

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901  
**Crisi energetica**  
Data Stampa 6901-Data Stampa 6901  
**QUANTO CI COSTA IL BLOCCO  
DELLO STRETTO DI HORMUZ**

**ATTUALITÀ**



**DAL GOLFO PERSICO AL MERCATO: COME UNA CRISI LONTANA  
RIDISEGNA PREZZI E ABITUDINI ALIMENTARI DEGLI ITALIANI**



# ENERGIA QUANTO CI COSTI

Le vicende legate al controllo dello Stretto di Hormuz innescano un effetto domino che arriva fino a casa nostra: carburanti più cari, trasporti sotto pressione, inflazione. E alla fine il conto arriva sulla nostra tavola

di Francesco Anfossi



**A lato, una bancarella al mercato: i prezzi della frutta sono aumentati fino al 20 per cento. Sopra, un distributore di carburante: il diesel ha superato la soglia dei due euro al litro, perché è più richiesto, più costoso da produrre e più esposto alle tensioni globali.**

**C**he ci fa lo Stretto di Hormuz sulla nostra tavola? La domanda suona paradossale, quasi provocatoria. Eppure la risposta è meno astratta di quanto si pensi: entra, eccome se entra, ogni volta che facciamo la spesa. Entra nel prezzo di un pomodoro, nel costo di una cassetta di melanzane, perfino nel pane quotidiano. Perché quel braccio di mare lontano, stretto tra Iran e Oman, fulcro della guerra tra Washington e Teheran, è oggi uno dei cuori pulsanti - e fragili - dell'economia globale e sta producendo un effetto a catena che parte dall'energia e arriva dritto nelle nostre tasche. Non è un'esagerazione: da lì transita circa il 20 per cento del petrolio mondiale e quasi un terzo del gas naturale

liquefatto. Quando quel flusso si inceppa, tutto il sistema si irrigidisce. E a pagare, come spesso accade, è l'ultimo anello della catena: il consumatore, in particolare quello europeo, ancor più quello italiano.

Il primo impatto è quello più immediato, quasi automatico: l'aumento dei costi di trasporto. Il petrolio sale, i carburanti rincarano, e con essi tutto ciò che si muove su nave o su camion. Le compagnie aeree, agli sgoccioli, tagliano voli e rotte con conseguenze immaginabili per il turismo. Gli autotrasportatori sono in rivolta e minacciano scioperi, ovvero paralisi, per la fine di maggio. Le compagnie marittime si trovano a fare i conti con premi assicurativi triplicati in alcune tratte, mentre molte navi evitano la zona scegliendo rotte più lunghe e costose. Più chilometri, più carburante, più spese. Una spirale che si traduce in rincari lungo tutta la filiera logistica.

**A questo si aggiunge un elemento meno visibile ma altrettanto pesante: il rischio geopolitico.** L'ipotesi di pedaggi imposti dall'Iran, che possono arrivare a cifre astronomiche per singola nave, introduce un'ulteriore variabile di costo. Non è solo una questione di economia, ma di instabilità. E l'instabilità, sui mercati, si paga sempre cara.

Il risultato si vede sugli scaffali. I prodotti freschi sono i primi a risentirne. Frutta e verdura, trasportate prevalentemente su gomma, diventano più costose già nelle prime settimane di crisi. Pomodori, peperoni, melanzane: alimenti semplici, quotidiani, che iniziano a oscillare verso l'alto, con aumenti che arrivano fino al 20 per cento. **È una dinamica che colpisce soprattutto le famiglie, perché incide sulla spesa di base, quella che non si può comprimere più di tanto.**

Ma c'è un'altra crisi, più silenziosa, che si prepara nei campi: quella dei fertilizzanti. Lo Stret-

to di Hormuz è un passaggio cruciale anche per urea, ammoniaca e fosfati, elementi essenziali per l'agricoltura moderna. Se questi prodotti scarseggiano o aumentano di prezzo – e si parla di rincari fino al 40 per cento – gli agricoltori producono meno e a costi più alti. **È un colpo che non si vede subito, ma che arriva puntuale nei mesi successivi, sotto forma di raccolti ridotti e prezzi maggiorati.**

E poi ci sono le merci che semplicemente rischiano di non arrivare. Il pescato, alcuni prodotti tropicali, determinate derrate che transitano da quella rotta diventano meno disponibili. Non si tratta ancora di scaffali vuoti, ma di un'offerta più incerta, più fragile. E quando l'offerta cala, il prezzo sale: è una legge antica, quasi elementare.

**Gli economisti parlano di inflazione alimentare, ma forse la definizione più efficace è un'altra: una tassa invisibile, che colpisce soprattutto i meno abbienti.** Una tassa che non compare nelle leggi finanziarie, ma che si insinua nelle pieghe della globalizzazione. Ogni passaggio si carica di un costo in più, ogni passaggio lo trasferisce al successivo, fino ad arrivare al consumatore finale.

**Se la crisi dovesse prolungarsi gli effetti potrebbero accompagnarci per mesi, forse anni.** Il 2026 e il 2027 rischiano di essere segnati da una pressione costante sui prezzi alimentari, con un impatto sociale che non va sottovalutato. In fondo, lo Stretto di Hormuz ci ricorda una verità semplice e scomoda: il nostro modo di vivere, anche quello più quotidiano, dipende da equilibri lontani, **che non restano confinati sulle mappe geopolitiche.** Arrivano fin dentro le nostre case, silenziosi ma concreti, sotto forma



**Sopra, molte compagnie aeree continuano a cancellare voli per la penuria di kerosene. Si moltiplicano le segnalazioni di distributori rimasti senza diesel o benzina (sotto).**



di uno scontrino più caro. In questi casi dovrebbe intervenire il Governo per alleviare le sofferenze, ma è stretto dalle procedure di deficit eccessivo di Bruxelles. **L'Italia ha superato dello 0,1 il limite del tre per cento di Prodotto interno lordo.** Il ministro dell'Economia Giorgetti promette "uno scostamento" per contenere i costi dei carburanti ma è tutto sulla carta. Bruxelles ammette eccezioni solo per le spese per la difesa (tra il burro e i cannoni sceglie i cannoni). Intanto la premier Meloni dà la colpa all'Istat che sottostima il Pil: ma basta dare la colpa al termometro in caso di febbre? ■