

Gas, fertilizzanti, cemento: ecco i rincari che mettono a rischio il sistema Brescia

Il boom dei prezzi energetici ha colpito duramente agricoltura, siderurgia, edilizia e automotive

La vicenda

● L'attacco dell'Iran da parte di Usa e Israele ha creato tensioni geopolitiche fortissime con rincari e speculazioni sui costi energetici che stanno penalizzando in modo massiccio le produzioni industriali e agricole bresciane

● La situazione peggiorerà se oggi gli Usa intensificheranno gli attacchi militari

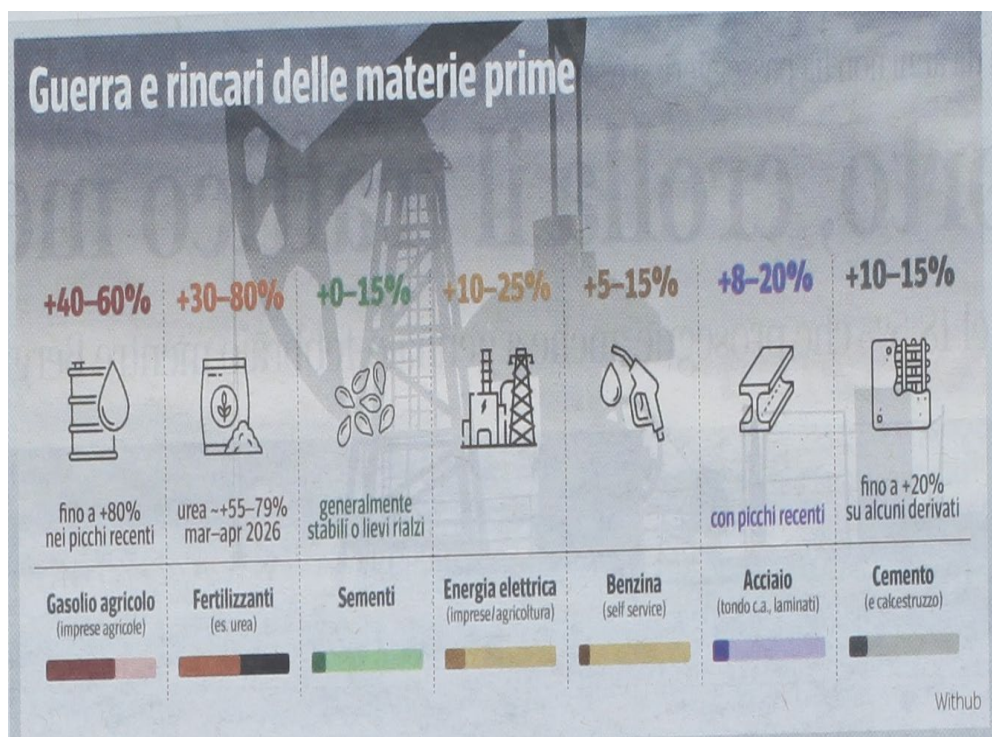
La guerra in Iran ha fatto schizzare all'insù i costi di energia e materie prime ma se oggi, come annunciato via social, Trump dovesse davvero «scatenare l'inferno» promesso, le conseguenze per l'economia bresciana, locomotrice d'Italia, sarebbero disastrose. A farne le spese sarebbero comparti chiave come l'agricoltura e la siderurgia oltre all'automotive.

Basta guardare ai prezzi d'aprile delle materie prime e rapportarli a quelli di un anno fa per rendersi conto delle conseguenze nefaste. Il gasolio agricolo è cresciuto del 60%, i fertilizzanti dell'80% (nel periodo chiave della semina) con l'urea (fondamentale per il mais) arrivata a 835 euro a tonnellata. Poi c'è il +10% del cemento e il +30% del bitume, che zavorrano il settore edilizio, così come il +20% dell'acciaio. Il presidente di Ance Brescia, Massimo Angelo Deldossi, qualche giorno fa si è sfogato con il Corriere: «Così fare impresa diventa impossibile» ha detto chiedendo la proroga dei termini per le opere Pnrr e interventi contro la speculazione.

L'effetto combinato della crisi geopolitica penalizza famiglie e imprese soprattutto

dal punto di vista energetico. Secondo le stime del Centro Studi di Cna Lombardia nel 2026 la bolletta energetica provinciale potrebbe crescere di 559 milioni di euro rispetto al 2025, portando il totale a 3,5 miliardi. A livello lombardo l'incremento complessivo tra elettricità e gas è stimato intorno ai 5 miliardi in più, con Brescia tra le province più esposte. L'energia elettrica registra rincari intorno all'8,5% nel secondo trimestre 2026

Guerra e rincari delle materie prime



mentre il gas naturale ha subito impennate più marcate, fino al +22% su base annua.

Il colpo è particolarmente duro per il settore primario. Il gasolio agevolato ha toccato 1,45 euro al litro contro gli 0,85 euro di inizio anno. Confagricoltura Brescia guidata dal presidente Giovanni Garbelli e Coldiretti Brescia, presieduta da Laura Facchetti, hanno più volte sottolineato che per la zootecnia e l'irrigazione il solo gasolio incide per

il 20% dei costi totali di produzione. Gli agricoltori hanno ottenuto l'estensione del credito d'imposta del 20% sul gasolio agricolo per il mese di marzo (stanziati 30 milioni a livello

Misure strutturali
Confindustria, Ance e associazioni agricole chiedono al governo aiuti non estemporanei

nazionale) ma se non sarà riproposta per aprile ed i mesi successivi la recessione del settore primario è dietro l'angolo.

Sul fronte siderurgico e manifatturiero l'allarme è massimo. «I rincari su greggio e gas rischiano di annullare i benefici del decreto energia approvato la settimana scorsa. La prima preoccupazione per le imprese riguarda quello che rappresenta il tallone d'Achille della nostra industria, ovvero il costo dell'energia» ha detto Giuseppe Pasini, presidente di Confindustria Lombardia nonché patron del gruppo Feralpi, una delle acciaierie che ieri così come a Pasqua, il 25 aprile e l'1° maggio resteranno aperte (con superbonus fino a 500 euro per i dipendenti) per sfruttare il surplus d'energia fotovoltaica a offerta da Terna. La volatilità geopolitica vanifica le misure tampone del Governo (compresa la riduzione temporanea accise) e il viaggio della speranza in Medio Oriente della premier Meloni. Agricoltori e imprenditori bresciani chiedono interventi strutturali per evitare il disastro già vissuto nel 2022 con la guerra in Ucraina.

P.Gor.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

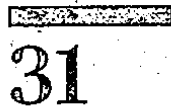
L'aeroporto di Montichiari in crisi: nel 2025 merci in calo del 18,6% E l'anno inizia con un altro tonfo

A gennaio -27%. Lo scalo di Bergamo vola (+73,7%) e supera il D'Annunzio

I dati Assaeroporti sono una sentenza senza appello. L'aeroporto di Brescia-Montichiari ha chiuso il 2025 con 31.411 tonnellate di merci e posta: un tonfo secco del -18,6% rispetto alle 38.568 tonnellate del 2024. Non è un inciampo. È un declino strutturale. A febbraio 2026 il quadro è addirittura peggiorato: -14,5% di merci rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (mentre Bergamo fa un +53% e trasporta più merci di Brescia). Gennaio è andato ancora peggio: -27,5% rispetto ai primi 31 giorni del 2025 mentre Bergamo vola con un +73,7%. Alla faccia del rilancio promesso da Save, primo azionista di Catullo, società

che gestisce gli scali di Verona e Montichiari. Piccolo particolare: a febbraio il fondo internazionale Ardian insieme a Finint Infrastrutture) hanno acquisito quasi il 100% di Milione Spa, la holding che controlla Save.

I dati del 2025 seguono un trend completamente diverso in altri scali lombardi, a riprova che non si tratta di una congiuntura generalizzata. Lo scorso anno Malpensa ha macinato l'ennesimo record, Bergamo è cresciuto del 6,8% mentre Montichiari – che resta quinto nella classifica nazionale per movimentazione di merci – continua a perdere colpi. Eppure sono anni che politica e istituzioni confidano nel promesso rilancio da 100 milioni per realizzare nuovi magazzini (promessi per il 2026-2027) e allungare la pista. Si ripete come un mantra la storia della vocazio-



31

Mila
le tonnellate
lo scorso anno:
7mila in meno
del 2024

14%

Calo
percentuale
registrato a
febbraio da
Assaeroporti

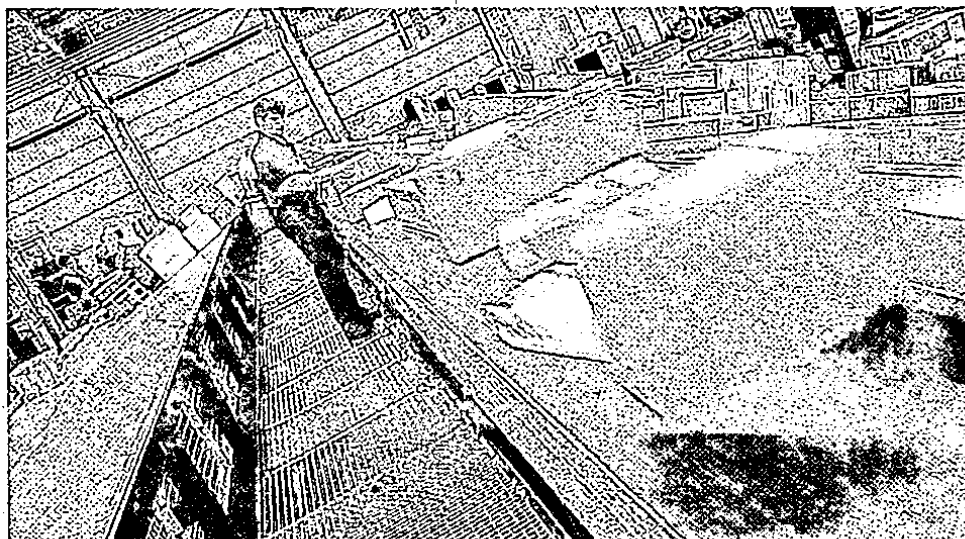
ne «cargo» del D'Annunzio visto che i passeggeri sono ormai un lontano ricordo (da anni non c'è alcun volo di linea). L'obiettivo dichiarato da Save era il raddoppio delle merci movimentate entro il 2030, con proiezioni ottimistiche che arrivano fino a 80-100 mila tonnellate l'anno e il sogno di 430 mila tonnellate nel lungo periodo. Ma dopo il picco del Covid, il traffico merci prima è ristagnato, ora è in calo.

Nel frattempo Malpensa nel 2025 ha raggiunto le 763.118 tonnellate di merci (+4,3%), quasi il 60% del cargo nazionale insieme a Fiumicino. Bergamo Orio al Serio, chiude a 24.531 tonnellate e cresce del +6,8%, grazie a e-commerce e farmaceutica. Montichiari resta inchiodato al ruolo di hub postale notturno per DHL e Poste, con qualche volo MSC sull'Asia, spesso

guerra in Iran e le tensioni sullo Stretto di Hormuz hanno già fatto schizzare i costi del carburante e le tariffe cargo aeree. Su alcune rotte Asia-Europa i noli sono aumentati del 95% in poche settimane. L'import-export italiano ha frenato: a gennaio l'export è calato dell'1,9%, l'import del 3,9%. Per uno scalo come Montichiari, che vive di voli notturni low-cost e merci non urgenti (agroalimentare, manifatturiero leggero), il colpo è serio.

gnifica meno voli, meno entrate, meno giustificazione per gli investimenti promessi, che ora avranno una regia internazionale.

E la politica? Nel 2023 il consiglio regionale approvò a larghissima maggioranza una mozione per far entrare Montichiari nell'orbita degli scali lombardi, sfilandolo ai veneti, che non l'hanno mai fatto «decollare» per non creare un concorrente agli scali di Verona e Venezia. Si era parlato an-



Il patto che non c'è Per anni si è parlato di sinergie lombardo-venete mai concretizzatesi

ridimensionato. Niente automazione avanzata, niente rotte intercontinentali vere; nessuna capacità attrattiva per i grandi player globali che invece scelgono Malpensa, ben più strutturata. E adesso arriva la mazzata geopolitica. La

I corrieri riducono le frequenze o spostano dei volumi sui grandi hub più efficienti e con costi energetici ammortizzati meglio. Il rischio concreto è che il calo di febbraio non sia un'anomalia ma l'inizio di un'emorragia: meno merci si-

Promesse mancate

Save ha un piano d'investimenti da 100 milioni e vuole arrivare a 100mila ton l'anno

che di «potenziali sinergie» con Bergamo, che non ha più lo spazio fisico per estendersi ulteriormente. Ma passano gli anni e non succede nulla di nulla. Anche gli appelli di qualche singolo rappresentante istituzionale sono rimasti lettera morta. Come non ricordare l'Sos di Giorgio Bon-tempi, fino a pochi mesi fa consigliere regionale di Fratelli d'Italia, che chiedeva di rimettere a gara la concessione quarantennale affidata (senza gara) nel 2014 alla Catullo?

Pietro Gorlani

pgorlani@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il primo trimestre

Auto, Brescia va in accelerazione con un aumento in doppia cifra

• Gennaio-marzo di quest'anno: le immatricolazioni in provincia crescono a quota 8.559 con un +18,5% su base tendenziale

BRESCIA Il mercato dell'auto bresciano accelera nel primo trimestre di quest'anno. Dopo un gennaio in aumento sullo stesso mese del 2025, anche se in leggera crescita, i mesi di febbraio e (soprattutto) marzo hanno fatto ingranare una marcia superiore alle immatricolazioni a livello provinciale: anche se è ancora presto per parlare di una vera ripresa del comparto, i primi dati sembrano rappresentare un segnale positivo dopo anni difficili.

Come emerge dal Portale dell'automobilista, il totale delle vetture nuove immesse su strada dai concessionari a livello territoriale dal pri-

mo gennaio al 31 marzo scorsi è pari a 8.559, con un +18,5% guardando alle 7.238 vetture del pari periodo 2025 e un +11,2% sui primi tre mesi del 2024. Nel dettaglio, gennaio 2026 ha registrato un +8,9% tendenziale; ancora meglio hanno fatto febbraio e marzo, con incrementi in doppia cifra (rispettivamente del 20,4% e del 25,4% su base annua).

La propulsione

La grande spinta al mercato dell'auto arriva in particolare dalle vetture ibride, che valgono in totale 4.689 immatricolazioni nel trimestre (di cui la stragrande maggioranza, 4.259, di ibride con motore a benzina), vale a dire quasi il 55% di tutte le auto nuove vendute nel Bresciano. In tutti e tre i primi mesi dell'anno, le ibride a benzina

hanno sempre superato quota mille unità, raggiungendo quota 1.576 a marzo: tra gennaio e marzo le immatricolazioni di questo tipo di auto sono aumentate del 52,7% sul pari periodo 2024 e del 70,1% sul 2023. Ottime anche le performance dell'elettrico, anche se i numeri assoluti restano inferiori: le vetture vendute in provincia tra gennaio e marzo sono state 696 (l'8,1% del totale), contro le 521 del 2025 (+33,5%) e le 303 del 2024 (+129%).

Regge il mercato delle auto a benzina, con 2.106 veicoli venduti al 31 marzo (contro i 1.922 del 2025, ma inferiori rispetto ai 2.703 del 2024), mentre continua il calo del diesel, con sole 505 automobili immatricolate nel trime-

Bene le ibride, soprattutto a benzina
Ok anche le elettriche anche se con numeri inferiori

stre (erano 628 l'anno nei tre mesi dell'anno precedente e 913 due anni prima tra gennaio e marzo). Scende anche l'accoppiata benzina/Gpl, che si ferma a 563 esemplari venduti nel periodo analizzato, in forte calo nel confronto con il 2025 (-39,4%) e l'anno prima (-37,5%).

Guardando ai dati nazionali, elaborati dal Centro Studi Promotor, a marzo sono state immatricolate in Italia 185.367 autovetture con una crescita rispetto allo stesso mese del 2025 del 7,6%, mentre nel primo trimestre dell'anno le immatricolazioni sono state 484.802, con una crescita tendenziale sul 2025 del 9,2%. Questo risultato risente ancora degli incentivi per l'acquisto di vet-

ture elettriche prenotati a partire dal 22 ottobre. Questi bonus hanno influenzato positivamente le immatricolazioni in novembre quando la quota delle elettriche sulle immatricolazioni è salita al 12,2% contro il 5,2% dei primi dieci mesi dell'anno.

L'apporto degli incentivi ha influito anche sui risultati di dicembre, che hanno visto la quota delle elettriche attestarsi attorno all'11% e un contributo positivo vi è stato anche nei primi mesi del 2026 in cui le quote dell'elettrico sulle immatricolazioni sono state del 6,6% in gennaio, del 7,9% in febbraio e dell'8,6% in marzo. Dati da verificare nel prosieguo dell'anno considerare le molte incertezze. **Ma.Vent.**

L'andamento e il confronto nel Bresciano



FONTE: Il Portale dell'automobilista

Withub

IL FENOMENO

Il parco circolante sale con il traino dell'usato

Proiettando i risultati del primo trimestre sull'intero 2026, tenendo conto della stagionalità delle vendite, a livello nazionale si ottiene una previsione per quest'anno di 1.569.188 immatricolazioni. «Non è un risultato positivo», sostiene Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, se si considera che le immatricolazioni sul mercato italiano nel 2019 avevano toccato quota 1.917.106». Nonostante questo il parco circolante continua a salire: molte più persone quando devono cambiare l'auto o acquistare la prima vettura si rivolgono al mercato dell'usato.

Al lavoro a Pasqua nelle acciaierie «Bonus irrinunciabile Pronti a tornare»

- Cancelli aperti negli impianti siderurgici per le tariffe energetiche convenienti e addetti convinti della scelta: «In tempi di difficoltà è necessaria. Saremo qui anche il 25 aprile e il Primo maggio»

PHILIPPE JACQUART

Giorno di festa, giorno di lavoro: un'antitesi alla quale non è semplice abituarsi, nemmeno in periodo di crisi. Forse perché nei giorni festivi si è soliti vedere strade di periferia e di provincia che si svuotano e luoghi di lavoro che vanno in stand-by. O almeno, questa era l'abitudine: le principali arterie verso aree produttive e industriali diventano silenziose lingue d'asfalto, con cancelli chiusi e serrande abbassate simboli di un momento di pausa delle attività. Ci sono i lavoratori per i servizi essenziali, coraggiosi esploratori di quartieri deserti. In un certo senso quel distopico senso di smarrimento che si vive nei giorni festivi era una normalità che oggi giorno si fatica sempre più a trovare: segno dei tempi che cambiano.

La sfida energetica

Il silenzio e i cancelli chiusi non caratterizzano la due giorni festiva di Pasqua e Lunedì dell'Angelo 2026. Il perché era stato ampiamente anticipato nei giorni scorsi: di fronte all'importante crisi energetica, diverse acciaierie bresciane hanno deciso di tenere cancelli aperti e produzione a regime nelle giornate di domenica e lunedì, così da sfruttare energia fortemente scontata a causa del surplus da fotovoltaico in questo periodo.

Terna prevede tariffe convenienti pensate ad hoc per le imprese siderurgiche particolarmente energivore e quest'ultime mettono in

campo importanti bonus per i lavoratori in servizio nella due giorni: ne consegue che l'iniziativa vede fin da subito un'importante partecipazione di occupati. Da Odolo – in 230 operativi alla Ferriera Valsabbia e in 160 alla Iro – a Calvisano, passando per la Feralpi Siderurgica di Lonato, la Duferco Travi e Profilati di San Zeno Naviglio e la Ori Martin in città: in totale sono oltre mille i lavoratori occupati tra Pasqua e Pasquetta nelle acciaierie bresciane.

Festa e lavoro

Negli ultimi due giorni per costoro la routine non è cambiata: sveglia, subito pronti per salire in macchina, compiere il classico tragitto di tutti i giorni così da iniziare un turno di 8 ore. Giornata di festa, giornata di lavoro: c'è un posto in cui tale dicotomia è ben visibile. A San Polo, nella parte storica del quartiere, le campane suonano a festa. Sono le 10 e mezza della mattina di Pasqua, e la vicina chiesa della Parrocchia Conversione di San Paolo è pronta ad accogliere decine di fedeli per la liturgia domenicale. Mentre si sta per vivere uno dei momenti più importanti della festività religiosa, è un altro il piazzale che a qualche decina di metri di distanza si riempie di automobili, motorini o altri mezzi di trasporto. Si tratta dell'ingresso dell'Alfa Acciai, importante industria siderurgica che sorge nel quartiere dell'hinterland sud-est della città. Qui nei due giorni di Pasqua e Pasquetta i lavoratori presenti sono 150: 80 in acciaieria, 70 in laminatoio. Due i turni: dalle 6 alle 14 e dalle 11 alle 19. Alle 10 e mezza San Polo è

quindi spaccata in due dall'omonima via: giornata di festa per chi va a Messa da un lato della strada, giornata di lavoro per chi sta per indossare casco e tuta così da iniziare un turno di 8 ore in acciaieria dall'altro. E non c'è tantissima voglia di parlare. Gli operai arrivano alla spicciolata, per loro è un giorno come un altro: «Sì, è la prima volta che lavoro il giorno di Pasqua – commenta Luciano, 63 anni –, ma in passato ho fatto innumerevoli turni di domenica o in altri giorni festivi». Una novità, quindi, ma fino ad un certo punto: «Comunque stasera alle 8 vado a casa – aggiunge l'operaio – E riesco a stare un po' con la mia famiglia». Nel riflettere sulla scelta presa, Luciano ammette che il bonus ha inciso: «Se non c'era non so se avremmo accettato di lavorare oggi». Circa 600 euro in totale – 350 a Pasqua e 250 a Pasquetta – che spingono Luciano a passare entrambe le giornate in fabbrica. La stessa scelta di Marco, giovanissimo operaio in laminatoio: «Ciascuno fa quello che si sente: io ho dato la mia disponibilità, perché non mi pesa – racconta il 21enne – e il bonus sicuramente aiuta, abbiamo bisogno di lavorare». Anche per Nicolò e Claudio la due giorni di Pasqua e Pasquetta in fabbrica è una novità: entrambi dicono di essere stati convinti dal bonus: «Di questi tempi, non ci si può rinunciare». Ci saranno altri momenti per riposare, vivere momenti in famiglia o periodi di vacanza. Anche perché la prospettiva è quella di un'esperienza che si ripeterà a breve: «Sarò qui anche il 25 aprile e pure il 1° maggio», conclude Luciano. Zaino in spalla si incammina verso l'ingresso dell'acciaieria: per lui il giorno di festa è un normale giorno di lavoro.

«Scelte comprensibili, ma servono politiche strutturali»

• Fim e Fiom:
«Non tutto può essere tradotto in incentivi, qui si parla di relazioni industriali e rispetto»

«Non può essere ridotto tutto a un bonus in busta paga, qui si parla di relazioni industriali e del rispetto delle persone che lavorano». Così Stefano Olivari, segretario generale della Fim Cisl territoriale, commenta la scelta delle acciaierie bresciane di restare aperte nei giorni di Pasqua e Pasquetta, elargendo bonus ai propri dipendenti. «La logica industriale delle aziende energivore nel concentrare il lavoro quando l'energia costa meno non fa una piega - aggiunge Olivari che poi conclude - così però si scarica sui lavoratori».

«Mancano politiche»

Per il segretario generale della Fiom di Brescia, Mauri-

zio Oreggia, le «responsabilità sono chiare. Tutto ciò è dovuto a una mancanza di politiche industriali che affrontino il tema dei costi dell'energia - sottolinea - Dopodiché comprendiamo coloro che su base volontaria si sono resi disponibili perché le risorse messe a disposizione sono importanti per i singoli lavoratori».

La questione, per Oreggia, è strutturale. «Viene meno il diritto delle persone di organizzare la propria vita lavorativa e familiare - commenta -, uno dei motivi che fa scappare i giovani dall'Italia». Il rischio è che la soluzione, evidente risposta emergenziale, diventi una prassi. «Oggi la logica

dell'essere al servizio dell'attività lavorativa la si applica per i costi dell'energia, domani per il mercato - conclude -, ma non si possono quantificare in un bonus i valori che si perdono lavorando durante le festività civili o religiose». Bene rispondere alla crisi, ma per i sindacalisti non tutto può ricadere sui lavoratori.



Critiche I sindacati comprendono la scelte ma non nascondono tutti i loro dubbi



Hormuz blindato, scorte in esaurimento Il sistema Brescia resta col fiato sospeso

Mercati energetici verso una crisi prolungata: contagiate le filiere, l'ombra della recessione mondiale

GLI EFFETTI DELLA GUERRA

ACHILLE FORNASINI

FinTrend- Università di Brescia

☐ L'escalation del conflitto tra Stati Uniti, Israele e Iran ha innescato un'impennata dei prezzi energetici tale da evocare i picchi osservati durante la crisi post-pandemica.

Nel primo trimestre dell'anno, infatti, il paniere dei prezzi delle materie prime energetiche quotate a livello globale esprime un aumento di oltre 80%, a differenza di altri aggregati di commodity che per il momento si mantengono in continuità con gli esiti dello scorso anno.

*Materie prime
previste in aumento
anche nei prossimi mesi
in tutti i comparti*

Il nodo di Hormuz. Sebbene lo shock dell'offerta energetica sia stato finora mitigato da una gestione efficiente delle scorte, le riserve strategiche non sono infinite. La speranza è che tra Washington e Teheran possa aprirsi un canale diplomatico per una risoluzione negoziata finalizzata soprattutto al ripristino del traffico commerciale nello Stretto di Hormuz. Il suo blocco, infatti, contribuisce a ridurre fortemente le offerte globali di petrolio e di gas naturale, che hanno subito anche la compromissione di parte dei relativi impianti di estrazione.

La corsa dei prezzi ha inoltre ripreso slancio dopo le dichiarazioni di Trump, che hanno allontanato le prospettive di un allentamento della tensione. Non a caso i mercati si stanno preparando ad affrontare una crisi sistemica e prolungata, destinata a frenare l'economia mondiale per gran parte del 2026.

Da oltre un mese gli effetti della crisi si ripercuotono sulle filiere industriali, con un'intensità variabile secondo il fabbisogno energetico specifico di ciascun comparto: le tabelle confermano la gerarchia di trasmissione degli aumenti. Riguardo alle materie prime fino-

ra meno colpite, è peraltro plausibile attendersi rialzi nel prossimo futuro soprattutto qualora la persistenza del conflitto mantenesse i prezzi dell'energia su livelli elevati.

La petrolchimica ha subito contraccolpi immediati con rincari pesanti per idrocarburi, monomeri e polimeri plastici.

L'agricoltura in sofferenza. Ma oltre ai prezzi dei carburanti il contagio si abbatte anche sui fertilizzanti basilari per l'agricoltura: per il momento i prezzi di mais, frumento e soia fluttuano lontano dai massimi, ma già si avvertono i primi segnali della potenziale carenza di urea, zolfo e nitrato di ammonio, le cui produzioni si concentrano proprio nei Paesi del Golfo Persico.

Gli aumenti potrebbero richiedere tempo, ma è assodato che l'alta correlazione storica tra costi energetici e prezzi dei prodotti agricoli sia inevitabilmente destinata a produrre i suoi effetti.

Anche la produzione di me-

talli non ferrosi ha iniziato a subire i costi dell'energia, seppur in modo differenziato: il prezzo dell'alluminio, la cui energivora produzione globale è concentrata per il 23% nell'area colpita dalla guerra, è salito di oltre il 18% in un solo mese, surclassando la media degli altri non ferrosi.

Brusco calo dell'oro e dei preziosi: ridimensionati i record di febbraio

Il brusco calo dell'oro e dei preziosi registrato durante il mese di marzo, che ridimensiona i record precedenti, rappresenta d'altra parte la rivalutazione dei tassi reali e del dollaro da parte degli investitori. La debole domanda di acciaio, infine, contribuisce alla stazionarietà dei relativi mercati tranne che in Europa dove si manifestano diffusi rialzi dei prezzi di semilavorati piani e lunghi conseguenti all'introduzione di un sistema regolatorio volto ad allineare i costi ambientali dei prodotti importati da Paesi extra-UE a quelli imposti alle produzioni europee.

PERFORMANCE DEI MERCATI

MATERIE PRIME	2025	2026 1° trimestre	
Metalli: ferrosi, non ferrosi, preziosi	+23,8%	+3,1%	△
Energetici: petrolio, gas, carbone	-13,3%	+80,6%	△
Agro-alimentari: cereali, fibre, gomma	-10,5%	-12,9%	▽
FONTI ENERGETICHE			
Petrolio Brent	-15,7%	+79,2%	△
Carbone termico	-14,6%	+15,3%	△
Gas Europa (TTF)	-41,2%	+73,8%	△
Gas Italia (GME)	-36,9%	+82,4%	△
Elettricità (P.U.N.)	-4,7%	+35,7%	△
PETROLCHIMICA			
Nafta	-20,0%	+73,8%	△
Etilene	-8,0%	+46,3%	△
Propilene	-10,8%	+53,8%	△
Stirene	-17,8%	+50,4%	△
Benzene	-21,9%	+53,9%	△
Butadiene	-31,4%	+75,9%	△
AGROALIMENTARE			
Urea	+11,5%	+84,7%	△
Mais	-3,1%	+3,4%	△
Frumento	-4,3%	+18,1%	△
Soia	-7,5%	+7,4%	△
Cacao	-44,0%	-43,9%	▽
METALLI NON FERROSI			
Alluminio	+17,9%	+18,1%	△
Rame	+43,6%	-2,8%	▽
Nickel	+9,1%	+2,5%	△
Zinco	+3,0%	+5,6%	△
Piombo	+2,1%	-3,5%	▽
Stagno	+41,5%	+10,6%	△
Ottone	+10,9%	+8,3%	△

METALLI PREZIOSI			
Oro	+70,0%	+7,3%	△
Argento	+169,5%	+0,5%	△
Platino	+168,7%	-7,2%	▽
Siderurgia			
CICLO INTEGRALE			
Minerale di ferro (\$)	+7,1%	+2,2%	△
Carbone metallurgico (\$)	+9,6%	+11,7%	△
Coils extra-Ue (€)	-0,5%	+10,6%	△
Coils nazionali (€)	+6,6%	+11,4%	△
Lamiere nere (€)	+6,7%	+12,5%	△
Lamiere zincate (€)	+6,1%	+10,8%	△
FORNO ELETTRICO			
Rottame turco (€)	-6,3%	+10,0%	△
Rottame nazionale - media (€)	-1,2%	+7,6%	△
Tondo per cemento armato (€)	-2,2%	+17,9%	△
Vergella da trafilatura (€)	-4,4%	+10,3%	△
Laminati mercantili (€)	-2,3%	+8,7%	△
Travi (€)	-5,1%	+6,8%	△
INOX			
Lamiere a freddo Aisi 304 (€)	-8,6%	+9,7%	△
Lamiere a freddo Aisi 316 (€)	-6,2%	+6,3%	△
Dati aggiornati al 3 aprile 2026			
FONTE: Fornasini, FinTrend, Università di Brescia			infogdb

Dalle navi agli aerei: i rincari dei carburanti penalizzano la logistica

CAOS NEL GOLFO

■ BRESCIA. L'attuale scenario di instabilità nel Golfo Persico e nel Mar Rosso ha portato al centro delle preoccupazioni mondiali la fragilità delle rotte marittime che connettono l'Asia, il Medio Oriente e l'Europa. Punti di passaggio obbligati come gli stretti di Hormuz e di Bab el-Mandeb si confermano nodi nevralgici per la sicurezza energetica e per il commercio globale. Le recenti tensioni, acuitesi in seguito agli attacchi all'Iran, stanno infatti innescando reazioni a catena sui costi della logistica, sui mercati delle materie prime e sull'efficienza delle forniture: elementi da cui dipende la tenuta della crescita economica.

La sicurezza dei corridoi marittimi tra il Medio Oriente e il Mediterraneo è diventata un fattore strategico vitale: settori industriali chiave - l'automotive, l'elettronica, la chimica e la meccanica avanzata - sono fortemente dipendenti dai flussi export provenienti dai mercati asiatici. Di conseguenza, eventuali ritardi o rincari nelle movimentazioni internazionali si traducono in altrettanti rallentamenti delle produzioni e perdite di competitività.

L'aumento del prezzo dei carburanti sta già esercitando una pressione al rialzo sull'intero complesso delle supply chain, colpendo indistintamente il trasporto di container e quello delle rinfuse secche. Qualora la crisi perdurasse, le aree più colpite sarebbero inevitabilmente l'Europa e l'Asia meridionale a causa della loro elevata dipendenza dalle importazioni energetiche.

Il blocco parziale dei traffici sta già portando a una revisione al ribasso delle stime sul commercio mondiale: secondo le ultime valutazioni dell'agenzia Onu per il commercio e lo sviluppo, per il 2026 si prevede un incremento sensibilmente ridotto, oscillante tra un ottimistico +2,5% e un pessimistico +1,5%, rispetto alla crescita registrata nel 2025 (+4,7%).

La crisi non risparmia il comparto aereo: l'agenzia Drewry attesta che tra febbraio e marzo le tariffe della logistica cargo hanno subito un incremento medio del 95%.

Se i costi del cherosene per aviazione dovessero continuare a salire, gli oneri complessivi di aviotrasporto potrebbero superare i record storici registrati nel 2020, aggravando ulteriormente il quadro inflattivo globale. A. FOR.