Tregua Iran-Usa e caro carburanti, per il calo dei prezzi bisognerÃ aspettare

Descrizione

default watermark

(Adnkronos) â?? Se i mercati tirano un sospiro di sollievo per la tregua di due settimane raggiunta tra Iran e Stati Uniti, i consumatori dovranno aspettare ancora un bel poâ?? per ritrovarne gli effetti alla pompa, sui prezzi dei carburanti. Con una dinamica che lascia sempre perplessi gli automobilisti, infatti, i listini di benzina e gasolio saliti cosÃ¬ in fretta allo scoppio della crisi (al punto da costringere il governo a varare â?? e prolungare â?? un taglio delle accise) impiegheranno molto piÃ¹ tempo, nella migliore delle ipotesi, per ridiscendere a prezzi â??umaniâ??.

Tecnicamente si chiama â??effetto rockets and feathersâ??, ovvero con un aumento da â??razziâ?? (rapidissimi in salita) e discese da â??piumeâ?? (che veleggiano lentamente verso il basso). Prima della crisi â?? mediamente â?? la benzina si aggirava intorno a 1,65 euro il litro e il gasolio a 1,75. Oggi, secondo i dati Mimit, la prima sfiora 1,79 euro mentre il gasolio Ã¨ a un passo da quota 2,18 (con molte pompe su livelli assai piÃ¹ elevati). La percentuale di ribasso che i consumatori si attendono Ã¨ fra il 10 e il 15% (quindi con benefici fra i 100 e i 150 euro lâ??anno per ogni 1000 euro spesi in carburante): non poco, sia per i bilanci delle famiglie che per i costi delle imprese. Come ha ricordato Carlo Cottarelli peraltro â?? nonostante il repentino rincaro, fino a oltre 110 dollari al barile per il petrolio e 65 euro al megawattora per il gas â?? i prezzi si sono mantenuti ancora moderati in una prospettiva storica: nel 2008 il prezzo del greggio raggiunse i 150 dollari al barile, che, corretti per lâ??inflazione, significano 226 dollari di oggi, e nel 2022 il gas raggiunse i 320 euro al megawattora che, sempre corretti per lâ??inflazione, equivalgono a 355 euro di oggi. Una analisi del â??Corriere della seraâ?? su dati dal 2018 in poi ha mostrato come quando il greggio sale il prezzo della benzina ha un andamento in crescita quasi quattro volte piÃ¹ veloce di quello che si registra nelle fasi di discesa.

I fattori da tenere presente sono molti: i rialzi verticali sono stati causati dalle preoccupazioni di distributori e le compagnie petrolifere che hanno comprato a prezzi piÃ¹ bassi ma temendo di dover spendere molto di piÃ¹ in futuro. Di qui un â??anticipoâ?? sui costi futuri, a spese ovviamente dei consumatori. Certo, al momento le quotazioni (che sono sulle forniture future, ricordiamo) sono in rapido calo, ma non ci sono certezze su quanto accadrÃ nelle prossime settimane. Peraltro non Ã¨

ancora chiaro quanto e come la possibile imposizione di pedaggi da parte di Iran e Oman sui prodotti in transito per lo stretto di Hormuz avrÃ un impatto sui costi energetici finali. Come abbiamo imparato, peraltro, non si tratta di quantitativi trascurabili. Oggi la Commissione Europea ha ricordato come dallo stretto di Hormuz normalmente transita lâ??8,5% del gas naturale liquefatto (Gnl) importato complessivamente dallâ??Unione europea, il 7% circa di petrolio greggio e raffinati, e il 40% di diesel e carburanti per lâ??aviazione. Il blocco giÃ visto in queste settimane deve ancora dispiegare appieno i suoi effetti, ma â?? come ha aggiunto la Commissione â?? â??quello che possiamo giÃ prevedere Ã¨ che la crisi non sarÃ di breve durataâ?•, anche nel migliore degli scenari. In questo contesto percioâ?? nessuno degli operatori se la sente di ribassi alla cieca.

Sullâ??andamento dei prezzi Ã¨ importante il ruolo delle scorte stoccate nelle raffinerie. Si tratta di quantitÃ che coprono piÃ¹ o meno due settimane di consumi (cosÃ¬ da avere il tempo di adeguarsi in caso di crisi) e che vengono rilasciate progressivamente sul mercato. Eâ?? evidente che â?? pur con un calo verticale delle quotazioni del barile â?? nessun operatore Ã¨ disposto a immettere carburanti ottenuti da greggio comprato a prezzi assai piÃ¹ elevati. Servono pertanto diverse settimane perchÃ© alla pompa arrivino prodotti acquistati alle â??nuoveâ?? quotazioni. Eâ?? una asimmetria che va a sfavore degli automobilisti e appesantisce gli effetti delle dinamiche del greggio sullâ??inflazione, con ricadute quindi su tutti i consumatori.

default watermark

Una nota positiva â?? tuttavia â?? potrebbe arrivare dalla concorrenza reciproca: venute meno le tensioni geopolitiche, sarebbero soprattutto le politiche commerciali dei singoli gestori a fare la differenza. Per capirci, avendo sufficienti â??rassicurazioniâ?? sulla stabilitÃ dei listini, un singolo operatore potrebbe essere tentato di giocare dâ??anticipo sui ribassi, tagliando i listini. A quel punto, gli automobilisti â?? che hanno a disposizione diversi metodi per tenere dâ??occhio i prezzi dei carburanti nella propria zona â?? potrebbero facilmente riversarsi sul distributore piÃ¹ conveniente. Le file sarebbero assicurate, ma anche il risparmio. E questo inevitabilmente spingerebbe gli altri operatori a non farsi tagliare fuori, ribassando i listini a loro volta. Un circolo virtuoso, si spera, per lasciarsi alle spalle gli extra-costi di una crisi che in Europa nessuno voleva.

â??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione
Aprile 8, 2026
Autore
redazione