27-OTT-2026
da pag. 2 / foglio 1

Giornale Forum Moneta

Annuale - Dir. Resp.: Tommaso Cerno
Tiratura, diffusione e lettori non disponibili (Data Stampa 0006901)

DATA STAMPA
45° Anniversario

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

Dal barile al carrello, così la guerra fa salire il carovita

Data Stampa 6901-Data Stampa 6901

Il prezzo del Brent è stabile sopra i 100 dollari al barile e il gasolio oltre i 2,2 euro al litro

Petrolio La crisi in Medioriente ha portato uno choc energetico spingendo i costi alle stelle

Matilde Sperlinga

Sono passati otto mesi dall'inizio della guerra in Medioriente. Una tensione che doveva essere solo momentanea e - secondo gli Usa - risolversi in poche settimane, ma che ha costretto il petrolio a cambiare strade e i mercati a interfacciarsi con prezzi energetici che non si vedevano da anni. Con il blocco dello Stretto di Hormuz e la raffinerie del Golfo sotto assedio, il Brent è salito velocemente sopra i 100 dollari al barile e lì rimane ancora oggi.

Ma come mai il petrolio è così centrale? La realtà è che il suo impatto sul sistema economico non si limita alla semplice quotazione della materia prima. Il petrolio non è un bene qualunque: è il propulsore trasversale dei costi industriali e logistici. Per capire come un rialzo energetico si sia trasformato in inflazione per le famiglie italiane, occorre seguire la catena di trasmissione.

Il primo passaggio è capire che, sul fronte dell'offerta, lo shock geopolitico non si traduce soltanto in barili persi alla fonte. La criticità si scompone in tre fattori misurabili: il petrolio che non viene estratto, quello che non riesce a lasciare il Golfo Persico e quello che arriva a destinazione scontando costi di nolo e assicurativi vertiginosi. Anche in assenza di un blocco totale della produzione e del transito - negli ultimi mesi i barili di petrolio che transito per Hormuz sono tornati a salire a circa 11 milioni al giorno, ovvero quasi il 70% del periodo pre guerra - il solo aumento dei rischi logistici rende l'approvvigionamento europeo più oneroso.

In secondo luogo, la salita del greggio non si trasferisce in modo speculare e istantaneo sui carburanti. Tra i movimenti sul mercato e il distributore agiscono la capacità e i margini di raffinazione, il tasso di cambio euro-dollaro, la logistica e soprattutto la componente fiscale: in Italia accise e Iva pesano per circa il 55-60% sul prezzo finale di benzina e gasolio. Nonostante questo filtro, l'aumento dei carburanti rappresenta il primo ponte concreto verso l'inflazione interna, erodendo il potere d'acquisto delle famiglie e facendo impennare i costi operativi dell'autotrasporto, che movimenta oltre l'80% delle merci su scala nazionale. Ed è proprio così che l'impatto diventa strutturale. I costi dell'energia e dei derivati della raffinazione pesano fino al 20% dei costi finali in molte filiere e le società devono decidere se farsi carico di una simile spesa, o riversarla sui listini. É così che un Stretto a migliaia di chilometri di distanza infuoca l'inflazione con cui gli italiani devono convivere, ora al 4,2%.

Ora non ci resta che guardare al futuro: se i prezzi energetici rimarranno ancora così elevati a lungo, il rischio è che lo shock energetico non potrà più essere un problema solo momentaneo, ma un fattore strutturale. L'inflazione si autoalimenta attraverso la revisione dei listini e le richieste di adeguamento salariale nei rinnovi contrattuali. E una volta che si innesca questa spirale, gli effetti secondari continueranno a condizionare le scelte delle banche centrali, costringendo a mantenere i tassi restrittivi ben oltre il rientro della crisi geopolitica iniziale. Perché una tregua può fermare le bombe e raffreddare nell'immediato i prezzi del petrolio, ma non basta a riportare le economie al punto di partenza.



Energia Per lo Stretto di Hormuz transitano circa 11 milioni di barili al giorno, il 70% del traffico pre guerra

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS6901 - S.30528 - L.1620 - T.1745


L'Italia alla prova della tempesta
Ma ora ha la fiducia dei mercati
IL PORTO SICURO IN


L'Ue in ostaggio di veti e norme
E il gap con Cina e Usa si allarga
EUROPA