



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

Descrizione

(Adnkronos) 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 po' 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 così in fretta allo scoppio della crisi (al punto da costringere il governo a varare e prolungare un taglio delle accise) impiegheranno molto più tempo, nella migliore delle ipotesi, per ridiscendere a prezzi umani.

Tecnicamente si chiama "effetto rockets and feathers", ovvero con un aumento da "razzi" (rapidissimi in salita) e discese da "piume" (che veleggiano lentamente verso il basso). Prima della crisi mediamente 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 a un passo da quota 2,18 (con molte pompe su livelli assai più elevati). La percentuale di ribasso che i consumatori si attendono fra il 10 e il 15% (quindi con benefici fra i 100 e i 150 euro l'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 nonostante il repentino rincaro, fino a oltre 110 dollari al barile per il petrolio e 65 euro al megawattora per il gas 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 inflazione, significano 226 dollari di oggi, e nel 2022 il gas raggiunse i 320 euro al megawattora che, sempre corretti per inflazione, equivalgono a 355 euro di oggi. Una analisi del "Corriere della sera" 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 più 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 bassi ma temendo di dover spendere molto di più in futuro. Di qui un'anticipo 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 accadrà nelle prossime settimane. Peraltro non

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 avrà 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 l'8,5% del gas naturale liquefatto (Gnl) importato complessivamente dall'Unione europea, il 7% circa di petrolio greggio e raffinati, e il 40% di diesel e carburanti per l'aviazione. Il blocco già visto in queste settimane deve ancora dispiegare appieno i suoi effetti, ma come ha aggiunto la Commissione quello che possiamo già prevedere è che la crisi non sarà di breve durata, anche nel migliore degli scenari. In questo contesto perciò nessuno degli operatori se la sente di ribassi alla cieca.

Sull'andamento dei prezzi è importante il ruolo delle scorte stoccate nelle raffinerie. Si tratta di quantità che coprono più o meno due settimane di consumi (cosa da avere il tempo di adeguarsi in caso di crisi) e che vengono rilasciate progressivamente sul mercato. È evidente che pur con un calo verticale delle quotazioni del barile nessun operatore è disposto a immettere carburanti ottenuti da greggio comprato a prezzi assai più elevati. Servono pertanto diverse settimane perché alla pompa arrivino prodotti acquistati alle nuove quotazioni. È una asimmetria che va a sfavore degli automobilisti e appesantisce gli effetti delle dinamiche del greggio sull'inflazione, con ricadute quindi su tutti i consumatori.

Una nota positiva è tuttavia che 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 assicurazioni sulla stabilità dei listini, un singolo operatore potrebbe essere tentato di giocare d'anticipo sui ribassi, tagliando i listini. A quel punto, gli automobilisti che hanno a disposizione diversi metodi per tenere d'occhio i prezzi dei carburanti nella propria zona potrebbero facilmente riversarsi sul distributore più 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.

??

economia

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione

Aprile 8, 2026

Autore

redazione