

28.08.2026

Petrolio: il Brent scende nuovamente verso gli 87 dollari, ma l'Europa non ne risente ancora

Il Brent scende a 86,91 dollari, dopo un calo superiore al 7% in una settimana, sulla scia delle speranze di un accordo sullo Stretto di Hormuz. Tuttavia, l'incidente a una petroliera nello stretto e il persistente aumento dei prezzi dei carburanti dimostrano che l'Europa non beneficerà immediatamente di tale calo.



LT (CON REUTERS)

Il Brent ha registrato un calo di oltre il 7% in una settimana, attestandosi giovedì a circa 87 dollari al barile. Gli investitori puntano su una graduale ripresa dei flussi attraverso lo stretto di Ormuz. Tuttavia, questa distensione rimane puramente finanziaria: sia per le imprese europee che per gli automobilisti, il costo del gasolio e della benzina non scende allo stesso ritmo del greggio. Giovedì i prezzi del petrolio hanno proseguito la loro flessione. Il Brent ha toccato quota 86,91 dollari, in calo dell'1,05%, mentre il WTI statunitense ha perso l'1,11%, attestandosi a 81,32 dollari.

Il mercato anticipa un accordo in grado di regolamentare meglio la navigazione nello Stretto di Ormuz, passaggio marittimo cruciale tra il Golfo e l'Oceano Indiano. L'Iran e l'Oman starebbero cercando di definire i termini di un accordo sul controllo dello stretto. Il primo ministro del Qatar, lo sceicco Mohammed bin Abdoulrahman al Thani, avrebbe dovuto recarsi a Teheran giovedì per riavviare gli sforzi diplomatici relativi al conflitto tra Washington e l'Iran. Il mercato sta quindi scontando la maggiore probabilità di un transito più agevole delle navi. Questa ipotesi spiega l'entità dell'allentamento delle tensioni. Il Brent veniva ancora negoziato a un livello molto più elevato pochi giorni prima, quando l'incertezza sulle esportazioni dal Golfo spingeva gli operatori a incorporare un forte premio di rischio. Già il 25 agosto Reuters riferiva che i colloqui

tra Iran e Oman e l'incremento limitato delle scorte statunitensi stavano contribuendo a far scendere i prezzi.

Una petroliera colpita rivela che l'allentamento delle tensioni è ancora incompleto

La tregua rimane tuttavia fragile. L'agenzia britannica per la sicurezza marittima UKMTO ha segnalato giovedì che un proiettile aveva colpito una petroliera nello Stretto di Ormuz, provocando un incendio successivamente domato. Questo episodio sintetizza il divario tra il mercato a termine e quello fisico. Il mercato azionario può ridurre rapidamente il premio di rischio quando la diplomazia compie progressi. Armatori, assicuratori, commercianti e raffinerie continuano tuttavia a pagare coperture assicurative più costose, a modificare le rotte o a ritardare alcuni carichi fintanto che la sicurezza della navigazione non sia dimostrata. L'Agenzia internazionale per l'energia descriveva, nel suo rapporto di agosto, un mercato in cui l'incertezza geopolitica rimane eccezionalmente elevata. Osservava inoltre margini di raffinazione molto elevati in Europa. Tale margine corrisponde alla differenza tra il valore dei carburanti venduti e il costo del petrolio utilizzato per produrli. Esso può mantenere alto il prezzo del gasolio anche quando il Brent scende.

Dal Brent al gasolio, il calo richiede tempo

Le raffinerie e i distributori smaltiscono le scorte di greggio e di prodotti già acquistati. Successivamente sostengono i costi di raffinazione, stoccaggio, trasporto, assicurazioni, conversione euro-dollaro, nonché le accise e l'IVA. Gli acquisti effettuati nel momento di massima tensione possono quindi continuare a riflettersi al distributore per diverse settimane dopo il calo del Brent. La Commissione europea monitora tali differenze ogni settimana nel proprio bollettino petrolifero, che distingue i prezzi dei carburanti al lordo e al netto delle imposte. La pubblicazione del 26 agosto riguarda i prezzi rilevati al 24 agosto nei 27 Stati membri. Essa consente di separare la quota relativa ai prodotti petroliferi da quella delle imposte nazionali. Il rischio marittimo aggiunge un'ulteriore difficoltà. Anche con un Brent più economico, il nolo può rimanere elevato se le navi devono percorrere rotte più lunghe, attendere una scorta o sostenere un sovrapprezzo assicurativo. Il prezzo finale dipende quindi in misura maggiore dal gasolio consegnato che dal solo indice Brent quotato sui mercati.

Le imprese europee continuano ad assorbire lo shock

Il divario colpisce innanzitutto i settori che consumano gasolio, olio combustibile e cherosene: trasporti su strada, corrieri, edilizia, agricoltura, industria manifatturiera e aviazione. Un calo duraturo del greggio migliorerà i loro margini, ma solo se si rifletterà sui prodotti raffinati e se a sua volta diminuirà il costo logistico. La trasmissione dello shock energetico rimane evidente nei costi industriali. A giugno, i prezzi alla produzione dell'energia nell'area dell'euro superavano dell'8,8% il livello registrato un anno prima. Tale pressione si riflette con un certo ritardo sulle catene di trasporto, sugli acquisti industriali e, talvolta, sui prezzi pagati dal consumatore. Le imprese più esposte sono quelle che non possono né trasferire immediatamente l'aumento del carburante sulle proprie tariffe, né garantire in anticipo i propri approvvigionamenti. Le piccole imprese di trasporto e alcuni operatori del settore agricolo sono particolarmente vulnerabili a questo effetto forbice tra costi energetici elevati e prezzi di vendita rigidi.

L'inflazione importata non diminuirà al ritmo del mercato

A luglio, l'inflazione annuale dell'area dell'euro si attestava al 2,9%, contro il 2,8% di giugno. L'energia ha contribuito ancora per 0,94 punti, mentre i suoi prezzi sono aumentati del 10,3% su base annua. Un allentamento duraturo dei prezzi del petrolio potrebbe rallentare questo canale di inflazione importata, ma deve prima ripercuotersi sul gasolio, sulla benzina, sui trasporti merci e sull'industria. Il ritardo è evidente

nelle statistiche europee. A luglio, i carburanti e i lubrificanti destinati al trasporto individuale avevano registrato un aumento del 16,9% su base annua nell'Unione europea. Il calo dei mercati petroliferi di questa settimana non sarà quindi sufficiente, da solo, a cancellare uno shock già inciso sui bilanci delle famiglie. I dati attesi sui prezzi alla produzione in Francia e sulla massa monetaria dell'area dell'euro consentiranno di valutare la diffusione dell'aumento dei costi energetici. I primi misurano la pressione esercitata sui margini delle imprese. I secondi forniscono, insieme ad altri indicatori, informazioni sulle condizioni di finanziamento e di domanda in cui tale pressione può essere trasferita. Affinché il calo del Brent si traduca in un sollievo per l'Europa, occorrerà ben più di un accordo diplomatico annunciato. Le navi dovranno effettivamente riprendere a navigare, i volumi esportati dal Golfo dovranno tornare, gli assicuratori dovranno ridurre i propri premi e le raffinerie dovranno ritrovare condizioni normali di approvvigionamento. La stabilità dei flussi russi rimarrà l'altra variabile fondamentale.