

Torna l'ansia da inflazione occhi su diesel e gas Lagarde va a Washington

La presidente della Bce vedrà l'omologo Warsh e il segretario al Tesoro Bessent. Il ruolo della Cina negli acquisti di greggio

di **FILIPPO SANTELLI**
ROMA

Rischia di essere già finita la distensione tra Stati Uniti ed Iran. E rischia di essere cortissimo il sospiro di sollievo tirato dall'economia globale nelle scorse settimane, quando i prezzi delle materie prime parevano avviati verso una (lenta) normalizzazione. La nuova escalation in Medio Oriente torna ad azzerare il transito di petroliere e gasiere attraverso lo Stretto di Hormuz, dove nonostante le rassicurazioni di Trump il rischio di navigazione è risalito a "severo" e i premi assicurativi schizzati alle stelle. Lo scenario migliore, una crisi passeggera e dall'impatto limitato, appare di colpo molto più problematico; quello peggiore, uno shock inflattivo duraturo, di nuovo possibile.

Il terminal petrolifero saudita di Ras Tanura

Oggi alla riapertura i mercati prenderanno atto della nuova distribuzione del rischio. Quanto sarà brusco l'aggiustamento? Dipende da varie cose. La prima sono gli sviluppi sul campo: la maggior parte degli analisti ritiene ancora che questi missili siano un tentativo dei litiganti di guadagnare potere negoziale, più che un ritorno al conflitto aperto. La seconda è la specificità dei vari mercati. Quello

del petrolio per esempio era stato rapido a scendere dai 120 dollari del picco ai 70 dei valori pre-conflitto, incoraggiato da flussi di export dal Golfo già tornati a un buon 80% e raffreddato da una domanda globale debole. Ma solo se un qualche tipo di tregua reggesse, scrive in una nota Capital Economics, il barile potrebbe chiudere l'anno su questi livelli, non certo in caso di ulteriore escalation. E



I NUMERI



76

Il Brent
Il prezzo in dollari venerdì, lontano dai picchi di 120



48

Il gas
In questa crisi il metano ha oscillato tra i 40 e i 60 euro



2

Il diesel
Negli ultimi giorni è risalito verso quota 2 euro

saranno comunque mesi ad alta volatilità, pieni di rischi al rialzo.

A maggior ragione quindi potrebbero tornare ad infiammarsi i mercati più "tirati". È il caso dei prodotti derivati come il diesel, visto che le raffinerie del Medio Oriente stentano a ripartire e quelle russe sono danneggiate dai colpi ucraini. O del gas naturale, risalito a quota 50 euro, visto che i Paesi europei devono ricostituire scorte mai così basse e che i pozzi del Qatar ci metteranno tempo per tornare a regime.

Il mondo si scopre insomma ancora appeso al futuro status di Hormuz, lo stretto che il regime iraniano ha capito essere la sua grande arma negoziale e per cui una reale soluzione ancora non si vede. Ogni settimana in più di blocco prolunga nel tempo i rincari energetici, e minaccia così di cementare nelle imprese e nelle famiglie un'aspettativa di rialzo dell'inflazione. Questo costringerebbe le Banche centrali a una stretta monetaria più decisa, che rischierebbe di frenare l'economia - specie quella europea, già debole - anche nel 2027. Gli ultimi sviluppi hanno già modificato le attese dei mercati, che ora vedono un secondo rialzo dei tassi della Bce entro fine anno e ne ipotizzano due anche per la Fed americana. Oggi la presidente Lagarde sarà a Washington per incontrare l'omologo Warsh e il segretario al Tesoro Bessent, viaggio spuntato a sorpresa sul suo calendario.

C'è poi un ultimo fattore, dice Matteo Villa, analista dell'Isipi: «Al crollo dei prezzi del petrolio nell'ultimo mese ci ha pensato la Cina, che ha quasi dimezzato le sue importazioni. Ma non potrà e non vorrà farlo a lungo, perché sta attingendo alle scorte. Siamo in una fase di estrema incertezza, in cui ciò che decide Pechino conta quasi più della situazione di Hormuz».

CRIPRODUZIONE RISERVATA



L'INTERVISTA

di **DIEGO LONGHIN**
ROMA

Urso "Se i carburanti risalgono aiuti mirati a imprese e famiglie"

No a interventi a pioggia». In caso di nuova crisi prolungata nello Stretto di Hormuz, il governo punterà su sostegni selettivi per imprese e famiglie a basso reddito. È la linea del ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, già applicata al dossier auto che presenterà domani al tavolo con imprese e sindacati: incentivi specifici e leasing sociale, sul modello francese, per garantire veicoli a noleggio a basse emissioni e a prezzi calmierati a famiglie con redditi medio-bassi.

Ministro, con lo stop allo sconto sulle accise i carburanti sono tornati a salire. Se Hormuz resta chiuso i prezzi cresceranno?

«I mercati si stanno attrezzando a una situazione di prolungata instabilità: l'Opec aumenta la produzione e si rafforzano rotte alternative. Ma il mondo in cui viviamo è segnato da conflitto, imprevedibilità e incertezza. Dobbiamo ridurre la dipendenza dall'estero e puntare sull'autonomia strategica, a partire da energia elettrica e materie prime critiche».

Tornerà a fare pressing sui petrolieri?

«Serve responsabilità da parte di tutti. Se però i prezzi alla fonte dovessero crescere sensibilmente a

fronte di blocchi alla navigazione, adotteremo misure efficaci e tempestive, come già fatto».

Un nuovo sconto sulle accise?

«Preferisco interventi mirati per imprese e famiglie a reddito più basso. Ma dipenderà dagli eventi: nulla è da escludere».

La crisi internazionale si innesta su una situazione in Europa difficile. Le difficoltà di Volkswagen sono la cartina tornasole delle difficoltà dell'industria europea. Martedì si riunirà il tavolo auto: quali soluzioni?

«Partiamo dall'Europa: vogliamo cambiare regole che hanno portato al collasso l'industria automobilistica. Tre anni fa avevamo già capito per primi che il Green Deal, così impostato, avrebbe favorito la tecnologia e l'industria cinese. Grazie all'Italia il cantiere delle riforme è aperto e puntiamo alla piena neutralità tecnologica. Dobbiamo lottare perché la proposta della Commissione ancora non basta, anche se il commissario Séjourné ha riconosciuto l'intuizione italiana sui biocarburanti. Questo deve essere l'anno delle riforme».

I problemi tedeschi colpiranno anche l'industria italiana?

«Purtroppo, sì. La nostra componentistica lavora molto per le case tedesche: esportiamo in



66 No a interventi a pioggia come il taglio delle accise, meglio dare priorità ai redditi più bassi

66 La crisi dell'auto tedesca si sentirà anche qui in Italia, anticipiamo il made in Europe

ADOLFO URSO
MINISTRO DELLE IMPRESE

Germania quasi 5 miliardi. 3,6 di sole parti meccaniche. Per questo ho chiesto a Séjourné di anticipare il "Made in Europe", così che appalti e incentivi vadano a veicoli con il 70-80% di componenti europei. Al tavolo presenteremo poi misure da un miliardo per innovazione e investimenti delle Pmi».

Stellantis sta meglio o peggio di Volkswagen?

«Stellantis si è mossa prima, anche grazie alla pressione del governo: via Tavares, nuova politica industriale, piattaforme e modelli più vicini al mercato. Mentre altrove si parla di chiusure e licenziamenti, in Italia la produzione cresce: +27% di auto nei primi cinque mesi e cassa integrazione in calo del 30% nella maggior parte dei siti. Il 2025, l'anno nero, è alle spalle. Le case tedesche pagano ritardi ed esposizione in Cina».

L'Europa prova a frenare l'export cinese e ad attirare produttori nell'Ue. Funzionerà?

«È la nostra linea: prima misure antidumping per difendere il mercato interno, poi Made in Europe. I produttori cinesi hanno capito che, per restare sul mercato europeo, dovranno produrre qui. Produrre, non assemblare».

Pochi cinesi per ora guardano all'Italia? Produrre qui costa troppo

come dice l'ad di Stellantis Filosa?

«Non è così. Diverse case stanno valutando l'Italia, in partnership con Stellantis o da sole. Non possiamo offrire energia meno cara della Spagna, che ha il nucleare, ma abbiamo design, innovazione e componentistica di prim'ordine, oltre a una stabilità politica riconosciuta. È il nostro vantaggio competitivo».

L'Italia vuole attrarre produttori da Pechino?

«Sì, lo diciamo dall'inizio, con trasparenza e regole chiare. Nella missione a Pechino del 2024 ero con il presidente di Anfia: il messaggio è stato netto, benvenuto chi produce con la filiera italiana».

Il Boston Consulting Group prevede il 30% di fabbriche europee in eccesso. Finiranno ai cinesi?

«Alcune chiuderanno, altre potranno essere acquisite da case cinesi».

Incentivi 2026: cosa cambia e come sarà il leasing sociale?

«Presenteremo al tavolo il nuovo Dpcm: circa 1,35 miliardi fino al 2030, con una discontinuità netta. Basta bonus a pioggia che spesso finanziano auto prodotte altrove: serve un piano per la filiera. Il 70% delle risorse va all'offerta, con accordi per l'innovazione e mini-contratti di sviluppo per la componentistica. Sulla domanda restano sostegno ai veicoli commerciali, bonus colonnine e retrofit a gas. La novità è il noleggio sociale a lungo termine, per tre anni, sul modello francese. Sarà gestito dall'Ac. La transizione deve essere per tutti: la mobilità sostenibile non può diventare un privilegio».

CRIPRODUZIONE RISERVATA