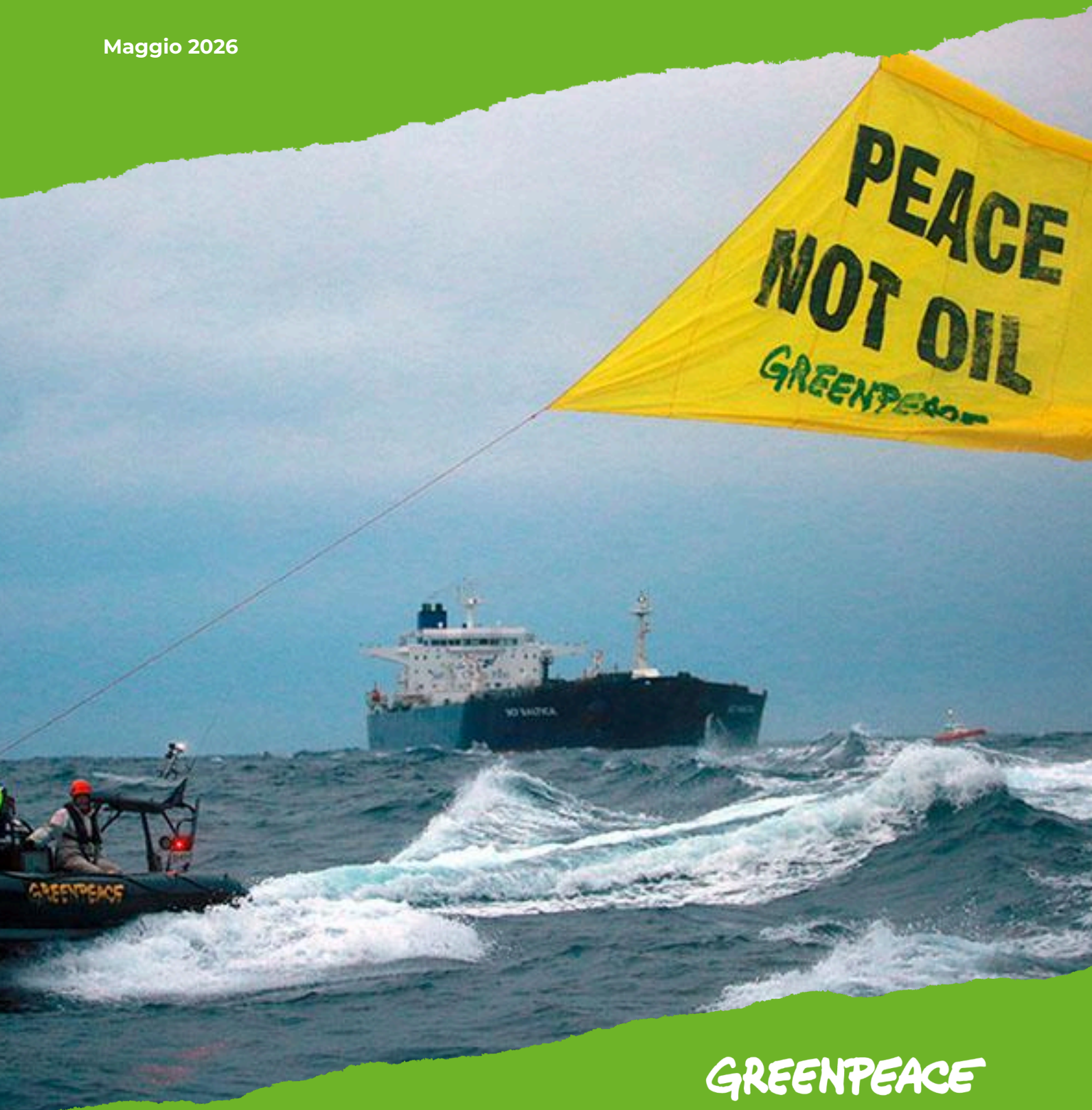


FUELING THE GENOCIDE IN GAZA

Petrolio italiano per le forze armate israeliane (IDF)

Maggio 2026



GREENPEACE

INDICE

Principali risultati.....	3
Il parere degli esperti.....	5
Metodologia.....	7
Le complicità di Shell Italia (jv Tempa Rossa) e di ENI.....	8
Le complicità della raffineria ISAB e del gruppo Trafigura.....	15
Le complicità della raffineria di Busalla... 	20
Le complicità della raffineria Saras.....	21
Conclusioni.....	22
Le richieste di Greenpeace.....	23
Allegati: Repliche ENI, ISAB IPLOM, TOTAL ENERGIES e MAECI.....	25

FUELING THE GENOCIDE IN GAZA

Petrolio italiano per le forze armate israeliane (IDF)

di Unità Investigativa - Greenpeace Italia

Principali risultati

Nei primi due anni di guerra nella Striscia di Gaza, l'Italia ha inviato centinaia di migliaia di tonnellate di petrolio greggio e altri combustibili verso aziende israeliane collegate, direttamente o indirettamente, alla filiera di approvvigionamento energetico delle Forze armate israeliane, esponendo imprese e autorità italiane al rischio concreto di contribuire al genocidio a Gaza.

Analizzando le informazioni disponibili sul database Kpler per il periodo che va da ottobre 2023 a gennaio 2026, l'unità investigativa di Greenpeace Italia, in collaborazione con Report (Rai3), ha scoperto che dai porti italiani a quelli israeliani sono state effettuate almeno 17 spedizioni di combustibili (concentrate tra giugno 2024 e novembre 2025), per un ammontare di circa 300 mila tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (benzina, gasolio, nafta, diesel) e di circa 100 mila tonnellate di petrolio greggio¹. In particolare, tre spedizioni sono partite dal terminal del porto di Taranto (Puglia) operato da ENI, che nega ogni ruolo commerciale, attribuendolo alla joint venture Tempa Rossa, e ammette solo un ruolo nella logistica per il carico²; dieci spedizioni sono partite dalla raffineria ISAB in Sicilia di proprietà della G.O.I. Energy, che attraverso la controllata ISAB S.r.l. nega ogni ruolo commerciale e delega ogni responsabilità per l'acquisto e la vendita dei prodotti al trader Trafigura³; tre spedizioni sono partite dalla raffineria Sarroch in Sardegna di proprietà della Saras e una spedizione dalla raffineria di Busalla della Iplom in provincia di Genova.

Vessel	Country (origin)	Zone	Installation origin	End (origin)	Country (destina)	Zone	Installation Destination	Start (destination)	Cargo (tons)	Product	Grade	Seller (origin)	Buyer (destina)	Id (vessel)	IMO (vessel)	MMSI (vessel)	Charter er	Link1 delivery	Link1 seller	Link1 buyer	Link1 buyer		
Seavolour	Italy	Taranto	Taranto	2025-11-29	Israel	Israel	2025-12-03	C	16068	Crude	Tempa Rossa	Tempa Rossa	75340	9315771	2482980	FOB	Eni	Italy					
Seavolour	Italy	Taranto	Taranto	2025-11-26	Israel	Israel	2025-12-03	C	16068	Crude	Tempa Rossa	Tempa Rossa	75340	9315771	2482980	FOB	Eni	Italy					
Seaxavia	Italy	Taranto	Taranto	2025-09-28	Israel	Ashdod	2025-10-02	C	55095	Crude	Tempa Rossa	Shell Italia	Paz	92531	9629550	2293190	ORL	FOB	Eni	Italy	ORL	Israel	
Vatellina	Italy	Sarroch	Sarroch Refin	2025-09-03	Israel	Port Said Light	2025-09-06	I	35172	Gasoil	GOI Energy	Saras	78959	9384136	2150540	FOB	GOI Ener	Cyprus	Saras	Italy			
Valcadore	Italy	Sarroch	Sarroch Refin	2025-08-31	Israel	Port Said Light	2025-09-05	C	29000	Gasoline	Saras	Saras	78955	9384112	2150570	FOB	GOI Ener	Italy					
Samu	Italy	Augusta	ISAB	2025-08-30	Israel	Haifa	ORL Haifa Pt	2025-09-19	I	7538	Gasoil	GOI Energy	ORL	83318	9458054	2485330	Lukoil	GOI Ener	Cyprus	Lukoil	Russia		
Samu	Italy	Augusta	ISAB	2025-08-20	Israel	Haifa	ORL Haifa Pt	2025-08-27	I	5869	Gasoil	GOI Energy	ORL	83318	9458054	2485330	FOB	GOI Ener	Cyprus				
Valensia	Italy	Augusta	ISAB	2025-08-16	Israel	Port Said Light	2025-08-19	C	35172	Diesel	ULSD	GOI Energy	Saras	79029	9385178	2150630	FOB	GOI Ener	Cyprus				
Athina M	Italy	Sarroch	Sarroch Refin	2025-08-10	Israel	Port Said Light	2025-08-17	C	20844	Gasoil	Saras	Saras	9339	9644237	2412940	FOB	Saras	Italy					
Hulin	Italy	Augusta	ISAB	2025-08-05	Israel	Haifa	ORL Haifa Pt	2025-08-27	I	1668	Gasoil	GOI Energy	ORL	82694	9447043	2494370	FOB	GOI Ener	Cyprus				
Nina An	Italy	Augusta	ISAB	2025-08-05	Israel	Port Said Light	2025-08-08	C	33740	Gasoline	GOI Energy	ORL	82952	9451733	2492860	Lukoil	GOI Ener	Cyprus	Lukoil	Russia			
Rossa	Italy	Augusta	ISAB South	2025-07-26	Israel	Port Said Light	2025-07-29	C	26804	Gasoil	GOI Energy	ORL	79385	9391505	2150710	Gurvor	GOI Ener	Cyprus	Gurvor	Switzerland			
Malmo	Italy	Augusta	ISAB	2025-07-24	Israel	Haifa	ORL Haifa Pt	2025-07-31	I	3366	Gasoil	GOI Energy	ORL	78368	9373242	2493570	RIL	GOI Ener	Cyprus	RIL	India		
Aldebaran	Italy	Augusta	ISAB	2025-07-17	Israel	Haifa	ORL Haifa Pt	2025-07-24	I	5203	Gasoil	GOI Energy	ORL	97388	9723007	3110002	Trafigura	Saras	Italy	Trafigura	United Ki		
Kalymnos Dawn	Italy	Sarroch	Sarroch Refin	2025-06-20	Israel	Port Said Light	2025-06-29	C	36686	Diesel	ULSD	Saras	74396	9301885	5380123	Trafigura	Saras	Italy					
Rolls I	Italy	Augusta	ISAB South	2024-07-25	Israel	Ashkelon	Ashkelon Dc	2024-07-29	C	34573	Gasoil	GOI Energy	EAPC	73980	9296119	6360257	ORL	FOB	GOI Ener	Cyprus	ORL	Israel	
Minerva Joy	Italy	Taranto	Taranto	2024-07-09	Israel	Ashdod	Ashdod Refi	2024-07-13	C	30000		Tempa Rossa	Paz	78005	9383479	2294460	FOB	Eni	Italy				
Rolls I	Italy	Genoa	Genoa	2024-06-18	Israel	Ashkelon		2024-07-06	C	9193	Naphtha	Virgin Naph	Iplom	ORL	73980	9296119	6360257	ORL	FOB	Iplom	Italy	ORL	Israel

In tabella i risultati della ricerca effettuata sul database Kpler sui trasferimenti di prodotti petroliferi dall'Italia a Israele tra l'ottobre 2023 e il gennaio 2026, rielaborati da Greenpeace Italia con le informazioni aggiuntive fornite dal database LSEG e da ENI.

[Qui la versione integrale](#). L'export di prodotti petroliferi dall'Italia è confermato anche dal rapporto [Behind the Barrel](#) pubblicato da Oil Change nel novembre 2025.

¹ 13 spedizioni su 17 sono avvenute secondo la formula "Free on Board" (FOB), in base alla quale il venditore è responsabile fino al carico della merce a bordo, mentre l'acquirente assume la responsabilità per il tragitto, fino alla consegna.

² "Le tre operazioni commerciali da voi indicate non riguardano greggio di provenienza Eni, ma greggio prodotto nel Centro Olio "Tempa Rossa", a Corleto Perticara (PZ), notoriamente di proprietà della joint venture Tempa Rossa (Total Energies EP Italia S.p.A 50%, Shell E&P Italia S.p.A 25%, Mitsui E&P Italia B S.r.l 25%)". Vedi la replica integrale di ENI S.p.A. in appendice.

³ Vedi la replica di ISAB S.r.l. in appendice.

Greenpeace Italia ha analizzato i destinatari di questi invii e ha scoperto che in 8 dei 9 casi in cui l'acquirente finale del carico è esplicitato nel database di Kpler il carico è stato consegnato a imprese che hanno contratti ufficiali con il ministero della Difesa israeliano. Il nono caso di acquirente finale esplicitato è un'azienda di proprietà dello Stato di Israele. Per le spedizioni in cui l'acquirente finale è identificato, emerge quindi un rischio concreto di contributo materiale a soggetti coinvolti nella filiera di approvvigionamento delle Forze armate israeliane. Per le altre 8 spedizioni, pur in presenza di destinazione Israele e di elementi di opacità nelle rotte, non è stato possibile verificare il destinatario finale.

Le 17 spedizioni di carburante sono avvenute proprio mentre Israele bombardava la Striscia di Gaza e affamava la popolazione, con condotte che secondo molti rapporti ONU e numerose denunce di ONG possono essere qualificate come "genocidio". Il rischio "reale e imminente" di genocidio era stato evidenziato dalla Corte Internazionale di Giustizia già nel gennaio 2024⁴, e tutte le spedizioni analizzate da questa inchiesta sono successive a questa presa di posizione internazionale. Nel novembre dello stesso anno (2024), la Corte Penale Internazionale ha emesso un mandato di arresto nei confronti del primo ministro israeliano Benjamin Netanyahu e dell'allora ministro della Difesa Yoav Gallant con l'accusa di "crimini di guerra consistenti nell'uso della fame come metodo di guerra e nell'attacco intenzionale contro la popolazione civile" e "crimini contro l'umanità consistenti nell'omicidio, nella persecuzione e altri atti disumani"⁵.

Le modalità di navigazione documentate in diversi casi — spegnimento del sistema AIS, modifiche della destinazione dichiarata e, in un caso, apparente falsificazione dell'identità della nave — indicano condotte al limite della legalità.

Diversi studi hanno appurato che i cacciabombardieri israeliani non avrebbero potuto effettuare tutte le missioni compiute contro la popolazione palestinese senza il rifornimento di carburante o di petrolio greggio da parte di Paesi esteri⁶. Non a caso, nel settembre 2025 la Commissione Onu sui territori occupati e Israele ha esplicitamente chiesto agli Stati terzi di "cessare le forniture di armi e di altre attrezzature o articoli, compreso il combustibile per i caccia, allo Stato di Israele o a Stati terzi quando si sospetti che possano essere usati per il genocidio" e di "assicurarsi che individui e compagnie nazionali non concorrano al genocidio"⁷. Precauzioni, mitigazioni e prescrizioni che il governo Meloni non ha messo in pratica.

La stessa relatrice speciale ONU sulla situazione dei diritti umani nei Territori palestinesi occupati, Francesca Albanese, nel suo rapporto del luglio 2025 sull'"economia del genocidio", aveva denunciato il ruolo svolto dalle compagnie energetiche internazionali, colpevoli di aver "alimentato il genocidio ad alto consumo energetico di Israele"⁸. E a Report ha detto: "Fornire carburante e greggio a Israele significa dargli lo strumento per rifornire gli aerei e l'esercito mandati a distruggere Gaza. Commerciano petrolio con Israele è illegale, perché dal gennaio 2024 la Corte di Giustizia internazionale ha riconosciuto il rischio di genocidio, che comporta l'obbligo di adottare misure cautelari. Il governo italiano dovrebbe ordinare la cessazione immediata delle forniture".

⁴ International Court of Justice, [Order of 26 January 2024](#); "La Corte ritiene che sussista un'urgenza, nel senso che esiste un rischio reale e imminente che venga arrecato un pregiudizio irreparabile ai diritti che la Corte ha ritenuto plausibili, prima che essa emetta la sua decisione definitiva".

⁵ International Criminal Court: [Arrest warrant Mr Benjamin Netanyahu](#); [Arrest warrant Mr Yoav Gallant](#)

⁶ SOMO, [Fuelling the flames in Gaza](https://www.somo.nl/fuelling-the-flames-in-gaza/): <https://www.somo.nl/fuelling-the-flames-in-gaza/>

⁷ [UN - Human Rights Council - Sixtieth session: Legal analysis of the conduct of Israel in Gaza pursuant to the Convention on the Prevention and Punishment of the Crime of Genocide](#)

⁸ [UN. From Economy of Occupation to Economy of Genocide](#)

Il parere degli esperti

Francesca Albanese, relatrice speciale ONU sulla situazione dei diritti umani nei Territori palestinesi occupati⁹

L'Italia continua a esportare petrolio, greggio e carburanti a Israele: si può fare?

“No, non si può. Israele ha ammazzato 75.000 persone, riconoscendo che l'85 per cento di queste sono civili. Fornire carburante e greggio a Israele significa dargli lo strumento per rifornire gli aerei e l'esercito mandati a distruggere Gaza”, spiega a Report Francesca Albanese, relatrice speciale ONU sulla situazione dei diritti umani nei Territori palestinesi occupati. “Commerciare petrolio con Israele è illegale perché dal gennaio 2024 la Corte di Giustizia internazionale ha riconosciuto il rischio di genocidio, che comporta l'obbligo di adottare misure cautelari. In Italia, come in altri Paesi, si fa la distinzione tra il doppio uso: il carburante, si dice, viene utilizzato anche per scopi civili, ma è un problema lo stesso, visto che il petrolio per uso civile viene poi fornito alle colonie e all'esercito che opera nelle colonie, ai coloni violenti che vanno ad attaccare i villaggi”.

“Gli standard legali che si applicano al settore privato delle imprese non sono stringenti come quelli che si applicano agli Stati, e le aziende si nascondono dietro a questa caratteristica del sistema normativo. Però, le linee guida sul rispetto dei diritti umani da parte delle imprese prevedono l'obbligo di condurre *due diligence* da parte delle imprese. *Due diligence* significa che devono fare un accertamento prima di investire, prima di commerciare, prima di fornire beni e servizi o di acquistare beni e servizi. Nelle zone di conflitto l'obbligo di *due diligence* è rafforzato”, continua Albanese. “La Palestina non è meramente zona di conflitto, è zona di occupazione illegale, con la Corte di giustizia internazionale che dice che l'occupazione illegale va smantellata. Nel frattempo, gli Stati hanno l'obbligo di non assistere, di non aiutare l'impresa illegale dello Stato. Se questo obbligo verte sugli Stati, a maggior ragione perché non dovrebbe ricadere anche sulle aziende, visto che dal gennaio 2024 la Corte di Giustizia internazionale ha riconosciuto il rischio di genocidio che prevede l'obbligo di prevenire e quindi l'obbligo di astenersi dal fornire qualsiasi forma di sostegno, qualsiasi forma di aiuto?”.

Le aziende non possono dire non so, ovviamente.

“Hanno l'obbligo di sapere, perché l'ignoranza della legge non costituisce una scusa. Il quadro legale prevede che siano gli Stati di appartenenza, cioè gli Stati dove le aziende sono registrate, responsabili di far rispettare la legge e quindi di investigare ed eventualmente, se ci sono prove, di mettere sotto processo, imporre sanzioni alle aziende e di chiedere forme di riparazione. Basta vedere quello che sta succedendo in altri Paesi: c'è stato un processo che si è concluso da poco nei confronti di un'azienda che si chiama Lafarge. I vertici sono stati accusati di complicità in crimini di guerra per aver supportato o per aver offerto supporto ai gruppi armati in Siria. Ci sono inchieste su altre compagnie petrolifere per il coinvolgimento in crimini di guerra in Sudan”.

⁹ Intervista a Report, rilasciata il 17 aprile 2026

Un magistrato italiano potrebbe aprire un'indagine su queste aziende per la violazione dei principi internazionali?

“Assolutamente sì. Laddove le aziende violano le norme e gli Stati fanno finta di non accorgersene, è la magistratura che è responsabile”.

Attualmente però non esiste una legge italiana che sanzioni la vendita di petrolio di Israele?

“Non sono un'esperta di diritto italiano e non posso rispondere in modo compiuto a questa domanda, però lo Stato italiano ha responsabilità perché – soprattutto alla luce della Costituzione italiana che riconosce il diritto internazionale come fonte di diritto – è obbligato a rispettare le norme sulla prevenzione del genocidio. L'Italia non deve prestare nessuna forma di aiuto, né diretto né indiretto.

Cosa dovrebbe fare il governo italiano una volta che fosse portato allo scoperto questo ingente commercio di carburanti verso Israele dall'Italia?

“Dovrebbe ordinare la cessazione immediata delle forniture. Perché, appunto ripeto, si sta parlando di crimini di guerra, crimini contro l'umanità e genocidio. Uno Stato virtuoso che adempia ai propri obblighi internazionali dovrebbe avere una legislazione che regola la condotta delle imprese, ma in mancanza delle stesse non significa che non ci siano obblighi. Rimane comunque in capo al governo e al ministero competente l'obbligo di vigilare sulle aziende petrolifere: devono essere emesse delle ordinanze e dei provvedimenti”.

Cosa accadrebbe se cessassero le forniture estere di petrolio in Israele?

“Israele non sarebbe in grado di rifornire di carburante gli aerei che in questo momento bombardano non solo quello che resta della Palestina, ma anche il Libano e le altre operazioni nella regione”.

Triestino Mariniello, docente di Diritto penale internazionale alla John Moores University di Liverpool¹⁰

“Nel momento in cui la Corte Internazionale di Giustizia il 26 gennaio 2024 ha concluso che fosse possibile che Israele stesse commettendo il genocidio all'interno della Striscia di Gaza, sono scattati tutta una serie di obblighi per gli Stati terzi che hanno ratificato la convenzione sul genocidio, a partire dall'obbligo giuridico di adottare tutte le misure possibili per evitare che sia commesso il genocidio”, ha spiegato a Greenpeace Italia Triestino Mariniello, docente di Diritto penale internazionale alla John Moores University di Liverpool e membro del team legale che rappresenta le vittime di Gaza dinanzi alla Corte penale internazionale¹¹. “Gli obblighi di prevenzione - embargo totale di armi, sostegno alle organizzazioni internazionali, sanzioni - sorgono quando gli Stati sono a conoscenza del rischio di genocidio. Nel momento in cui, poi, la Corte Penale Internazionale ha detto che è ragionevole sostenere che Netanyahu e Gallant stessero commettendo crimini di guerra e crimini contro l'umanità nella striscia di Gaza, ogni condotta volta a

¹⁰ Triestino Mariniello, oltre ad essere docente di Diritto penale internazionale alla John Moores University di Liverpool, è anche membro del team legale che rappresenta le vittime di Gaza dinanzi alla Corte penale internazionale

¹¹ Intervista a Greenpeace Italia rilasciata in data 7 aprile 2026.

facilitare la commissione di questi crimini può di fatto configurare una responsabilità non più soltanto dello Stato, come nel caso del genocidio, ma anche individuale: una responsabilità penale individuale delle persone in posizione apicale all'interno di aziende, per complicità nella commissione di crimini di guerra e crimini contro l'umanità”.

Aver inviato carburante ad aziende che riforniscono anche le Forze armate israeliane può quindi configurarsi come violazione del diritto internazionale e come complicità nei crimini commessi da Israele?

“Il trasferimento di carburante può essere rilevante alla luce sia della convenzione sul genocidio sia della commissione di crimini di guerra e crimini contro l'umanità - conferma Mariniello -, non si parla infatti soltanto di armi, ma di qualsiasi condotta che possa appunto facilitare la commissione di genocidio e dei crimini contro l'umanità e di guerra. In questo caso i decisori politici avrebbero dovuto cessare immediatamente il trasferimento di qualsiasi materiale, quindi porre fine a qualsiasi condotta che in qualche modo possa facilitare la commissione di crimini internazionali a Gaza. Anche con il trasferimento di carburante, si può configurare una responsabilità penale individuale, in questo caso per facilitazione - la formula utilizzata è *'aiding and abetting'* - dei crimini internazionali. In questi frangenti, gli elementi sono due: una condotta volta a facilitare la commissione di crimini con il trasferimento di materiale e un elemento soggettivo, cioè la consapevolezza che comunque in quel contesto si stanno commettendo crimini internazionali, crimini di guerra, crimini contro l'umanità. E quella consapevolezza, quella conoscenza, c'è dal momento in cui sono stati emanati i mandati di arresto”.

Metodologia

Dopo la denuncia del rapporto *Behind the barrel*¹², Greenpeace Italia ha interrogato il database di intelligence commerciale Kpler per ottenere l'elenco delle spedizioni di petrolio e derivati dall'Italia a Israele dall'inizio dei bombardamenti sulla Striscia di Gaza (ottobre 2023) a fine gennaio 2026, i dati sui porti di origine e di approdo e le informazioni sui venditori e gli acquirenti dei carichi. Con l'eccezione di due spedizioni i cui dati derivano da inferenze algoritmiche automatizzate, la fonte utilizzata da Kpler per tutte le altre spedizioni è "market" o "fixture", segno che il dato deriva da documentazione ufficiale verificabile, come i documenti doganali o altre fonti primarie.

L'organizzazione ambientalista ha poi verificato con MarineTraffic gli effettivi tragitti delle petroliere e i dati del pescaggio delle navi (che indicano se è avvenuto un carico o uno scarico). Purtroppo, quando si avvicinano alle coste israeliane, le petroliere in questione in molti casi hanno spento i loro dispositivi di tracciamento, sparendo dai sistemi di tracciamento dei traffici marittimi e rendendo così più complicato verificare l'effettivo approdo e scarico nei porti israeliani. Nella maggioranza dei casi, questa mossa indica che è in corso un'azione sospetta, ed è giustificata solo di fronte a comprovate ragioni di sicurezza.

Per sopperire a questo gap informativo, oltre ai dati di tracciamento marittimo forniti da Kpler e Marine Traffic, Greenpeace Italia ha analizzato anche le immagini satellitari ad alta risoluzione acquisite da Planet Labs PBC e la documentazione portuale e tecnica, e ha analizzato le imbarcazioni alla partenza e all'arrivo, anche sulla base del traffico navale, della direzione di navigazione e della velocità media della nave al momento della disattivazione del transponder AIS. Per ciascuna nave

¹² [Oil Change International, Behind the Barrel: An Update on the Origins of Israel's Fuel Supply](#).

esaminata, i dati sono stati verificati incrociando segnali AIS, immagini satellitari e documentazione tecnica delle imbarcazioni e dei porti, al fine di stabilire con il massimo grado di attendibilità la rotta effettiva, il carico trasportato e la destinazione finale.

Il legame tra l'acquirente e le Forze armate israeliane è stato verificato attraverso informazioni societarie o di natura pubblica su contratti e accordi in essere con il Ministero della Difesa e/o con le singole Forze armate israeliane.

Le complicità di Shell Italia (jv Tempa Rossa) e di ENI

Le tre spedizioni partite dal Terminal del porto di Taranto e operato da ENI per un totale di circa 100mila tonnellate di greggio¹³ sono costituite, a detta di ENI - che nello scalo tarantino agisce come terminalista per il molo petrolio -, da greggio prodotto nel Centro Olio Tempa Rossa e di proprietà della joint venture Tempa Rossa (Total Energies EP Italia S.p.A. 50%, Shell E&P Italia S.p.A. 25%, Mitsui E&P Italia B S.r.l. 25%). Nella sua replica, ENI ribadisce che “non ha pertanto preso parte ad alcuna operazione commerciale di vendita o trasporto di greggio di proprietà altrui e ha esclusivamente eseguito, in qualità di terminalista, le mere prestazioni logistiche derivanti dal contratto di servizi in essere con la joint venture Tempa Rossa, proprietaria del bene caricato”^{14,15}. Per una delle tre spedizioni, ENI ha fornito la documentazione che attesta che il carico è di proprietà di Shell Italia. Per le altre due spedizioni ENI non fornisce informazioni utili a identificare l'effettivo proprietario dei carichi. TotalEnergies ha dichiarato che “nessuna delle tre navi menzionate stava trasportando greggio della società” e ha ricordato che “ciascun partner di Tempa Rossa commercializza autonomamente”¹⁶. Shell Italia non ha confermato né smentito. Non è stato possibile contattare Mitsui.

Nei primi due carichi partiti dal terminale petrolifero del porto di Taranto operato da ENI, l'acquirente è il gruppo Paz, una delle più note compagnie energetiche israeliane, che tra i suoi clienti vanta anche le Forze armate israeliane e per questo è citata in diversi rapporti di denuncia sulle complicità con il genocidio¹⁷.

Già nel 2002, battendo la concorrente Delek, il gruppo Paz si era aggiudicata una gara d'appalto delle Forze armate israeliane (IDF) per la fornitura di carburante, che includeva il rifornimento dell'intero apparato operativo dell'esercito, comprese navi, aerei, veicoli di fanteria e carri armati¹⁸. Dal 2016, la controllata “Paz Aviation Services” ha un contratto - rinnovato fino al 31 dicembre 2026 - con il Ministero della Difesa israeliano per il servizio di rifornimento carburante agli aeromobili e il servizio di manutenzione delle pompe di benzina in sette basi dell'Aeronautica

¹³ L'analisi di Greenpeace Italia, con il supporto delle informazioni fornite dal database LSEG e verifiche indipendenti, è giunta alla conclusione che dal Terminal ENI di Taranto sono partiti tre carichi per un totale di 101 mila tonnellate di petrolio greggio.

¹⁴ Replica ENI: “Le tre operazioni commerciali da voi indicate non riguardano greggio di provenienza Eni, ma greggio prodotto nel Centro Olio “Tempa Rossa”, a Corleto Perticara (PZ), notoriamente di proprietà della joint venture Tempa Rossa (Total Energies EP Italia S.p.A 50%, Shell E&P Italia S.p.A 25%, Mitsui E&P Italia B S.r.l 25%)”. Vedi la replica integrale di ENI S.p.A. in appendice.

¹⁵ ENI, [Assemblea Ordinaria e Straordinaria di ENI, 6 maggio 2026. Risposte a domande pervenute prima dell'Assemblea](#): “Eni conferma di non aver effettuato spedizioni dal porto di Taranto, di greggi e/o prodotti di sua proprietà verso Israele nel periodo 2024/2025, e, nella sua qualità di fornitore di servizi logistici, di non aver un ruolo nella commercializzazione, vendita o trasporto di greggio o prodotti effettuati da terzi operatori”.

¹⁶ Si veda la replica integrale di Total Energies in Appendice

¹⁷ [SOMO. Fuelling the flames in Gaza](#)

¹⁸ [Ynet.co.il. Paz batte Delek nella gara d'appalto per il carburante per l'IDF](#)

militare israeliana¹⁹. Anche il rapporto della relatrice speciale Onu sulla situazione dei diritti umani nei territori palestinesi occupati “Dall’economia dell’occupazione all’economia del genocidio” cita il gruppo Paz, precisando che “dalla raffineria di Ashdod, una filiale della società Paz Retail and Energy Ltd, nella lista del database delle Nazioni Unite, fornisce carburante per aerei all’aviazione militare israeliana che opera a Gaza²⁰”.

I rapporti tra il gruppo Paz e l’aeronautica militare israeliana rendono concreto e non meramente ipotetico il rischio che il greggio abbia contribuito alla filiera energetica delle Forze armate israeliane (IDF), braccio armato dei crimini di guerra e contro l’umanità di cui è accusato il governo israeliano.

Di seguito si trovano i risultati in dettaglio delle ricerche condotte da Greenpeace Italia per verificare gli itinerari e le informazioni delle tre spedizioni partite dal Terminal petroli del porto di Taranto e operato da ENI.

Minerva Joy (*Oil Products Tanker, IMO 9363479 / MMSI 229446000*)

Nella prima spedizione, la nave Minerva Joy è partita il 9 luglio 2024 dal Terminal petrolifero operato da ENI del porto di Taranto con destinazione il porto israeliano di Ashdod. Secondo ENI, il carico è greggio prodotto nel Centro Olio Tempa Rossa e di proprietà della joint venture “Tempa Rossa”. Secondo il database LSEG, si tratta di circa 30mila tonnellate.

Un confronto tra le carte nautiche del porto di arrivo e la scheda informativa relativa agli oleodotti e alle infrastrutture petrolifere presenti, consente di concludere che al momento dell’approdo la Minerva Joy fosse ormeggiata alla boa SPM n. 3 del porto di Ashkelon, infrastruttura adibita esclusivamente al carico di petrolio greggio.

I dati di Marine Traffic confermano che la petroliera ha caricato a Taranto - diventando più pesante ed aumentando di conseguenza il pescaggio, ovvero la parte immersa dello scafo - passato da 7 metri a 9,1 metri - e ha annunciato Israele come destinazione.

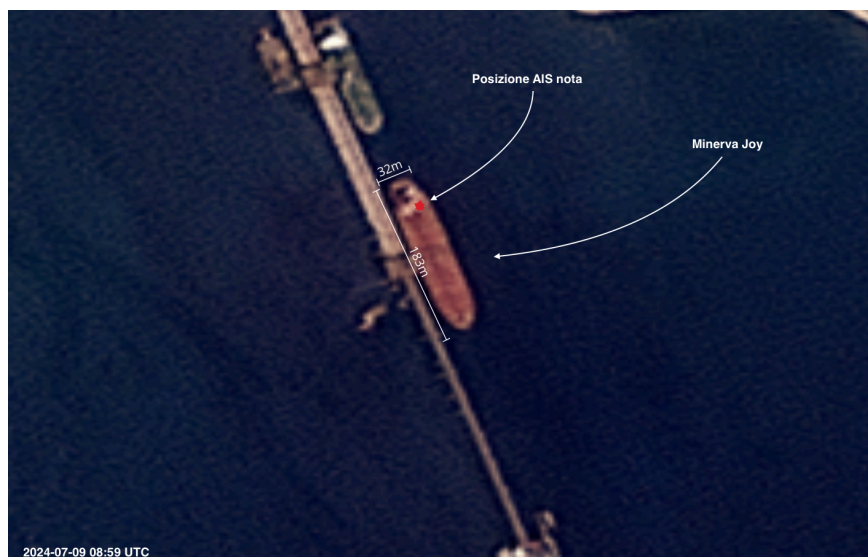


Immagine satellitare scattata il 9 Luglio 2024 mostra la Minerva Joy ormeggiata al Terminal petrolifero operato da ENI nel porto di Taranto (Fonte: [Planet Labs PBC](#))

¹⁹ [Paz Oil Company Ltd, 2023 Annual Report](#)

²⁰ [UN, From Economy of Occupation to Economy of Genocide](#)

A circa 127 miglia nautiche dalla costa israeliana, però, il sistema di identificazione automatica (AIS) è stato disattivato - con la conseguente interruzione della trasmissione dei dati di navigazione - per alcune ore, e con un successivo black out completo a partire dal 12 luglio. Al momento del black out, il pescaggio della nave era pari a 9,1 metri, quando l'AIS è stato riattivato - il 14 luglio - il pescaggio era sceso a 7 metri, segno che nel periodo non monitorato la petroliera ha scaricato parte del suo carico.

L'analisi delle immagini satellitari e del traffico navale ci ha permesso di identificare un'imbarcazione ormeggiata nelle acque antistanti il porto di Ashkelon (diverso dal porto di Ashdod dichiarato in partenza da Taranto) il 13 luglio che corrisponde visivamente alla Minerva Joy. L'esame dei registri AIS non evidenzia, inoltre, nessuna nave che trasmettesse tale posizione al momento dell'acquisizione dell'immagine satellitare, accertando che l'imbarcazione visibile nell'immagine stesse operando con il sistema AIS disattivato e corroborando l'ipotesi che si tratti della Minerva Joy, che nel periodo di black out era quindi al largo del porto di Ashkelon, in prossimità della Boa SPM n.3, dove è possibile scaricare il petrolio greggio.



Immagine satellitare scattata il 13 Luglio 2024 mostra la Minerva Joy ormeggiata nelle acque antistanti il porto di Ashkelon, Israele. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))



Dettaglio di un'immagine satellitare scattata il 13 Luglio 2024 mostra la Minerva Joy ormeggiata alla boa SPM N°3 antistante il porto di Ashkelon, Israele. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))

La boa in questione è collegata alla rete di oleodotti gestita dalla Europe Asia Pipeline Company e prevede unicamente due destinazioni per il petrolio greggio

caricato: lo stoccaggio presso le strutture portuali di Ashkelon, oppure il trasporto via oleodotto verso le raffinerie di Ashdod o di Haifa.

Seasalvia (Chemical/Oil Products Tanker, IMO 9629550 / MMSI 229319000)

La seconda spedizione partita dal terminal petroli del porto di Taranto operato da ENI ha viaggiato tra fine settembre 2025 e i primi di ottobre a bordo della Saesalvia, nave cisterna di proprietà di Thenamaris, l'armatore greco inserito dall'Ucraina nell'estate 2022 - e poi rimosso nel novembre 2023 - nella lista degli sponsor internazionali di guerra²¹, lo stesso proprietario della Seajewel, la nave che nel febbraio 2025 è stata bersaglio di un sabotaggio con esplosivo mentre era al largo del porto di Savona.

ENI ha subito negato di essere "proprietaria del carico" in questione (55mila tonnellate di petrolio greggio secondo Kpler) e ha ammesso solo di aver avuto un ruolo di "mero gestore del terminal di carico di Taranto"²². Nella replica a Report, ENI ha presentato la documentazione che attesta che il carico è di proprietà di Shell Italia. Kpler segnala inoltre che il noleggiatore della nave è il [gruppo Bazan](#) (ORL), mentre l'acquirente finale del carico è il già citato Paz Group. La fonte indicata da Kpler è "mercato", quindi il dato deriva da documentazione ufficiale verificabile. Le attività di indagine di Greenpeace Italia hanno confermato il tragitto fino a Israele nonostante i tentativi, in violazione della normativa internazionale e nazionale, di nascondere la vera destinazione.

La nave Seasalvia attracca al Terminal petrolifero operato da ENI la sera del 26 settembre 2025 e viene subito bloccata da manifestanti allertati dalla notizia che il petrolio greggio sarebbe destinato all'aviazione israeliana. Il blocco riesce solo a ritardare le operazioni di rifornimento e il 28 settembre 2025 la nave lascia il porto scortata da motovedette della Guardia di finanza e della Capitaneria di Porto, con una nuova destinazione: non più il porto israeliano di Ashdod, ma Port Said in Egitto²³.



Immagine satellitare scattata il 28 settembre 2025 mostra la Seasalvia ormeggiata al Terminal petrolifero operato da ENI nel porto di Taranto. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))

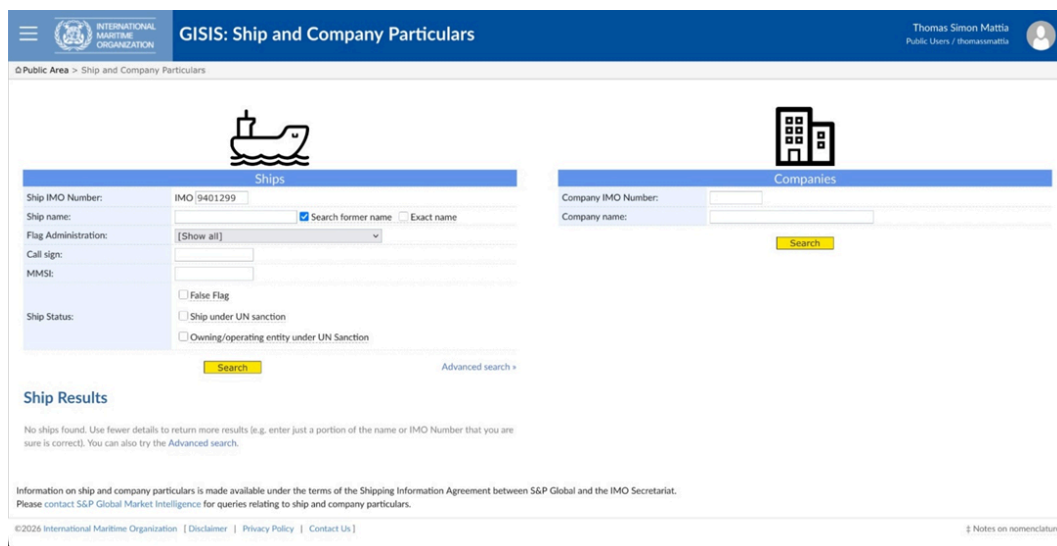
²¹ [Ukraine - The National Agency on Corruption Prevention \(NACP\): Transportation of Russian oil stopped: three Greek shipping companies removed from the list of international war sponsors](#)

²² [Lo Jonio Quotidiano Online: NAVE SEASALVIA, LA PRECISAZIONE DI ENI: "NOSTRO RUOLO PURAMENTE OPERATIVO"](#)

²³ Repubblica, [La petroliera Seasalvia lascia Taranto, andrà a Said, in Egitto, e non più in Israele.](#)

Marine Traffic documenta il suo viaggio verso l'Egitto, finché l'AIS viene spento il 1° ottobre 2025. Il sistema AIS della nave rimane in blackout fino al 5 ottobre per poi ricomparire nel punto in cui era sparita quattro giorni prima.

Analizzando attentamente il traffico marittimo, Greenpeace Italia ha documentato che la Seasalvia scompare quasi nello stesso punto e nello stesso momento (1° ottobre tra le ore 15:01 e le 16:48) in cui appare dal nulla una nave chiamata Vianna, che prosegue fino al porto di Ashkelon. La caratteristica di questa Vianna, oltre a comparire improvvisamente dove era sparita la Seasalvia, è che ha un numero IMO – l'identificativo unico e permanente assegnato a tutte le navi – inesistente. La Vianna batte bandiera liberiana, a differenza della bandiera maltese della Seasalvia.



The screenshot shows the IMO GISIS: Ship and Company Particulars search interface. The 'Ships' section is active, showing search criteria for IMO number 9401299. The search results section displays 'No ships found'.

Esito della ricerca sul sito della International Maritime Organization (IMO) per verificare la correttezza del numero IMO comunicato dalla nave Vianna: "Nessuna nave trovata"



Immagine satellitare scattata il 4 ottobre 2025 mostra la Vianna/Seasalvia ormeggiata alla boa SPM 3 nelle acque antistanti il porto di Ashkelon, Israele. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))

Al fine di verificare se la Seasalvia e la Vianna costituiscono effettivamente la medesima imbarcazione, è stato condotto un confronto visivo tra due immagini satellitari acquisite in momenti distinti: la prima scattata mentre la nave trasmetteva regolarmente il proprio segnale AIS come Seasalvia, con posizione nel porto di Taranto. Le dimensioni rilevate sono compatibili con quelle della Seasalvia, con un margine di errore di 3 metri, coerente con la risoluzione dell'immagine. La seconda immagine è stata acquisita durante il periodo di falsificazione dell'identità (identity spoofing) e mostra un'imbarcazione ormeggiata alla boa SPM n.3 nelle acque antistanti il porto di Ashkelon. I dati AIS registrano in corrispondenza delle

medesime coordinate la presenza di una nave con il nome di Vianna, confermando la corrispondenza tra il segnale e la posizione rilevata a livello satellitare. Il confronto visivo con la prima immagine permette di stabilire una corrispondenza tra le due imbarcazioni.

È altamente probabile, quindi, che per coprire la vera destinazione della spedizione, la Seasalvia a un certo punto abbia comunicato informazioni false sulla sua identità, fingendosi un'altra nave, inesistente. Questa manovra le ha permesso di coprire la sua consegna di petrolio greggio al gruppo Paz, una compagnia che oltre a rifornire l'IDF, acquista stabilmente - come appurato da un rapporto del centro di ricerca olandese SOMO²⁴ - dalla raffineria di Ashdod (ora Ashdod Refinery Ltd e controllata dal Gruppo Paz sino al 2023) ingenti quantità di carburante per aerei prodotto anche grazie al greggio importato.

Seavalour (*Chemical/Oil Products Tanker, IMO 9315771/ MMSI 248298000*)

La terza spedizione partita dal Terminal petrolifero operato da ENI lascia il porto di Taranto il 29 novembre 2025 con un carico di 16mila tonnellate di petrolio greggio a bordo della Seavalour, sempre di proprietà della compagnia armatrice greca Thenamaris. Nello stesso giorno, nei database AIS si registra una modifica della destinazione dichiarata, che diventa "Sidi Kerir" in Egitto. Cambiano anche i dati del pescaggio, da 8 metri a 9,2 metri. Secondo i dati forniti da Kpler la nave è arrivata in Israele il 5 dicembre, ma il 2 dicembre la trasmissione AIS si interrompe.

Greenpeace Italia ha effettuato un confronto visivo tra due immagini satellitari: la prima del porto di Taranto e acquisita mentre la nave risultava ancora visibile sul sistema AIS, la seconda dell'area del porto di Ashkelon, acquisita durante il periodo di black out del sistema AIS della nave.

L'analisi ha consentito, nella seconda immagine, di identificare un'imbarcazione ormeggiata nelle acque antistanti il porto di Ashkelon che corrisponde visivamente alla Seavalour. L'esame dei database AIS non evidenzia, inoltre, nessuna nave che trasmettesse tale posizione come propria al momento dell'acquisizione, confermando che l'imbarcazione visibile nell'immagine stesse operando con il sistema AIS disattivato e corroborando ancora di più l'ipotesi che si tratti della Seavalour.

²⁴ SOMO, Fuelling the flames in Gaza: <https://www.somo.nl/fuelling-the-flamesin-gaza/>

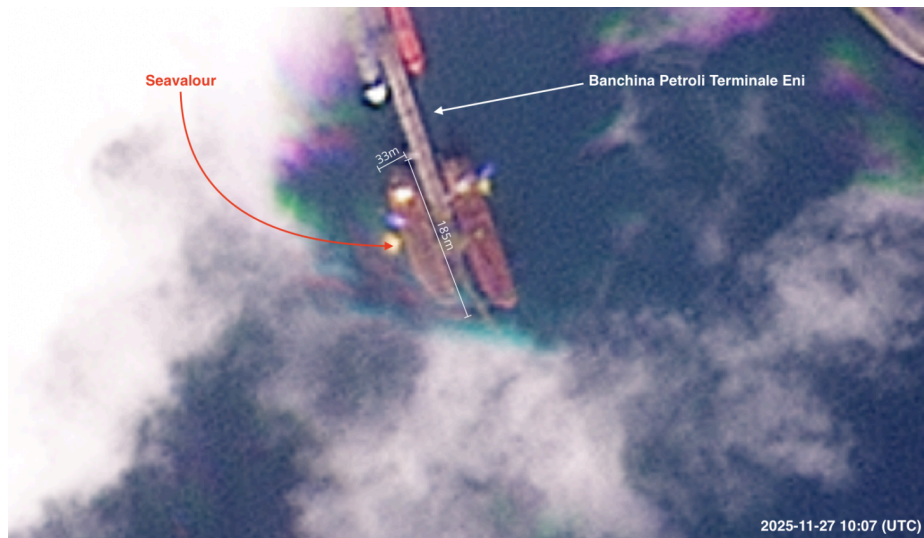
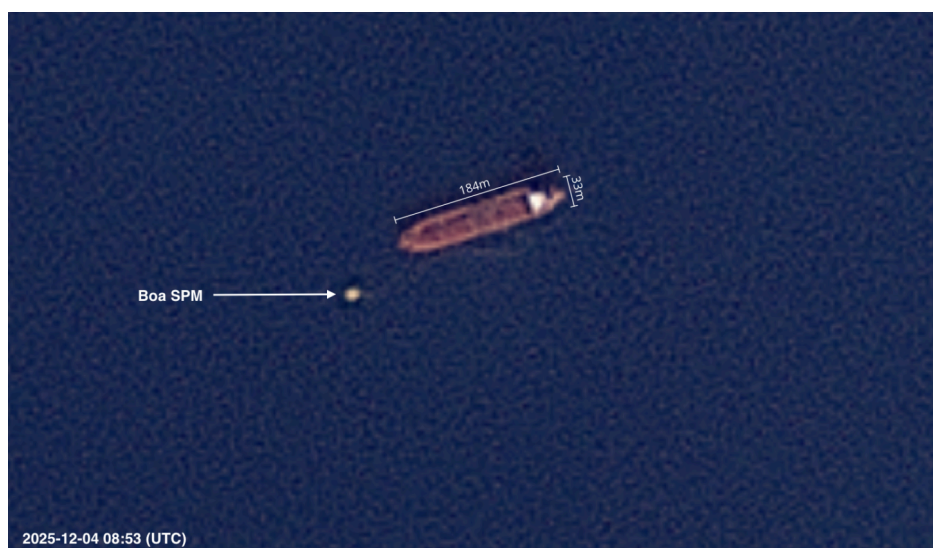


Immagine satellitare scattata il 27 Novembre 2025 mostra la Seavalour ormeggiata al Terminal petrolifero operato da ENI nel porto di Taranto. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))



Immagine satellitare scattata il 4 Dicembre 2025 mostra la Seavalour ormeggiata nelle acque antistanti il porto di Ashkelon, Israele. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))



Dettaglio di un'immagine satellitare scattata il 4 dicembre 2025 mostra la Seavalour ormeggiata alla boa SPM N°3 antistante il porto di Ashkelon, Israele. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))

Il fatto che il grade del greggio sia indicato da Kpler come “Tempa Rossa” lascia ipotizzare che il reale proprietario del carico sia la joint venture che gestisce

l'omonimo giacimento petrolifero lucano, ovvero TotalEnergies EP Italia S.p.A. (50%), Mitsui E&P Italia B s.r.l. (25%) e Shell Italia E&P Italia S.p.A (25%)²⁵.

Kepler non specifica l'acquirente. La fonte in questo unico caso è "fixture", la documentazione ufficiale tra l'amatore e il noleggiatore riguardante il carico. Senza informazioni sul destinatario finale del carico, Greenpeace Italia non può verificare se anche questa spedizione abbia contribuito a sostenere materialmente le operazioni militari israeliane a Gaza, nel contesto di crimini di guerra, crimini contro l'umanità e genocidio denunciati da organismi internazionali e ONG.

Le complicità della raffineria ISAB e del gruppo Trafigura

Il database Kepler identifica dieci spedizioni di carburante con destinazione Israele partite dalla raffineria ISAB di Priolo (in provincia di Siracusa), la più grande d'Italia (copre il 20 per cento della capacità di raffinazione nazionale). Come venditore è indicato sempre il nuovo proprietario dello stabilimento, ovvero [G.O.I. Energy](#), il ramo energetico di Argus New Energy Fund, fondo di private equity con sede a Cipro, sostenuto principalmente da investitori israeliani²⁶. Nella sua replica, ISAB Srl precisa che "la totalità dell'approvvigionamento di greggio e della commercializzazione dei prodotti finiti della raffineria di Priolo è gestita in esclusiva dal trader Trafigura"²⁷, ovvero la [società svizzera-singaporiana](#) secondo gruppo più grande al mondo per il trading di commodities, tra cui petrolio, che ha favorito il passaggio di proprietà della raffineria e si è assicurata accordi di lungo termine per la fornitura di capitali e greggio all'impianto di Priolo e, appunto, la commercializzazione dei prodotti raffinati.

Alcuni degli investitori di G.O.I. Energy possiedono la maggioranza del Bazan Group, uno dei principali gruppi energetici di Israele, che opera il maggiore impianto di raffinazione israeliano (la raffineria di Haifa) trasformando il petrolio greggio nei principali combustibili, tra cui benzina per autovetture, diesel per automezzi pesanti, jet fuel (cherosene) e combustibili per riscaldamento²⁸.

Dato questo stretto legame, non stupisce che, con una sola eccezione, tutte le volte che l'acquirente delle spedizioni dalla raffineria ISAB è esplicitato, si rivela essere ORL, vecchio nome del Gruppo Bazan. Nel rapporto di sostenibilità 2023 del gruppo si legge che "Bazan è un'infrastruttura nazionale fondamentale in Israele, con la responsabilità nazionale di fornire i propri prodotti al sistema economico, alle forze di difesa e ai propri clienti"²⁹. Qualche pagina dopo, Bazan si vanta del ruolo fondamentale svolto "come fornitore di energia per l'economia israeliana durante la guerra di Gaza, con il gruppo che ha avviato operazioni di emergenza". E ancora: "Nei primi giorni di guerra, l'obiettivo principale di questi sforzi era incentrato sulla fornitura di gasolio alla Israel Electric Corporation. A ciò si aggiungono la benzina a 98 ottani e il gasolio per il Ministero della Difesa". Tutte le spedizioni partite dall'Italia e dirette esplicitamente a ORL hanno movimentato proprio carichi di gasolio. "Abbiamo mantenuto l'indipendenza energetica dello Stato di Israele,

²⁵ <https://ep.totalenergies.it/tempa-rossa>

²⁶ [Start Magazine - Tutto su Goi Energy, il fondo cipriota che ha acquistato la Isab di Priolo da Lukoil](#)

²⁷ Vedi la replica di ISAB S.r.l. in appendice.

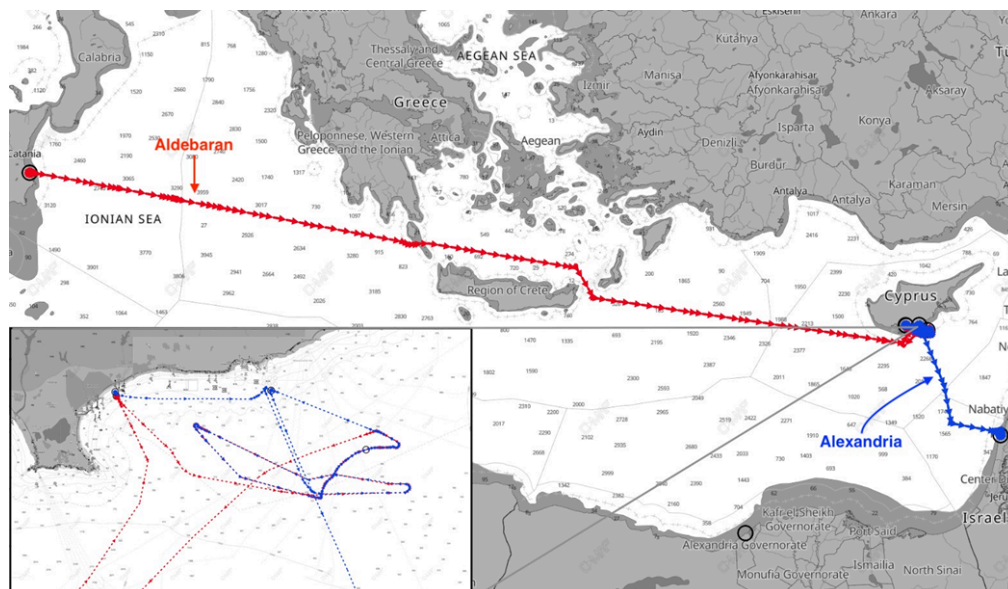
²⁸ [Lukoil conclude agreement on sale of ISAB refinery in Italy](#)

²⁹ [ESG Report Bazan Group 2023](#)

provveduto alle esigenze delle forze di sicurezza” e “sostenuto il fronte interno”, conclude Bazan³⁰.

La prima spedizione dalla raffineria ISAB, un carico di oltre 34,5 mila tonnellate di gasolio, è partita il 25 luglio 2024 a bordo della nave Rolls I (ora Dorado Chem)³¹, per arrivare 4 giorni dopo ad Ashkelon, Israele, al molo gestito da EAPC (Europe Asia Pipeline Company), una società di proprietà dello Stato di Israele che gode di un alto livello di segretezza per ragioni di “sicurezza nazionale” sin dagli anni Cinquanta, quando fu fondata come joint venture tra Israele e Iran. L'azienda funge da punto di accesso centrale per l'energia dello Stato di Israele: circa il 75% delle risorse energetiche utilizzate dall'economia israeliana - tra cui petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati, gas naturale e carbone - transita attraverso le infrastrutture di EAPC. I dati di Marine Traffic confermano la consegna del carico al molo di EAPC. La scarsa trasparenza dell'azienda rende molto difficile verificare l'esistenza di commesse verso l'IDF, ma la proprietà statale della società trasforma ogni relazione commerciale con la EAPC in un contributo alla macchina da guerra di Netanyahu. Il gruppo ORL/Bazan, del resto, è coinvolto anche in questa spedizione in quanto noleggiatore della nave.

La seconda spedizione lascia la raffineria ISAB di Augusta il 17 luglio 2025 con destinazione Haifa, Israele. L'acquirente è specificato come ORL cioè il Gruppo Bazan, la società con contratti con il ministero della Difesa israeliana, mentre il noleggiatore è Trafigura. I dati forniti da Kpler (con fonte “mercato”) registrano un carico di 5.203 tonnellate di gasolio, caricato sulla nave Aldebaran³² il 17 luglio 2025 al porto di Augusta (ISAB) e poi trasferito tra il 21 e il 22 luglio 2025 alla nave Alexandria³³ tramite un'operazione ship-to-ship (STS) al largo di Cipro. Il tracciato dei percorsi su Marine Traffic delle navi Aldebaran e Alexandria confermano l'itinerario indicato da Kpler e lo STS tra le due navi (durato più di 27 ore) e indicano inoltre che il carico è stato consegnato al porto di Haifa, banchina petroli, il 24 luglio 2025. In quell'occasione i dati AIS registrano una riduzione del pescaggio da 6,5 a 4,8 metri, segno che la nave ha scaricato.



Tracciato del percorso delle imbarcazioni Aldebaran e Alexandria. (Fonte: [Marine Traffic](#), [Navico Group](#))

³⁰ ibidem

³¹ Rolls I (ora Dorado Chem), Oil/Chemical Tanker, IMO: 9296119 / MMSI 636025775

³² Aldebaran, Oil/Chemical Tanker, IMO 9723007 / MMSI 311000232

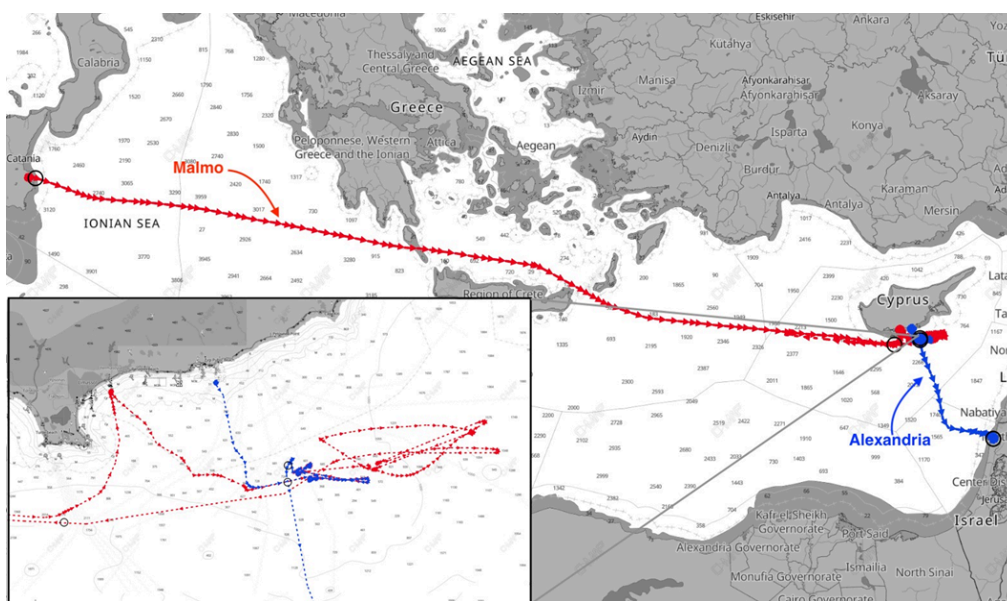
³³ Alexandria, Crude Oil Tanker, IMO 9448889 / MMSI 210412000

Un'immagine satellitare acquisita durante l'operazione ship-to-ship transfer tra le navi Aldebaran e Alexandria, nel momento in cui entrambe le navi trasmettevano come posizione AIS il luogo in cui risultano effettivamente visibili, costituisce una conferma visiva indipendente dell'avvenuto trasbordo.



Immagine satellitare scattata il 22 luglio 2025 mostra la nave Aldebaran ormeggiata alla Alexandria nelle acque antistanti il porto di Limassol, Cipro. (Fonte: [Planet Labs PBC](#))

Pochi giorni dopo, il 24 luglio, secondo Kpler (fonte "algoritmo"), dallo stesso terminale ISAB di Augusta, la nave Malmo³⁴ ha caricato altre 3.366 tonnellate di gasolio con destinazione Haifa, Israele. L'acquirente è indicato nuovamente come ORL, il noleggiatore è RIL, un conglomerato multinazionale indiano con attività su vasta scala nel settore petrolifero e un contratto con la EAPC, di proprietà dello Stato di Israele. Come indicato da Marine Traffic, la Malmo arriva in prossimità di Cipro il 29 luglio e il giorno successivo trasferisce il carico, tramite un'operazione di ship-to-ship transfer di 16 ore e mezza, alla nave Alexandria, che il 31 luglio 2025 attracca in Israele al terminale petrolifero di Haifa: il suo pescaggio scende da 6,5 a 4,8 metri, segno che la nave ha scaricato.

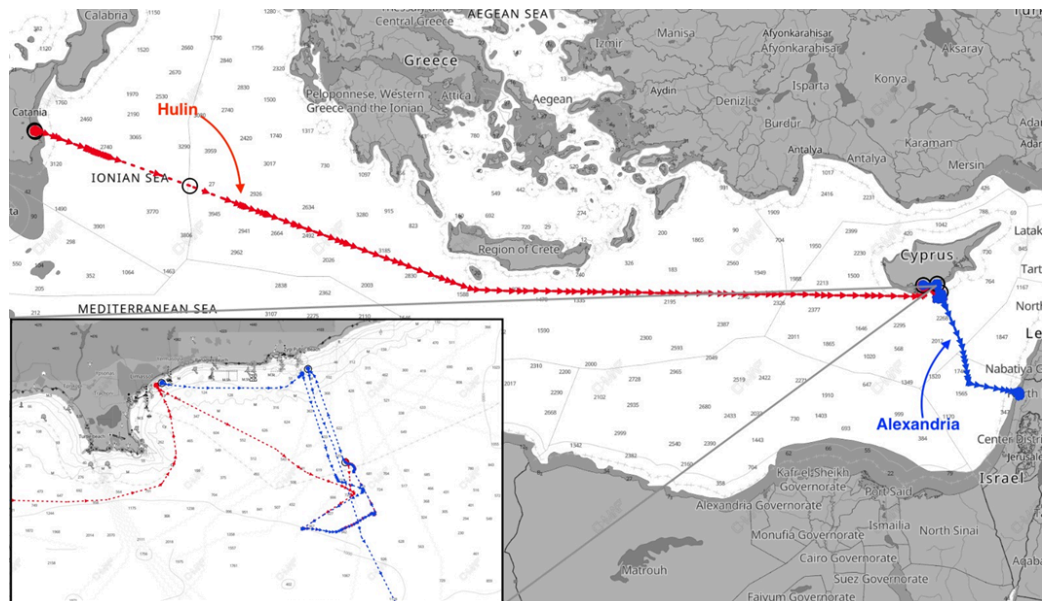


Tracciato del percorso delle imbarcazioni Malmo e Alexandria. (Fonte: [Marine Traffic](#), [Navico Group](#))

³⁴ Malmo, Oil/Chemical Tanker, IMO 9373242 / MMSI 249357000

La quarta spedizione da ISAB, con un carico di quasi 27 mila tonnellate di gasolio, ha viaggiato a bordo della nave Rossa, partita il 26 luglio 2025 da Augusta con destinazione Israele. Secondo l'itinerario registrato da Marine Traffic, la nave Rossa³⁵ fa uno scalo in Egitto per poi dirigersi al porto israeliano di Ashdod ma, con un copione ormai collaudato, il 29 luglio, a circa 75 miglia nautiche (ca. 140 km) dalla costa israeliana, le trasmissioni del sistema automatico di identificazione (AIS) della petroliera vengono interrotte per 3 giorni, finché la nave ricompare nelle vicinanze di dove aveva interrotto il segnale. I dati del pescaggio indicano che la nave abbia scaricato proprio nel lasso di tempo in cui è sparita dai radar. Per questa spedizione nel database di Kpler non è indicato l'acquirente finale, ma solo il noleggiatore della nave: [Gunvor](#), una società internazionale di commercio di materie prime con sede in Svizzera.

Da informazioni di Kpler, il 5 agosto dal terminal ISAB di Augusta con destinazione il porto di Haifa, Israele è partita la nave la Hulin³⁶ con un carico di 1.668 tonnellate di gasolio, consegnato al porto di Haifa alla ORL (Gruppo Bazan). Sempre secondo Kpler, il carico - trasferito tra il 10 e l'11 agosto 2025 tramite un'operazione ship-to-ship (STS) dalla nave Hulin alla Alexandria - è stato scaricato da quest'ultima al porto di Haifa (Israele) il 27 agosto 2025. I dati di Marine Traffic confermano tutti questi spostamenti incluso: un cambio di pescaggio (passato da 5,8 metri a 8) della Hulin ad Augusta e lo ship to ship transfer di 18 ore davanti alle coste di Cipro. Non ultimo, la consegna da parte di nave Alexandria alla banchina petroli del porto di Haifa, Israele.



Tracciato del percorso delle imbarcazioni Hulin e Alexandria. (Fonte: [Marine Traffic](#), [Navico Group](#))

Il 5 agosto 2025 da Augusta è partita anche la Nina An³⁷, con un carico di 33.740 tonnellate di benzina. I dati AIS segnalano che l'8 agosto, a 98 miglia nautiche (180 km) dal porto di Ashdod, secondo uno schema ormai rodato, la nave spegne il sistema automatico di identificazione, per ricomparire 4 giorni dopo nella stessa area. L'acquirente non è specificato, il noleggiatore è la russa Lukoil.

Il 16 agosto 2025 è la nave Valsesia³⁸ a partire dal terminal ISAB Santa Panagia, con un carico di 35 mila tonnellate di diesel e acquirente non specificato, con

³⁵ Rossa, Oil/Chemical Tanker, IMO 9391505 / MMSI 215071000

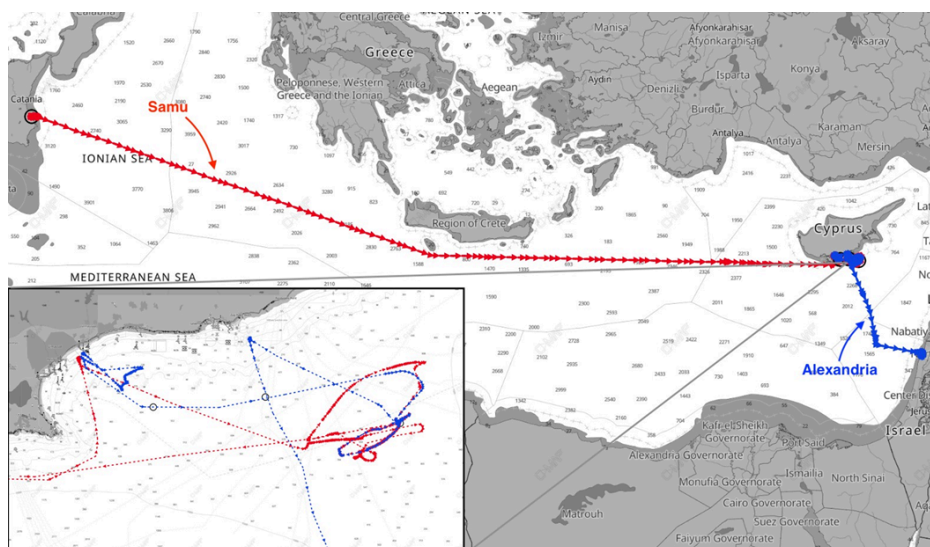
³⁶ Hulin, Oil/Chemical Tanker, IMO 9447043 / MMSI 249437000

³⁷ Nina An, Chemical Tanker, IMO 9451733 / MMSI 249286000

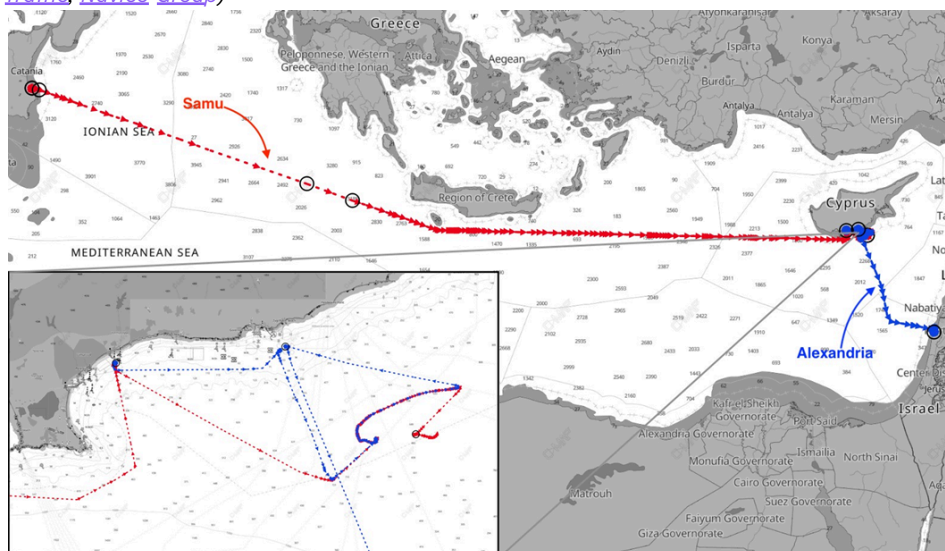
³⁸ Valsesia, Oil/Chemical Tanker, IMO 9385178 / MMSI 215063000

destinazione Israele. I dati di MarineTraffic mostrano che la nave si dirige verso Ashdod, ma il 19 agosto, a 27 miglia nautiche (50 km) dal porto israeliano, spegne l'AIS e lo riaccende 4 giorni dopo nello stesso punto. I dati del pescaggio indicano che nel periodo di navigazione in incognito la nave abbia scaricato il carico.

La nave Samu³⁹ ha fatto due viaggi di fila con partenza dal pontile ISAB Nord del porto di Augusta, in entrambi i casi dopo aver caricato gasolio per la ORL (Gruppo Bazan), l'azienda che, come già detto, ammette pubblicamente di vendere gasolio al ministero della Difesa. La prima spedizione, pari a 5.869 tonnellate di gasolio, è partita il 20 agosto 2025, la seconda - pari a 7.538 tonnellate di gasolio - il 30 agosto. Entrambe destinate ad Haifa, Israele, ma tramite un trasbordo sulla nave Alexandria. Le verifiche su Marine Traffic confermano gli arrivi in prossimità di Cipro della Samu e successivo trasbordo sulla Alexandria: la prima spedizione è arrivata al porto di Haifa il 27 agosto, la seconda il 19 settembre. I tracciati di Marine Traffic confermano i percorsi delle navi Samu e Alexandria indicati da Kpler. Nella seconda spedizione, la vendita è stata intermediata dalla russa Lukoil.



Tracciato del percorso delle imbarcazioni Samu e Alexandria (prima spedizione). (Fonte: [Marine Traffic](#), [Navico Group](#))



Tracciato del percorso delle imbarcazioni Samu e Alexandria (seconda spedizione). (Fonte: [Marine Traffic](#), [Navico Group](#))

³⁹ Samu, Oil/Chemical Tanker, IMO 9458054 / MMSI 248533000

L'ultima spedizione con partenza da ISAB registrata dalla nostra ricerca su Kpler (che copre sino al gennaio 2026) è stata fatta dalla nave Valtellina⁴⁰ il 3 settembre 2025 con un carico di 35mila tonnellate di gasolio. Kpler indica Israele come Paese di destinazione. Il 6 settembre, però, il tracking della nave viene spento a 27 miglia nautiche (50 km) dal porto di Ashdod e dopo tre giorni la Valtellina ricompare nella stessa posizione più leggera, segno che nel frattempo ha scaricato.

Le complicità della raffineria di Busalla

Secondo Kpler, il 18 giugno 2024 la nave Rolls I ha lasciato il porto di Genova con un carico di 9 mila tonnellate di nafta e con destinazione dichiarata il porto di Ashkelon. [Iplom Spa](#), il gruppo che opera la raffineria di Busalla (Genova), ha confermato a Report di aver venduto questo carico di Virgin Nafta al gruppo ORL/Bazan. Come già scritto nel precedente capitolo, Bazan ha contratti con il ministero della Difesa israeliano. Iplom ha anche precisato di non aver effettuato "altre spedizioni verso Israele dopo il 2024" e sostiene che "la transazione con l'acquirente ORL rispetta i regolamenti internazionali e dell'Unione europea, e il prodotto non può essere utilizzato come carburante"⁴¹.

La Virgin Nafta ha un uso primario nella petrolchimica, ma è anche utilizzata per la produzione di carburanti leggeri quali benzina ad alto numero di ottani o jet fuel.

I dati del traffico marittimo confermano che la nave ha attraccato al terminal Porto Petroli di Genova (molo Beta Ponente) tra il 14 e il 18 giugno 2024, per poi arrivare al terminal petrolifero di Haifa (terminal nord, molo ovest).

Le complicità della raffineria Saras

Secondo la ricostruzione del Palestinian Institute for Climate Strategy, "le importazioni totali di petrolio e prodotti raffinati di Israele sono fornite in gran parte da due raffinerie: la raffineria Valero E. Bill in Texas, fornitore chiave di carburante militare, e la raffineria Saras SpA a Sarroch, in Sardegna, ciascuna delle quali rappresenta circa il 17%, per un totale complessivo del 34%"⁴². Nell'arco temporale considerato (ottobre 2023 - gennaio 2026), Kpler ha individuato tre spedizioni partite dalla raffineria Saras di Sarroch (Sardegna) con destinazione Israele.

Il venditore è sempre indicato come [Saras](#), la società proprietaria della raffineria, gestita dalla controllata Sarlux. Nel 2024 il colosso olandese [Vitol](#)⁴³ ha acquisito il controllo della Saras dalla famiglia Moratti. Il 3% della raffineria è nelle mani del gruppo Trafigura, che ha intermediato anche l'acquisizione della raffineria di Priolo da parte di G.O.I. Energy, assicurandosi accordi di lungo termine per la commercializzazione dei suoi prodotti. Secondo fonti di Lukoil alcuni investitori di G.O.I. Energy detengono la quota di maggioranza in Bazan Group⁴⁴ che, come già riportato nel capitolo precedente, rifornisce l'IDF.

⁴⁰ Valtellina, Oil/Chemical Tanker, IMO 9384136 / MMSI 215054000

⁴¹ Si veda la replica integrale di Iplom Spa in Allegato.

⁴² The Palestinian Institute for Climate Strategy, *Fueling Apartheid: How Brazilian Oil and Italian Ports Sustain Israel's War Machine*.

⁴³ The Palestinian Institute for Climate Strategy, *Fueling Apartheid: How Brazilian Oil and Italian Ports Sustain Israel's War Machine*: [5] Vitol is little-known, due to its private nature and the secrecy surrounding its majority shareholders. However, it competes with corporations such as Exxon and Shell, with total revenues exceeding over \$331 billion in revenue in 2024 alone. Its ownership of a significant portion of the global oil and petroleum product trade, represents 7.2 million barrels of oil per day, more than double Brazil's total production.

⁴⁴ [Lukoil concludes agreement on sale of ISAB refinery in Italy](#).

L'acquirente finale delle spedizioni non è mai indicato. Solo nel primo invio, Kpler esplicita gli intermediari, ovvero Trafigura e la russa Lukoil sotto sanzioni USA a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina.

La spedizione intermediata da Trafigura e Lukoil è partita dalla Sarroch il 20 giugno 2025 con un carico di 36 mila tonnellate di diesel a bordo della Kalymnos Dawn (precedentemente: Maria M.)⁴⁵. Come destinazione Kpler indica Israele, dopo aver effettuato uno STS transfer nelle acque antistanti Cipro con la già nota Nina An. Il 24 giugno, a circa 200 miglia nautiche (370 km) dalla costa israeliana, l'AIS viene spento. Ricompare il giorno dopo al largo di Cipro.

Il secondo invio dalla raffineria Saras è partito il 10 agosto 2025 dal molo 3 a bordo della Athina M.⁴⁶, con un carico di quasi 21 mila tonnellate di gasolio e destinazione Israele. Il sistema AIS conferma che la nave era diretta verso Israele prima di spegnere il tracking per circa 36 ore e ricomparire poi al largo dell'Egitto. L'acquirente non è specificato.

Il terzo invio dalla raffineria Saras è avvenuto a bordo della Valcadore⁴⁷, partita il 31 agosto 2025 dalla Sarroch con un carico di 29 mila tonnellate di benzina e acquirente non specificato. Kpler indica Israele come Paese di destinazione. Il 5 settembre, però, a 47 miglia nautiche (87 km) da Ashdod, la nave spegne il sistema di tracciamento per riaccenderlo due giorni dopo nella stessa area.

Nell'agosto 2025, il direttore del Sindacato dei Lavoratori del Settore Petrolifero di Rio de Janeiro aveva denunciato che l'export record di greggio dal Brasile a Israele non avveniva più in maniera diretta, ma indiretta⁴⁸. Anche il rapporto della Relatrice Speciale Onu puntava il dito contro il ruolo del Brasile e della compagnia Petrobras.⁴⁹ Tra i casi di export indiretto, il sindacalista aveva segnalato l'aumento del greggio brasiliano consegnato alla raffineria Sarroch e il contestuale aumento dell'export di carburante dall'impianto sardo verso Israele. Il Palestinian Institute for Climate Strategy ha citato anche i findings di un'inchiesta de *La Izquierda Diario* che rivelano "la crescente dipendenza dell'entità sionista dalle esportazioni di petrolio greggio brasiliano, venduto principalmente da Petrobras e indirettamente convogliato attraverso la raffineria italiana Saras". In particolare, l'istituto citava il fatto che "nel 2024, le esportazioni di petrolio greggio brasiliano verso l'Italia sono aumentate a un tasso molto più elevato rispetto al resto del mondo (4,9%)". Solo nei mesi di giugno e luglio 2025, secondo l'inchiesta, "la raffineria Saras SpA è stata responsabile dell'esportazione di circa 45.000 tonnellate di prodotti petroliferi verso Israele". Non solo: "I dati storici indicano una media di riferimento del 7 per cento di petrolio brasiliano nella miscela del petrolio raffinato della raffineria Saras. Tuttavia, nel giugno 2025, quando le esportazioni verso Israele sono aumentate, la percentuale di petrolio brasiliano utilizzata era pari al 47 per cento"⁵⁰.

Conclusioni

Nonostante le ripetute denunce di ONU, Corte Penale Internazionale, Corte Internazionale di Giustizia e molte ONG sulle violazioni del diritto internazionale da

⁴⁵ Kalymnos Dawn, Oil/Chemical Tanker, IMO 9301885 / MMSI 538012309

⁴⁶ Athina M., Oil/Chemical Tanker, IMO 9644237 / MMSI 241294000

⁴⁷ Valcadore, Oil/Chemical Tanker, IMO 9384112 / MMSI 215057000

⁴⁸ Esquerda Diario: [Investigação inédita Como o petróleo brasileiro vira combustível na Itália para abastecer Israel e o genocídio](#)

⁴⁹ UN, [From Economy of Occupation to Economy of Genocide](#).

⁵⁰ The Palestinian Institute for Climate Strategy, *Fueling Apartheid: How Brazilian Oil and Italian Ports Sustain Israel's War Machine*.

parte di Israele e sul genocidio in corso a Gaza, almeno 5 aziende⁵¹ hanno avuto un ruolo, alcune solo logistico come ENI e ISAB, altre di commercializzazione, nelle spedizioni di greggio e combustibile ad aziende israeliane che intrattengono rapporti contrattuali con il ministero della Difesa israeliano o con l'aeronautica militare. Venendo così meno ad una approfondita *due diligence* sul rischio che i carichi potessero essere utilizzati contro i civili palestinesi. Il governo italiano non ha monitorato su questi interscambi con uno Stato accusato di crimini contro l'umanità.

Nello specifico, Greenpeace Italia ha verificato che due spedizioni su tre che partono dal terminal petrolifero del porto di Taranto operato da Eni sono state consegnate al Gruppo Paz, un gruppo che ha contratti con le Forze armate israeliane. Per la terza spedizione non è stato possibile risalire al destinatario finale. Tutte e tre le spedizioni - secondo quanto dichiarato da ENI "non riguardano greggio di provenienza Eni, ma greggio prodotto nel Centro Olio "Tempa Rossa", a Corleto Perticara (PZ), notoriamente di proprietà della joint venture Tempa Rossa (TotalEnergies EP Italia S.p.A 50%, Shell E&P Italia S.p.A 25%, Mitsui E&P Italia B S.r.l 25%); per una spedizione su ENI ha fornito la documentazione attestante che il greggio era di proprietà di Shell Italia e la vendita è stata organizzata dalla stessa. Per tutte e tre le navi coinvolte nelle tre spedizioni partite da Taranto - Minerva Joy, Seasalvia e Seavalour - i dati di localizzazione AIS risultano inattendibili e, in un caso (Seasalvia), deliberatamente falsificati. La Minerva Joy e la Seavalour hanno disattivato il transponder AIS nel corso del viaggio; la Seasalvia ha adottato una tecnica più sofisticata di identity spoofing (falsificazione dell'identità), riattivando il segnale sotto un'identità falsa (nave "Vianna") con numero IMO e bandiera falsificati. In tutti e tre i casi, immagini satellitari acquisite durante i periodi di interruzione o falsificazione del segnale collocano le imbarcazioni nelle acque antistanti il porto di Ashkelon, dove risultano ormeggiate alla boa SPM n. 3, un'infrastruttura adibita esclusivamente allo scarico di petrolio greggio e collegata a infrastrutture di stoccaggio e agli oleodotti della Europe Asia Pipeline Company (EAPC) diretti alle raffinerie di Ashdod e Haifa.

Cinque spedizioni sulle dieci partite dalla raffineria ISAB e commercializzate - a detta di ISAB - dal gruppo Trafigura sono state consegnate al Gruppo Bazan (fonte Kpler), un gruppo che vanta contratti con il ministero della Difesa israeliano. Le navi con i 5 carichi hanno operato con segnale AIS attivo e hanno effettuato operazioni di trasbordo (ship-to-ship transfer, STS) con la nave cipriota Alexandria, nelle acque antistanti il porto di Limassol. L'Alexandria ha successivamente consegnato il carico alla banchina petroli del porto di Haifa, Israele. Una spedizione ha invece come acquirente EAPC, una società di proprietà dello Stato di Israele, mentre il Gruppo Bazan (ORL) è il noleggiatore della nave. Per le altre quattro spedizioni non è stato possibile risalire al destinatario finale.

Un'altra spedizione destinata al Gruppo Bazan (ORL) è quella fatta da IPLOM, il gruppo che opera la raffineria di Busalla, in provincia di Genova.

Altre tre spedizioni sono partite con destinazione Israele dalla raffineria Saras di Sarroch, di proprietà del gruppo olandese Vitol⁵² (gruppo poco conosciuto ma che ha

⁵¹ Nelle sue ricerche Greenpeace Italia ha potuto identificare - con diversi ruoli: logista/terminalista, trader, venditore, produttore - le seguenti aziende: ENI, G.O.I. Energy/Isab, IPLOM, Shell Italia (Joint venture Tampa Rossa), Trafigura.

⁵² The Palestinian Institute for Climate Strategy, *Fueling Apartheid: How Brazilian Oil and Italian Ports Sustain Israel's War Machine*: [5] Vitol is little-known, due to its private nature and the secrecy surrounding its majority shareholders. However, it competes with corporations such as Exxon and Shell, with total revenues exceeding over \$331 billion in revenue in 2024 alone. Its ownership of a

fatturato 331 miliardi nel solo 2024 e che di fatto lo mette al pari delle big oil come Exxon o Shell) e per il 3% nelle mani di Trafigura. In nessuno dei tre casi Kpler indica l'acquirente, solo in un caso esplicita gli intermediari: Trafigura e la russa Lukoil, sotto sanzioni USA.

Le richieste di Greenpeace per Gaza e il Medio Oriente

Greenpeace sostiene un futuro in cui Israele e Palestina vivano fianco a fianco in pace, entro confini riconosciuti, nel rispetto del diritto internazionale e delle risoluzioni delle Nazioni Unite. In questo momento cruciale, rinnoviamo il nostro appello alla comunità internazionale affinché metta fine alla propria complicità e inazione di fronte al genocidio in corso del popolo palestinese e per un cessate il fuoco in tutto il Medio Oriente.

In particolare per Gaza, Greenpeace chiede:

- Un embargo totale sulle armi, imposto dalla comunità internazionale.
- Un cessate il fuoco incondizionato e permanente (per porre fine all'attacco contro i civili e l'ambiente).
- Il rilascio di tutti i palestinesi detenuti illegalmente.
- L'imposizione di sanzioni mirate contro Israele
- La distribuzione senza ostacoli degli aiuti da parte delle Nazioni Unite e di altre organizzazioni umanitarie nella Striscia di Gaza.
- La fine dell'occupazione illegale della Palestina.

Greenpeace condanna con fermezza anche gli attacchi israeliani in Libano⁵³ e la guerra illegale di Stati Uniti e Israele contro l'Iran, denunciandone i gravi rischi per i civili, per la stabilità regionale e per il rispetto del diritto internazionale. Greenpeace denuncia al tempo stesso la brutale repressione esercitata dal regime iraniano ai danni della popolazione in Iran⁵⁴ e ritiene che i diritti, la sicurezza e la dignità del popolo iraniano debbano avere la priorità. Greenpeace invita tutte le parti a ridurre le tensioni in Medio Oriente e a perseguire soluzioni pacifiche e diplomatiche.

significant portion of the global oil and petroleum product trade, represents 7.2 million barrels of oil per day, more than double Brazil's total production.

⁵³ [Greenpeace response to Israeli military escalation in Lebanon](#)

⁵⁴ [Greenpeace response to strikes on Iran by the US and Israel](#)

Appendice - Repliche

ENI S.p.A.

“Il terminale petrolifero del Porto di Taranto, asset logistico a servizio di attività commerciali, da tempo viene operato da Eni su base concessoria, che serve ogni operatore che vi abbia accesso o ne faccia richiesta. Tali attività sono peraltro soggette al controllo delle autorità preposte alla verifica della legittimità dell’attracco delle navi e delle relative operazioni di carico/scarico dei prodotti.

Le tre operazioni commerciali da voi indicate non riguardano greggio di provenienza Eni, ma greggio prodotto nel Centro Olio “Tempa Rossa”, a Corleto Perticara (PZ), notoriamente di proprietà della joint venture Tempa Rossa (TotalEnergies EP Italia S.p.A 50%, Shell E&P Italia S.p.A 25%, Mitsui E&P Italia B S.r.l 25%).

Eni non ha pertanto preso parte ad alcuna operazione commerciale di vendita o trasporto di greggio di proprietà altrui e ha esclusivamente eseguito, in qualità di terminalista, le mere prestazioni logistiche derivanti dal contratto di servizi in essere con la JV Tempa Rossa, proprietaria del bene caricato. Nello specifico, Eni ha concluso la propria prestazione contrattuale logistica al momento della riconsegna del greggio attraverso il collegamento tra il terminale e la nave.

Ogni altro elemento o decisione relativa a destinazione del carico esula ovviamente da qualsiasi ruolo decisionale di Eni.

Ricordiamo peraltro, come noto, che la quota di greggio di proprietà di Eni prodotto nel Centro Olio “Val d’Agri”, a Viggiano, viene interamente ed esclusivamente raffinata direttamente presso la Raffineria di Taranto o comunque in altri siti Eni, e non è oggetto di compravendite e spedizioni a terzi.

Confermiamo infine il costante impegno al rispetto da parte di Eni dei diritti umani in linea con gli UNGP e le Linee Guida OCSE per le imprese multinazionali sulla condotta responsabile di impresa, anche attraverso l’aggiornamento, nel tempo, dei propri strumenti di gestione”.

ISAB S.r.l.

“In riscontro alla vostra richiesta, vi informiamo che, in base al contratto Master Supply and Offtake Agreement (MSOA) sottoscritto in data 4 maggio 2023, la totalità dell’approvvigionamento di greggio e della commercializzazione dei prodotti finiti della raffineria di Priolo è gestita in esclusiva dal trader Trafigura, mentre ISAB svolge la mera attività di lavorazione (processing), ad eccezione del 10% della produzione esitata via mare che è nelle disponibilità di ISAB per l’approvvigionamento del mercato nazionale italiano. Ne consegue che i carichi da voi individuati sono interamente riconducibili a Trafigura, alla quale vi invitiamo a rivolgervi qualora necessitate di ulteriori informazioni.”

IPLOM S.p.A.

Si fa seguito alla Vs del 4 maggio in epilogo per chiarire che il carico consegnato FOB Genova era di Virgin Nafta, un semilavorato destinato alla Petrolchimica e non ad uso carburante. In merito alle vs Domande:

Vi confermiamo che nel 2024 Iplom ha consegnato questo carico di Virgin Nafta sulla nave inviata dall'acquirente che è il gruppo ORL/Bazan.

Vi informiamo che non sono avvenute altre spedizioni verso Israele dopo il 2024.

La transazione con l'acquirente ORL rispetta i regolamenti internazionali e dell'unione europea, e il prodotto non può essere utilizzato come carburante.

Iplom agisce nel pieno rispetto delle normative europee e rispetta le regolamentazioni doganali. Nelle linee guida ONU non vi è alcuna limitazione all'esportazione di Virgin Nafta verso Israele e pertanto non è stata modificata la politica commerciale.

TotalEnergies

TotalEnergies conferma che nessuna delle tre navi menzionate stava trasportando greggio della società. Di conseguenza, non è nella posizione di poter commentare quanto a destinazione, acquirenti o operazioni che l'hanno riguardato.

Per quanto riguarda le informazioni da voi citate sull'origine del greggio, desideriamo ricordare che ciascun partner di Tempa Rossa commercializza autonomamente la produzione che possiede ed è l'unico responsabile della designazione delle navi incaricate del trasporto dei propri volumi.

Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale

Facciamo riferimento alla vostra richiesta in calce, relativa a un servizio giornalistico sulle esportazioni di prodotti energetici dall'Italia verso Israele, su cui forniamo di seguito alcuni elementi di competenza della Farnesina:

QUADRO NORMATIVO

Si ritiene opportuno premettere che il mercato dell'energia è strutturalmente libero e non soggetto a restrizioni amministrative, se non nell'ipotesi in cui sia vigente un regime sanzionatorio internazionale — diretto, come quello adottato dall'Unione Europea o dalle Nazioni Unite, ovvero indiretto, ad esempio attraverso misure di designazione adottate dagli Stati Uniti, che possono influire sulle decisioni di mercato delle aziende. Nei confronti di Israele non è attivo alcun regime sanzionatorio di tale natura. Ne consegue che le esportazioni di prodotti energetici verso tale Paese sono interamente determinate da dinamiche di mercato e da scelte commerciali degli operatori privati, senza che sussista alcun fondamento normativo per l'introduzione di limitazioni specifiche.

In questo senso, l'interscambio commerciale Italia–Israele si sviluppa nel pieno rispetto del quadro normativo nazionale, europeo e degli impegni internazionali assunti dall'Italia.

INTERSCAMBIO COMPLESSIVO ITALIA-ISRAELE

L'interscambio commerciale tra i due Paesi si conferma attivo e diversificato. Le esportazioni italiane verso Israele hanno raggiunto i 3,5 miliardi di euro nel 2025, un

valore in leggera diminuzione rispetto all'anno precedente (-0,3%). La composizione merceologica delle esportazioni italiane evidenzia una prevalenza di macchinari e apparecchi (17,2%), seguiti da prodotti alimentari (14,5%) e da prodotti delle attività manifatturiere (11,5%). Gli investimenti si concentrano in prevalenza nei settori dell'innovazione energetica e dei servizi.

IL SETTORE ENERGETICO

Gli scambi diretti di prodotti energetici tra Italia e Israele rappresentano una componente marginale del commercio bilaterale complessivo. Nel 2025 le esportazioni italiane di prodotti energetici verso Israele si sono attestate a 178,1 milioni di euro. Tale crescita è riconducibile quasi interamente ai prodotti petroliferi raffinati, con un valore di 164,2 milioni di euro. All'interno di tale categoria, l'incremento è trainato principalmente dagli oli medi (104,5 milioni di euro, in larga parte gasolio per circa 101 milioni) e dagli oli leggeri (59,7 milioni di euro). Le voci relative al petrolio greggio (10,6 milioni), al gas naturale (0,2 milioni) e al coke restano marginali nella composizione complessiva.

Si precisa che i prodotti energetici in questione sono ampiamente scambiati sui mercati internazionali e che il segmento energetico rappresenta comunque una quota minima del totale dell'export italiano verso Israele. Nel mese di gennaio 2026, le esportazioni di prodotti energetici si sono attestate a 0,3 milioni di euro, in contrazione del -59% rispetto allo stesso mese dell'anno precedente.

PROSPETTIVE STRATEGICHE

In una prospettiva di medio-lungo periodo, le scoperte di giacimenti di gas naturale offshore nel Mediterraneo orientale potranno rafforzare il ruolo di Israele come hub energetico regionale. Questa prospettiva si iscrive in iniziative di cooperazione multilaterale già attive— dall'East Mediterranean Gas Forum all'IMEC e al gasdotto EastMed — cui l'Italia partecipa attivamente nella convinzione che la cooperazione energetica costituisca un fattore concreto di stabilizzazione regionale. La sicurezza energetica, interesse condiviso da tutti i Paesi dell'area, rappresenta in questa visione non solo un obiettivo economico, ma un pilastro di integrazione e, in prospettiva, di pace.

Al netto di quanto indicato sopra, l'Italia monitorerà la situazione sul terreno per valutare eventuali restrizioni in termini di interscambio commerciale. Ad esempio, potranno essere introdotte possibili restrizioni alle importazioni dei beni provenienti dai Territori occupati della Cisgiordania, influenzando sulle fonti di finanziamento dei coloni, analogamente a quanto è già avvenuto per materiale d'armamento verso Israele, dove non sono state concesse autorizzazioni all'esportazione ai sensi della Legge 185/1990 da fine 2023.

Credits

Foto Copertina: Tommaso Galli © Greenpeace

GREENPEACE - Ente del Terzo Settore
Via della Cordonata, 7 - 00187 Roma
info.it@greenpeace.org

Questo studio è realizzato con il contributo della Fondazione Umweltstiftung Greenpeace



UMWELTSTIFTUNG | **GREENPEACE**