

La lezione di Hormuz: 10 miliardi spesi per comprare gasolio e jet fuel (perché abbiamo smesso di produrli) di Fausta Chiesa

I calcoli dell'Unem. Il presidente Murano: «Il problema è stato causato dalla chiusura delle raffinerie in Europa. Rinunciare a una base produttiva strategica non elimina i costi, li sposta»
(Fonte: <https://www.corriere.it/> 30 giugno 2026)



Lo avevamo capito sulla nostra pelle già con il Covid e quella mancanza di mascherine perché avevamo smesso di produrle: importarle costava meno. Salvo poi ritrovarsi senza nel momento del bisogno. Lo stesso sarebbe potuto accadere con il jet fuel e il gasolio se lo Stretto di Hormuz fosse rimasto chiuso più a lungo. L'Europa infatti non ne produce a sufficienza per i suoi consumi. Ma se non abbiamo conosciuto l'austerità, è stato soltanto perché siamo riusciti a comprare questi prodotti petroliferi attraverso mercati alternativi a quello del Golfo Persico. Ma a che prezzo? Dieci miliardi circa come extra costo per l'Unione Europea - di cui oltre un miliardo a carico dell'Italia - ha calcolato l'Unem.

I prezzi dei prodotti petroliferi

«Se il mercato petrolifero è globale e le quotazioni del petrolio sono determinate anch'esse a livello globale con Brent e Wti come benchmark principali - spiega il presidente Gianni Murano - il mercato dei prodotti petroliferi (benzina, gasolio, jet fuel, olio combustibile) è invece differenziato per aree geografiche, come Europa del Nord, Mediterraneo, US Gulf Coast e

Singapore, in cui i prezzi sono guidati dagli “arbitraggi” sui vari prodotti in funzione della disponibilità e della domanda. In genere, le differenze sono di qualche dollaro, ma tanto basta per indirizzare un arbitraggio verso un’area geografica piuttosto che un’altra e raggiungere un nuovo equilibrio di mercato». E invece che cosa è successo con la crisi di Hormuz? «Ha rappresentato una discontinuità evidente - aggiunge Murano - perché la chiusura dello Stretto e il conseguente blocco delle esportazioni dalle raffinerie del Golfo, sommati alle sanzioni sui prodotti russi, hanno generato un forte squilibrio tra i mercati. **Il differenziale di prezzo tra Europa e Stati Uniti per jet fuel e gasolio ha raggiunto i 30 dollari al barile, mantenendosi su livelli elevati per settimane.** Ciò ha generato uno spread tra le quotazioni di Europa e Stati Uniti che ha toccato punte di oltre 20 centesimi al litro in più per il jet fuel e oltre 10 centesimi per il gasolio».

L’extra costo da 10 miliardi

Da qui il salasso: **tra marzo e giugno l’Europa per approvvigionarsi dei circa 50 miliardi di litri di gasolio e jet fuel necessari ha sostenuto un extra-costo di circa 10 miliardi di euro rispetto ai prezzi statunitensi.** «Si tratta di un costo aggiuntivo che si somma all’aumento dovuto al rincaro del petrolio - dichiara Murano - e che evidenzia un problema strutturale: la crescente dipendenza europea dalle importazioni di prodotti raffinati per non avere più un’adeguata capacità di raffinazione. Negli ultimi 15 anni, infatti, in Europa (escluso il Regno Unito) **sono state chiuse 30 raffinerie con una riduzione della capacità complessiva del 20%**, a fronte di una domanda di prodotti petroliferi che è invece diminuita solo del 13%, ma cresciuta del 14% nel resto del mondo».

La capacità di raffinazione

Se si guarda alla top ten della capacità di raffinazione, nessuna tra le dieci più grandi raffinerie del mondo si trova in Europa, gli Stati Uniti ne hanno due e sono in Texas. I Paesi europei che sono “autosufficienti” sono Italia (ma non per jet fuel e [gasolio, che importiamo anche dal Golfo](#)), Spagna, Grecia e Benelux, mentre tutti gli altri (specialmente il Nord Europa e il Regno Unito) dipendono da importazioni di prodotti finiti, e ciò ha trasformato l’Europa in un importatore netto di prodotti raffinati, con un saldo negativo pari a circa 50 milioni di tonnellate, più o meno l’equivalente dei consumi di un Paese come l’Italia.

I grandi Paesi raffinatori

Possiamo quindi dire che **l’Europa ha progressivamente delegato la raffinazione ad altri attori: alla Russia prima del 2022, poi alle raffinerie del Golfo fino a marzo 2026 e alle raffinerie americane ([con l’autorizzazione concessa da Bruxelles per poter importare cherosene Usa](#) che non è adatto) durante la crisi.** «Una scelta maturata nel tempo - aggiunge Murano - legata a diversi fattori: costi energetici più elevati, regole ambientali più stringenti e strumenti come

l'[Ets](#) che, seppure fondamentali nel percorso di decarbonizzazione, hanno inciso sulla competitività industriale europea e spinto a una crescente delocalizzazione delle raffinerie. La crisi di Hormuz ha reso visibile il costo di questa trasformazione».

La lezione di Hormuz

I dieci miliardi di euro pagati in tre mesi sono la conseguenza dell'assenza di adeguate capacità interne che espone l'Europa a choc esterni e a costi che ricadono direttamente su imprese e cittadini. **«La lezione di Hormuz - conclude Murano - è chiara: rinunciare a una base produttiva strategica non elimina i costi, li sposta. E, come dimostrano i fatti recenti, alla fine presenta un conto più salato di quello appena pagato. È necessario rivedere quale deve essere nei prossimi 30 anni la capacità di raffinazione che dobbiamo preservare per raggiungere l'auspicata decarbonizzazione. Non è più procrastinabile lo sviluppo di politiche e strategie europee che includano anche i carburanti fossili e rinnovabili».**