
**Nota sull'impatto della crisi del Golfo
sull'economia del Lazio**

Aprile 2026

Lo Stretto di Hormuz è comunemente associato al transito del petrolio, ma questa rappresentazione è riduttiva. In realtà, si tratta di uno dei principali snodi dell'economia globale, attraverso cui transitano non solo idrocarburi ma anche una vasta gamma di beni intermedi e materie prime essenziali per il funzionamento delle moderne catene del valore. Il suo ruolo è quindi quello di un'infrastruttura critica globale, la cui interruzione genera effetti che si propagano ben oltre il settore energetico, coinvolgendo industria, logistica, tecnologia e agricoltura.

L'attuale crisi ha reso evidente un aspetto strutturale dell'economia contemporanea: la forte interdipendenza tra sistemi produttivi. Le filiere sono costruite su una logica di efficienza e specializzazione geografica, ma proprio questa configurazione le rende vulnerabili a shock localizzati. Il blocco o la limitazione del traffico nello Stretto di Hormuz non comporta semplicemente un aumento dei costi di trasporto o dell'energia, ma attiva una serie di vincoli a catena che si riflettono su più livelli produttivi. Un singolo punto di interruzione può rallentare o bloccare intere sequenze industriali, anche a migliaia di chilometri di distanza.

Uno dei settori più esposti è quello farmaceutico, che rappresenta un caso emblematico di vulnerabilità indiretta. L'India svolge un ruolo centrale nella produzione mondiale di farmaci generici, ma la sua capacità produttiva dipende da tre fattori strettamente legati alle rotte del Golfo: l'approvvigionamento energetico, l'accesso a intermedi chimici e la logistica internazionale. Una parte significativa del petrolio utilizzato nei processi petrolchimici indiani transita attraverso Hormuz; allo stesso tempo, molte materie prime chimiche arrivano via hub logistici del Golfo, in particolare Dubai. Quando questo sistema si interrompe, si verifica un aumento dei costi di produzione e una riduzione dell'offerta. Considerando che i sistemi sanitari europei operano con scorte limitate, l'effetto si trasmette rapidamente sotto forma di rincari e possibili carenze.

Questa dinamica è particolarmente rilevante per il Lazio, che ospita uno dei principali poli farmaceutici italiani. Le imprese del territorio dipendono in larga misura da principi attivi e intermedi prodotti in Asia e trasportati lungo rotte che attraversano o dipendono indirettamente da Hormuz. La combinazione tra aumento dei costi energetici e difficoltà di approvvigionamento crea una

pressione significativa sui margini, e può tradursi in rallentamenti produttivi o nella necessità di rivedere le strategie di sourcing.

Un secondo ambito critico riguarda i gas industriali, in particolare l'elio, che rappresenta una risorsa fondamentale per la produzione di semiconduttori. La sua offerta globale è concentrata in poche aree, tra cui il Qatar, e dipende dalla lavorazione del gas naturale liquefatto. Questo implica che eventuali interruzioni nella filiera energetica si riflettono automaticamente anche sulla disponibilità di elio. La riduzione delle forniture ha già determinato un aumento dei prezzi e l'attivazione di misure di razionamento da parte dei principali produttori di microchip. Le conseguenze si estendono a tutti i settori che utilizzano componenti elettronici avanzati, tra cui l'aerospazio e la difesa, comparti particolarmente rilevanti per l'economia laziale.

Parallelamente, si osservano tensioni su altre filiere strategiche. I fertilizzanti azotati, prodotti a partire dal gas naturale, diventano più costosi, con effetti diretti sull'agricoltura e indiretti sui prezzi alimentari. I metalli, come l'alluminio, subiscono rincari a causa della riduzione delle forniture dai Paesi del Golfo, incidendo sui costi di produzione in settori come la metallurgia, l'automotive, le costruzioni e il packaging. Anche la chimica di base e il comparto delle materie plastiche risentono della minore disponibilità di feedstock, con un impatto diffuso su numerose attività manifatturiere.

A questi fattori si aggiunge una criticità logistica già in atto. Le tensioni nel Mar Rosso hanno ridotto il traffico attraverso il Canale di Suez, costringendo molte navi a percorrere rotte alternative più lunghe, con un aumento significativo dei tempi di trasporto e dei costi. Il blocco di Hormuz si inserisce in questo contesto aggravando ulteriormente la situazione: le catene di approvvigionamento diventano più lente, meno prevedibili e più costose. Questo genera difficoltà nella gestione delle scorte e nella pianificazione della produzione, aumentando il rischio di interruzioni operative.

Per il sistema economico del Lazio, l'insieme di questi fattori si traduce in un'esposizione significativa su più fronti. Il settore farmaceutico affronta una doppia pressione su costi e approvvigionamenti; l'aerospazio e la difesa risentono delle tensioni sulla filiera dei semiconduttori; la chimica e la manifattura devono gestire rincari delle materie prime e maggiore incertezza logistica. anche il comparto agroalimentare e quello della logistica subiscono

effetti indiretti, legati rispettivamente all'aumento dei costi e alla riduzione dei flussi commerciali, così come il settore della ceramica.

Gli impatti della crisi seguono una traiettoria temporale articolata. Nel breve periodo si manifestano soprattutto attraverso l'aumento dei prezzi dell'energia, dei trasporti e delle materie prime. Nel giro di alcune settimane emergono le prime difficoltà di approvvigionamento, in particolare nei settori più dipendenti da forniture internazionali. Nel medio termine, l'effetto si estende ai prezzi finali, ai margini delle imprese e alla continuità produttiva. Se la crisi si prolunga, si entra in una fase strutturale caratterizzata dalla riorganizzazione delle catene del valore, con una maggiore attenzione alla diversificazione dei fornitori e alla resilienza delle filiere.

A questi impatti sulle filiere industriali si affianca una dimensione meno immediata ma altrettanto rilevante, che riguarda il settore dei servizi. Se l'industria subisce gli effetti attraverso i costi e gli approvvigionamenti, i servizi ne risentono in termini di domanda, prezzi e condizioni operative.

Il canale di trasmissione principale è quello energetico: il rincaro di gas ed elettricità — con il PUN salito del 24% a marzo rispetto a febbraio e il PSV del gas in aumento di un terzo — si traduce in extracosti operativi immediati per distribuzione alimentare, ristorazione e ricettività, settori ad alta intensità energetica e margini strutturalmente contenuti. A questo si aggiunge un secondo canale, più difficile da quantificare ma non meno reale: l'incertezza geopolitica comprime la fiducia di imprese e consumatori, frenando le decisioni di investimento e di spesa.

È tuttavia nel turismo che gli impatti si manifestano con maggiore evidenza, sia in termini positivi sia negativi. Secondo le ultime informazioni, il conflitto ha chiuso o ridotto fortemente gli hub di Dubai, Doha e Abu Dhabi, ma non ha colpito il traffico internazionale in modo strutturale: ha piuttosto rafforzato le rotte già esistenti, con aerei più pieni, e ha innescato uno spostamento progressivo dei corridoi di sorvolo verso il Caucaso.

Le mappe di Flightradar24 degli ultimi giorni di marzo evidenziano un vuoto nel corridoio mediorientale in corrispondenza di Iraq, Iran e Kuwait, ma il traffico aereo non si è fermato e il corridoio caucasico — quello che sorvola Georgia, Azerbaigian e Armenia — è diventato la principale arteria Est-Ovest alternativa.

La domanda internazionale verso Roma conserva solidi punti di resilienza. I mercati più rilevanti per la Capitale - Stati Uniti, in primo luogo, seguiti da Regno Unito, Francia, Germania e più in generale dall'Europa - continuando a costituire l'ossatura stabile della domanda internazionale.

Il vero nodo rimane il prezzo del petrolio. Un conflitto prolungato che mantenga stabilmente i prezzi oltre i cento dollari al barile si tradurrebbe in biglietti aerei più cari e in una contrazione della domanda turistica più sensibile al prezzo, in particolare nei segmenti di lungo raggio.

Un ulteriore fronte di vulnerabilità riguarda la disponibilità di carburante per l'aviazione. Negli ultimi giorni si sono registrate le prime tensioni operative in alcuni aeroporti italiani, con limitazioni temporanee ai rifornimenti di jet fuel e priorità assegnata ai voli sanitari, di Stato e alle tratte a lungo raggio. Non si tratta, almeno per ora, di una carenza strutturale generalizzata, ma di un segnale anticipatore: la filiera del carburante, fortemente esposta alle dinamiche del Golfo, sta entrando in una fase di gestione difensiva delle scorte.

In un contesto di domanda elevata, come quello primaverile e ancor più estivo, anche restrizioni limitate possono tradursi in una riduzione della capacità operativa, con effetti selettivi sulle rotte meno redditizie, in particolare il corto raggio. Questo genera un ulteriore elemento di incertezza per il turismo.