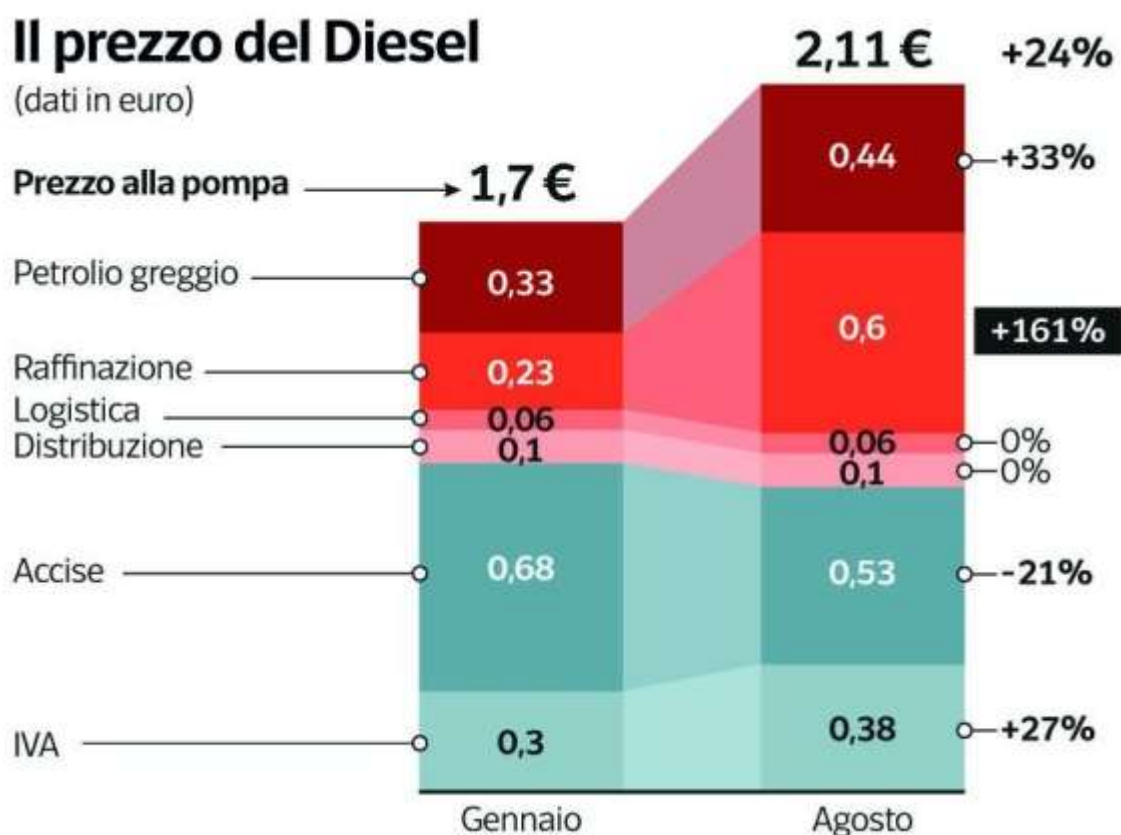


I prezzi da record di diesel e benzina? Il costo delle raffinerie pesa più di petrolio e accise di Francesco Bertolino

Il costo della raffinazione è raddoppiato per la benzina e salito del 161% per il gasolio a causa del blocco di Hormuz e degli attacchi alle raffinerie russe. I maxi-profitti delle major

(Fonte: <https://www.corriere.it/> 1° settembre 2026)



Dal 2009 a oggi 30 raffinerie di petrolio hanno chiuso in Europa, il 30% del totale.

Probabilmente, i proprietari si stanno mangiando le mani: quest'anno avrebbero fatto utili senza precedenti. La trasformazione del greggio in prodotti «utilizzabili» per muovere auto, camion e aerei è infatti l'attività che più ha risentito del blocco dello stretto di Hormuz. E che più ha inciso sull'aumento dei carburanti alla pompa, come dimostra un'analisi ottenuta dal *Corriere* sulle varie componenti di prezzo di benzina e diesel in Italia.

L'impatto della raffinazione

A gennaio la benzina costava sulle strade del Paese in media 1,65 euro; ad agosto ha toccato in media i 2 euro, con un incremento del 21%. Peggio è andata al diesel, passato da 1,70 a 2,11 euro, in crescita del 24% dall'inizio dell'anno. A pesare non è solo né tanto il rialzo del petrolio (+33%), la cui incidenza sul prezzo dei carburanti è passata da 33 a 44 centesimi. Ma soprattutto il costo della raffinazione che è salito da 18 centesimi a 36 centesimi (+100%) per la benzina e addirittura da 23 a 60 centesimi per il diesel (+161%).

Chi choc nel Golfo e in Russia

Come si spiega questo rincaro? Il mercato dei prodotti derivati si sta dimostrando meno elastico di quello della loro materia prima. E quindi meno in grado di assorbire gli choc. **Se prima della guerra la produzione di greggio superava la domanda, l'offerta e i consumi di benzina, diesel e jet fuel erano già in una situazione di (precario) equilibrio.** Prima il blocco di Hormuz lo ha fatto vacillare; poi **gli attacchi ucraini alle raffinerie russe** — e la successiva decisione di Mosca di bandire le esportazioni di diesel — **lo hanno fatto crollare.**

Il crollo delle esportazioni

A causa del venir meno delle forniture dal Golfo e dalla Russia, calcola Goldman Sachs, **l'export di prodotti raffinati è diminuito di 6 milioni di barili al giorno, un quarto del totale.** Scatenando una corsa agli approvvigionamenti che ha fatto lievitare i guadagni delle raffinerie. **I loro margini sono passati dai 10-20 dollari al barile del 2025 a picchi nel 2026 di 60 dollari al barile per il diesel e 90 dollari al barile per il jet fuel.**

Il boom dei profitti

La divisione raffinazione di Chevron ha così incrementato i profitti del 500% nel secondo trimestre, quella di Exxon è passata da una perdita di 1,7 miliardi a un utile di 5,5 miliardi. Il boom dei margini di trasformazione del petrolio ha dato una spinta anche ai conti di Shell, Bp e TotalEnergies, mentre Eni ha registrato un contributo più magro. **È poi probabile che la «fame» di diesel, benzina e cherosene stia garantendo margini generosi anche ad aziende non quotate come Gunvor e Vitol (che due anni fa ha comprato dalla famiglia Moratti Saras e la raffineria sarda di Sarroch).**

Le richieste di Donald Trump

Oltre ad alimentare il dibattito sugli extraprofitti, un simile redditività potrebbe convincere le aziende di settore ad aprire nuove raffinerie negli Stati Uniti e in Europa. **Donald Trump, per esempio, chiede da tempo ai colossi petroliferi americani non solo di ridurre i prezzi alla pompa ma anche di aumentare la loro capacità di raffinazione.** E martedì 1° settembre ha convocato i vertici delle major petrolifere alla Casa Bianca per un inatteso vertice dai contenuti ancora vaghi.

I rischi a lungo termine

Al di là delle considerazioni di autonomia strategica, però, **il ritorno nel lungo termine di un investimento da centinaia di milioni su un nuovo impianto di raffinazione resta incerto.** Secondo alcune stime, infatti, a partire dal 2030 la domanda di benzina e diesel in Europa è destinata a contrarsi di pari passo con l'elettrificazione dei trasporti e con la crescita di carburanti alternativi. **È vero che, secondo Goldman Sachs, i margini di raffinazione sono in ogni caso**

destinati a rimanere elevati anche nel 2027 a causa della necessità dei governi di rimpinguare le riserve strategiche di carburanti, spremute dal blocco di Hormuz. Ma, dopo anni di magra, non sarà facile convincere le major petrolifere a tornare in forze su un mercato capace di oscillazioni da montagne russe.