuz](#) fa sì che a circa il 10% della domanda mondiale di petrolio non corrisponda oggi un'offerta. Il mondo ha bisogno di circa cento milioni di barili al giorno e ne ha novanta. Ogni settimana aumenta la domanda "repressa", mettendo più pressione sui prezzi. La carenza di petrolio ha investito per prime le economie asiatiche, che ricevevano gran parte delle forniture dal Golfo. Ma adesso sta arrivando la seconda ondata: la crescente scarsità di prodotto raffinato, dal diesel alla benzina, al carburante da jet, anche perché alcuni dei grandi Paesi trasformatori

del greggio hanno chiuso o limitato l'export e ormai **quasi tutto il carburante partito via mare prima della guerra è consegnato**. I prossimi cicli di fornitura risentiranno del blocco di Hormuz. **Di qui l'esplosione del prezzo del gasolio**. Il titolo future a un mese è salito da circa novanta dollari a barile prima della guerra in Iraq attorno ai duecento dollari ieri, un aumento di circa il 20% superiore – in proporzione – a quello del greggio.

**Ma una delle questioni più delicate per l'Europa e l'Italia riguarda la benzina di alta qualità**, quella meno inquinante. Quasi solo le economie dell'Unione europea e degli Stati Uniti consumano carburanti da auto con specifiche ambientali molto selettive. E solo un numero relativamente limitato di raffinerie è in grado di coprire questa domanda. È anche per questo che **l'Italia importa carburanti dall'estero benché produca più petroli raffinati di quanti ne consumi** (esportando la differenza, spesso con tipologie più inquinanti). Ed è per lo stesso motivo che **gli Stati Uniti non sono autosufficienti malgrado la loro vasta produzione di greggio**, ma restano importatori netti per coprire una domanda di oltre venti milioni di barili al giorno di prodotti raffinati.

**Questo insieme di problemi riempie di implicazioni lo sbarco del greggio venezuelano in Italia**. Trafigura, che fattura nel oltre 250 miliardi di dollari, ha un accordo con Donald Trump: riceve il greggio del Venezuela della leader Delcy Rodriguez, lo trasforma in benzina e lo consegna agli Stati Uniti. **Trafigura ha anche un contratto con Priolo**: per commercializzare il suo prodotto ha un'esclusiva, in base alla quale appena il 10% (di qualunque tipo e qualità) deve restare in Italia. **È qui che la connessione con il Venezuela si fa delicata**. Al vertice con Trump del 9 gennaio scorso sul petrolio di Caracas c'erano sia l'amministratore delegato di Trafigura, Richard Holtum, che il suo omologo per le Americhe di Vitol, Ben Marshall. Entrambi i gruppi si sono impegnati a trasformare il greggio venezuelano e consegnarlo agli Stati Uniti. **Ma attraverso Priolo, Trafigura è decisiva anche nel vendere quantità pari a oltre un quarto del fabbisogno di carburanti dell'Italia**. E l'altro colosso globale Vitol (343 miliardi di dollari di fatturato) **controlla la raffineria ex Saras di Sanoch in Sardegna**, anch'essa di una capacità pari a oltre un quarto del fabbisogno italiano.

Se entrambe inizieranno a lavorare sempre di più sul Venezuela per soddisfare la sete di petroli di Trump, **per l'Italia si pone una questione di autonomia strategica nei carburanti**. Facile da gestire in tempi normali. Ma oggi tutti i Paesi al mondo sono a caccia di benzine, a qualunque prezzo. E anche per l'Italia i costi della sicurezza energetica potrebbero salire.