



RASSEGNA STAMPA
CONFINDUSTRIA FOGGIA
17 settembre 2026



BARI DAL 19 AL 27 VETRINA SULL'INNOVAZIONE DELLE AZIENDE

Fiera del Levante, Mazzi alla cerimonia inaugurale

VOLPE A PAGINA 5 >>>

FIERA DEL LEVANTE

DAL 19 AL 27 SETTEMBRE

TAGLIO DEL NASTRO

Per nove giorni avranno luogo convegni, forum, workshop e appuntamenti tematici insieme a spettacoli ed eventi serali

L'OFFERTA ESPOSITIVA

Attraverserà diversi settori: arredamento, food edilizia, automotive, benessere, casalinghi e la tradizionale Galleria delle Nazioni

Campionaria al via, forfait Meloni

Sabato il ministro Mazzi all'inaugurazione. Imprese e innovazione in primo piano

ROSANNA VOLPE

● Sarà il ministro del Turismo Gianmarco Mazzi a tagliare il nastro dell'89esima edizione della Fiera del Levante di Bari, in rappresentanza del Governo. Non ci sarà invece la presidente del Consiglio Giorgia Meloni: per il quarto anno consecutivo, dunque, l'inaugurazione non vedrà la presenza di un premier. Archiviata la questione Meloni, l'attenzione si sposta sui contenuti dell'edizione 2026, in calendario dal 19 al 27 settembre: dialogo, imprese, innovazione e Mediterraneo saranno i temi centrali. La manifestazione è stata presentata ieri dal presidente della Regione Puglia Antonio Decaro, dal sindaco di Bari Vito Leccese e dal presidente di Nuova Fiera del Levante, Gaetano Frulli.

«Il dialogo parte da Levante - Imprese, popoli e culture al centro del Mediterraneo» è il tema scelto per una Campionaria che punta a rilanciare la vocazione storica della Fiera come luogo di incontro tra imprese, persone, territori e culture. Per nove giorni alla tra-

dizionale attività espositiva si affiancheranno convegni, forum, workshop e appuntamenti dedicati all'innovazione, alla ricerca, alla salute e al sociale, insieme a spettacoli ed eventi serali.

L'offerta espositiva attraverserà diversi settori: arredamento, edilizia, automotive, benessere, casalinghi, shopping, food, istituzioni e terzo settore, senza dimenticare la tradizionale Galleria delle Nazioni. Uno spazio specifico sarà dedicato all'innovazione con Pulse 2.0, il padiglione pensato per mettere in contatto idee, tecnologia, imprese e giovani attraverso talk, hackathon, pitch e attività dedicate alle nuove competenze.

Ampio anche il programma degli incontri, con il coinvolgimento, tra gli altri, di Banca d'Italia, Camera di Commercio di Bari, Università degli Studi di Bari Aldo Moro, Fondazione Enasarco, Forum Italiano dell'Export, Inps, Fadoi e Istituto Tumori Giovanni Paolo II. Tra gli appuntamenti figurano le Giornate del Mezzogiorno, il confronto sul ruolo della Zes per la crescita del Sud, la Research Week di Uniba, gli in-

contri sull'intelligenza artificiale e sull'internazionalizzazione e la Notte dei Ricercatori.

«Sarà la Campionaria del dialogo - ha spiegato Frulli -. Uno strumento che dobbiamo ricominciare tutti a utilizzare e che serve in ogni ambito, non solo tra i popoli, le culture e gli Stati, ma anche nell'economia e nelle famiglie». Frulli ha annunciato anche la nascita del think tank della Campionaria, destinato a raccogliere contributi e riflessioni sui temi che saranno affrontati durante la settimana, dalla sanità alla ricerca, dall'economia al sociale.

Per Decaro, la Campionaria resta «uno dei momenti più attesi dell'autunno pugliese. Da 89 anni l'apertura delle porte della Fiera del Levante segna la



ripresa dell'attività politica, economica e sociale della nostra regione». Il presidente della Regione ha però evidenziato anche un altro elemento: «Quest'anno, in scia con gli ultimi anni, le porte della Fiera non si sono mai chiuse». Un risultato che, secondo Decaro, conferma la possibilità di far vivere il quartiere fieristico durante tutto l'anno.

Leccese ha richiamato invece la vocazione originaria della Fiera e il suo rapporto con il Mediterraneo. «La Fiera sta recuperando pienamente la sua vocazione originaria, tornando a essere luogo di incontro, di confronto e di dialogo, oltre che spazio nel quale raccontare la vivacità imprenditoriale del nostro territorio». Il sindaco ha sottolineato anche il valore del richiamo ai Paesi del Mediterraneo, del Medio Oriente e dell'Europa sud-orientale, in un contesto internazionale segnato da guerre e tensioni. «Da Bari vogliamo ribadire un messaggio di pace e, allo stesso tempo, cominciare a prepararci alla pace, nella speranza che sia stabile e duratura. Perché senza pace non c'è futuro».

Accanto alla dimensione economica e istituzionale, la Campionaria conferma l'attenzione al sociale e alle famiglie, con un'area dedicata ai bambini e la presenza delle realtà del terzo settore. Prosegue anche la collaborazione con Unicef Italia: il 5% del ricavato di ogni biglietto sarà devoluto all'organizzazione. Spazio infine a cultura e spettacolo. Nell'Area 47 Ovest sono previste cinque serate: il 19 settembre il Cantatour 2026 con i Gipsy Kings, il 20 «Che sera in Fiera», il 25 il Gianni & Renato Ciardo Show, il 26 Mandrake con il podcast itinerante «Imbarazzo costante», seguito dal concerto di Al Bano, e il 27 settembre il concerto di Raf. Domenica 27 settembre tornerà anche l'appuntamento dedicato a San Nicola: alle 18, nell'Anfiteatro della Fiera del Levante, sarà celebrata la messa officiata da padre Giovanni Distante, priore della Basilica di San Nicola, preceduta dal corteo storico e dalla processione del quadro del Santo.



FIERA DEL LEVANTE Ieri la presentazione dell'edizione 2026

NEL DIRETTIVO

Didonna eletto vice presidente Federconfidi



FEDERCONFIDI Nicola Didonna

● Il Presidente di Fidit Nicola Didonna è stato eletto vice presidente Nazionale di Federconfidi durante il Direttivo a seguito dell'assemblea nazionale dei soci che si è tenuta a Roma.

La federazione costituita nel 1972 riunisce i Confidi di area confindustriale e rappresenta 16 consorzi e cooperative di garanzia collettiva fidi distribuiti sull'intero territorio nazionale, per un totale di circa 140mila piccole e medie imprese e garantisce finanziamenti alle Pmi per circa 1,7 miliardi di euro.

«Sono consapevole della responsabilità che mi viene affidata, che rappresenta una doppia sfida: Rappresentare le istanze di tutti i Confidi compresi i minori controllati dall'Organismo Confidi minori in Italia ed individuare nuovi percorsi per essere sempre più al fianco delle piccole e medie imprese che devono prepararsi ad affrontare al meglio il processo di transizione in atto.

«Da uomo del Sud, profondamente radicato nelle realtà locali, so bene che se non facciamo noi per primi come Confidi un salto di qualità, aggiungendo alla classica garanzia un ventaglio di nuovi servizi, come l'assistenza alla gestione al fianco delle imprese, come facciamo a pretendere che le imprese, soprattutto le piccole, facciano altrettanto?». [red.pp]



Petrolio, prezzo reale oltre 150 dollari

Noli e premi in aumento

Noleggiare una petroliera costa fino a un milione di dollari al giorno

Differenziali record sul mercato fisico a causa della scarsità di greggio

La quotazione del Brent è vicina a 110 dollari. Ma se nei mercati finanziari il rally del petrolio preoccupa, nel mondo reale un barile di greggio oggi costa molto più caro: una raffineria che voglia approvvigionarsi in tempi brevi arriva facilmente a pagare oltre 150 dollari, una volta inclusi i costi di trasporto e i differenziali di prezzo normalmente applicati alle forniture fisiche, voci che stanno registrando rialzi ancora più rapidi e intensi rispetto a quelli finora messi a segno dai cosiddetti "barili di carta".

Sissi Bellomo — a pag. 5

Tra noli e sovrapprezzi il petrolio nella realtà supera 150 dollari

Energia. Noleggiare una petroliera costa fino a un milione al giorno
Differenziali record sul mercato fisico a causa della scarsità di greggio



I noli marittimi delle petroliere sono a livelli mai visti: da due a cinque volte i massimi storici del 2020



Lo stop all'export saudita dal Mar Rosso penalizza soprattutto l'Europa: per sostituire i carichi cancellati costi record

Sissi Bellomo

Brent vicino a 110 dollari? Se il rally del petrolio sui mercati finanziari preoccupa, nel mondo reale un barile di greggio oggi costa molto più caro: una raffineria che voglia approvvigionarsi in tempi brevi arriva facilmente a pagare oltre 150 dollari – e in qualche caso forse anche più di 200 dollari – una volta inclusi i costi di trasporto e i differenziali di prezzo normalmente applicati alle forniture fisiche, voci che stanno registrando rialzi ancora più rapidi e intensi rispetto a quelli finora messi a segno dai cosiddetti "barili di carta".

Alcuni greggi a pronti, simili a quelli che sono venuti a mancare nel Golfo Persico, vengono offerti a prezzi intorno a 150 dollari al barile sul mercato spot, contro i 105 dollari circa cui scambiava ieri il Brent all'Ice. Gli stessi greggi – considerati meno pregiati di quelli leggeri e poco solforosi – prima della guerra costavano di solito meno del Brent. E quest'ultimo a febbraio era intorno a 70 dollari. E poi c'è il trasporto. Anche senza contare polizze di assicurazione e altri costi accessori, il solo noleggio della

nave oggi può aggiungere altri 20 dollari al barile, anche quando il carico arriva da regioni molto lontane dal Medio Oriente: questo è il livello raggiunto proprio ieri dai noli tra l'Africa Occidentale e la Cina.

Sono soprattutto i noli marittimi ad aver preso letteralmente il volo nelle ultime settimane, portandosi ai massimi storici su quasi tutte le rotte e in quasi tutte le categorie di navi cisterna, fino a superare un milione di dollari al giorno nel caso più estremo – per quanto in larga parte teorico – riferito ai viaggi delle petroliere più grandi tra il Golfo Persico e la Cina. Sulle altre rotte, incluse quelle che non presentano rischi, i noli delle Vlcc (Very Large Crude Carriers, capaci di trasportare 2 milioni di barili di greggio) sono comunque tutti al record storico, con punte che in molti casi superano 400mila dollari al giorno. Per raggiungere l'Estremo Oriente dall'Oman, evitando quindi il passaggio dallo Stretto di Hormuz, si arriva anche a 600mila dollari.

Sono valori fino a poco tempo fa inimmaginabili: tanto alti da far pensare a un caso di "fat finger", un errore di digitazione di un trader di-

stratto, commenta Greg Miller sulla testata specializzata Lloyd's List. «Persino i veterani più esperti osservano gli attuali sviluppi del mercato e si grattano la testa», si legge in un report di Poten & Partners. In passato, ricorda il broker marittimo, i ricavi delle Vlcc si erano spinti al massimo intorno a 200mila dollari al giorno e questo comunque è avvenuto molto di rado, solo nelle fasi di tensione più acute, come nel 2020 all'epoca della pandemia da Covid e prima ancora nel 2008, quando un boom della domanda di petrolio si era scontrato con una capacità di trasporto storicamente molto bassa.

Questo che stiamo vivendo però è un periodo davvero eccezionale, segnato nel caso dei combustibili dal-



L'impatto di due guerre: quella in Medio Oriente – dove si è infiammato anche il fronte sul Mar Rosso – e quella tra Ucraina e Russia. In entrambe le regioni il crollo della produzione di greggio e prodotti raffinati si associa a gravi limitazioni del trasporto marittimo. Anche nel Mar Nero la navigazione commerciale è semi paralizzata, oggi come oggi in modo ancora più drastico che nel Golfo Persico, dove i transiti nello Stretto di Hormuz, benché inferiori a prima della guerra, appaiono anzi di nuovo in ripresa. Sono transiti che avvengono in modo semi-clandestino, con trasbordi da una nave all'altra. E proprio questa pratica è una delle cause che hanno fatto esplodere i noli marittimi, perché sottrae capacità di trasporto, bloccandola a lungo in modo inefficiente in Medio Oriente. La capacità viene ridotta anche dai tempi di navigazione, che si allungano in modo anomalo: l'escalation nel Mar Rosso costringe di nuovo molte navi a circumnavigare l'Africa.

Molti analisti suggeriscono che dietro il rally dei noli ci sia anche lo strapotere di Sinokor: armatore sudcoreano che in alleanza con la Msc di Gianluigi Aponte ha fatto incetta di petroliere, arrivando a controlla-

re secondo alcune stime il 40% della capacità disponibile (in pratica quella operativa e non sottoposta a sanzioni). Infine pesa anche il rincaro del combustibile navale: l'export da Medio Oriente e Russia è crollato, mentre le raffinerie di tutto il mondo ne hanno trascurato la produzione, per massimizzare quella di diesel e jet fuel: il prezzo a Singapore è salito del 70% dall'inizio della guerra, riferisce Reuters, e rischia di salire ancora. Nel terzo trimestre Energy Aspects si aspetta un deficit di 218mila barili al giorno.

Le carenze, anche di greggio, sono sempre più difficili da colmare. E a complicare le cose c'è un ritorno sul mercato anche da parte della Cina, le cui importazioni – per quanto ancora storicamente basse – hanno ripreso a salire.

Anche per questo i noli, così come i prezzi di alcune varietà di greggio – in forte richiesta per sostituire barili mediorientali – hanno raggiunto valutazioni mai viste. L'impatto questa settimana è pesante soprattutto in Europa, dopo che l'Arabia Saudita ha cancellato le consegne di alcuni carichi in seguito alla totale sospensione dell'export dalla costa del Mar Rosso: decisione drastica, legata al fermo

dell'oleodotto East-West, messo fuori uso venerdì scorso dagli attacchi degli Houthi. Non è ancora chiaro quanto tempo ci vorrà per le riparazioni, ma Riad si sta già organizzando per intensificare le spedizioni dal Golfo: barili che però andranno probabilmente soprattutto in Asia.

Nel Vecchio continente si è quindi scatenata una corsa ad accaparrarsi carichi sostitutivi. E il greggio norvegese Johan Sverdrup – di qualità medium sour – ha raggiunto un prezzo senza precedenti: secondo Platts martedì è arrivato a scambiare con un premio di 19,55 dollari al barile rispetto al benchmark, che è in realtà il Dated Brent, a sua volta salito a circa 130 dollari, oltre 20 dollari in più del Brent di cui si parla di solito sui giornali: quest'ultimo è un contratto future senza consegna fisica e la prima scadenza attualmente è novembre, mentre il Dated Brent è greggio "vero", consegnato a pronti.

A febbraio, prima che Usa e Israele attaccassero l'Iran, un barile di Johan Sverdrup costava 2-3 dollari in meno del Dated Brent, il cui prezzo era a sua volta grosso modo allineato ai circa 70 dollari al barile che quotava il future sul Brent.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PETROLIO, CESSATO ALLARME SULLA PRODUZIONE LIBICA

La produzione di petrolio in Libia, Paese chiave per le forniture all'Italia, è tornata su livelli normali dopo aver subito un

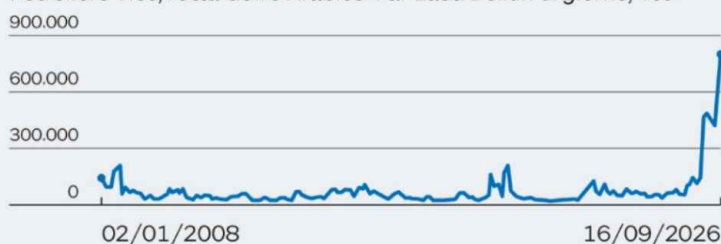
impatto «limitato» dalle proteste di martedì nel bacino di Ghadames, area occidentale del Paese. Lo ha assicurato ieri alla Reuters il presidente della National Oil Corporation (Noc). Un

gruppo di addetti alla sorveglianza, che reclama aumenti salariali, aveva chiuso una valvola dell'oleodotto Hamada-Zawiya, costringendo a fermare i giacimenti Hamada, Tahara e NC5. .

La corsa dei prezzi

NOLI MARITTIMI

Petroliere Vlcc, rotta Golfo Arabico-Far East. Dollari al giorno, Tce*



(*) Time charter equivalent. Fonte: Poten & Partners

PETROLIO

Quotazioni del Brent all'Ice, 1^ posizione. Dollari al barile



Via il bollo 2027 a 14,5 milioni di veicoli, risparmi fino 240 euro

Cdm. Stop all'imposta su vetture fino a 80kw e due ruote. Dai risparmi Pnrr i 2,3 miliardi di coperture Meloni: «Tagliamo le tasse sulle proprietà, altri vogliono la patrimoniale». Giorgetti: «Sarà strutturale»

Gianni Trovati

ROMA

Correva l'anno 2008 quando Silvio Berlusconi, a due giorni dalle elezioni del 13 aprile che lo riportarono trionfalmente a Palazzo Chigi, dagli studi televisivi di Matrix condotto da Enrico Mentana promise l'abolizione progressiva del bollo auto. In questi 16 anni, la proposta è rimasta stabilmente nei programmi del centrodestra; senza mai trovare i fondi per arrivare in Gazzetta Ufficiale.

Ora ci pensa il Pnrr a permettere al governo di Giorgia Meloni di spingersi dove il leader di Arcore era arrivato. O, meglio, sono i risparmi sulle misure finanziate per attuare gli obiettivi del Piano a offrire larga parte delle coperture, 2,362 miliardi, necessarie a cancellare il bollo 2027 su 14,5 milioni fra auto piccole e medie (oltre 13,2 milioni) e moto e compensare le Regioni titolari degli incassi.

Il taglio, inserito nel decreto legge approvato ieri anche per prorogare gli sconti sulle accise in forma alleggerita e la sospensione della tassa sui minipacchi, vale ora per il solo 2027. Ma è già «strutturale» nelle parole con cui Meloni lo presenta nella conferenza stampa dopo la riunione a Palazzo Chigi. «Pensiamo che lo diventerà inevitabilmente», conferma il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, ribadendo l'obiettivo senza trascurare la tecnica del provvedimento. I vicepremier Tajani e Salvini si lanciano invece sui prossimi passi. Il leader leghista evoca l'addio all'imposta per tutti e la limatura del superbollo (quello sulle auto più potenti), perché «c'è una legge di bilancio a disposizione» e «l'appetito vien mangiando». «State calmi», li ferma Meloni.

Per ora, in ogni caso, l'esenzione riguarda le auto con potenza fino a 80 Kw e tutte le moto, e interessa anche



leasing e noleggi perché la tassa è a carico dell'utilizzatore, a meno di diversa previsione nel contratto. Nei calcoli della premier, questi parametri abbracciano oltre il 70% dei veicoli.

Ogni beneficiario ha però diritto a un solo sconto. Chi possiede due auto, si vedrà esentata quella con potenza inferiore o, se la potenza è uguale in entrambe, il veicolo con il bollo più leggero; lo stesso accadrà a chi ha due moto. In caso di possesso di un'auto esente e una moto, si continuerà a pagare solo sulla seconda.

Il risparmio dipende dalla classe ambientale e dalla potenza. Al netto di eventuali maggiorazioni locali, una piccola auto nuova (euro 6) da 50 Kw paga in base alle tariffe nazionali 129 euro (2,58 euro a chilowatt); per i mezzi più vecchi la tariffa può salire

Tassa automobilistica.

Il taglio del bollo auto vale al momento per il solo 2027

Una sola esenzione per ogni beneficiario
Chi ha due auto o due moto si vedrà escludere quella più piccola

La misura riguarda anche leasing e noleggi in cui l'obbligo di pagamento tocca all'utilizzatore

fino a 3 euro a chilowatt, fissando il massimo risparmio possibile a quota 240 euro. In media, la novità vale poco meno di 165 euro per ogni destinatario. L'impatto si riduce per le auto ibride, che in molte regioni già hanno sconti ed esenzioni temporanee, e per le elettriche, esenti per i primi cinque anni e poi interessate da una tassa ridotta per tre quarti. «Queste auto non hanno beneficio ma non hanno avuto nessun maleficio dagli aumenti di benzina e gasolio», chiosa Giorgetti.

Quella che ha portato al traguardo l'ipotesi del taglio al bollo, anticipata sul Sole 24 Ore di mercoledì scorso, è una mossa del cavallo che permette al governo di cancellare l'immagine affannata della costante ricerca di coperture leggere per misure fugaci. E mette al centro della scena un intervento facile da capire e quindi da comunicare, con riflessi d'immagine resi evidenti anche dal silenzio quasi totale con cui è stato accolto dall'opposizione. Non solo: per com'è concepito, lo sconto si concentra sui proprietari delle auto più piccole, e quindi è mediamente assai meno regressivo del taglio generalizzato alle accise, che favorisce chi ha più capacità di spesa.

Il tutto è reso possibile dalla forzatura, non inedita, di un decreto legge che introduce una misura a scoppio ritardato. E, sul piano finanziario, dai risparmi sulle spese Pnrr acquisite nei conti di tesoreria come previsto dal decreto Pnrr di febbraio. Non si tratta di una rimodulazione del Piano, che sarebbe fuori tempo massimo, ma delle minori uscite registrate per raggiungere gli obiettivi. Queste somme sono contabilizzate anche sui prossimi anni perché il termine del Pnrr non riguarda la spesa, ma le realizzazioni, e nella parte di contributi a fondo perduto non incidono sui saldi di finanza pubblica.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'andamento dei prezzi

In euro al litro



Fonte Mimit

Accise, taglio a tappe da domani sconto sul diesel da 12,2 cent

Caro carburanti

Dal 26 settembre al 5 ottobre riduzione di 6,1 centesimi
Poi tornano le accise mobili

Lorenzo Pace

ROMA

i listini di benzina e gasolio. La verde, infatti, ha superato 2,132 euro al litro e si avvicina al massimo storico di quattro anni fa (2,184 euro), raggiunto dopo l'inizio della guerra russo-ucraina. Discorso diverso per il diesel, che ogni giorno tocca nuove vette (ieri era a 2,246 euro) e che è destinato ad aumentare ancora, di circa cinque centesimi al litro, a causa dello sconto più leggero.

È per questo che nella confe-

Due finestre temporali, due sconti diversi. È così che il Governo ha disegnato il calendario dei prossimi venti giorni di taglio sulle accise del gasolio nel nono decreto legge contro il caro carburanti approvato ieri pomeriggio in Consiglio dei ministri. Si tratta in realtà del sedicesimo provvedimento dall'inizio della crisi energetica per il blocco dello Stretto di Hormuz, dato che sono stati messi in campo anche altri sette decreti interministeriali per attivare il meccanismo delle "accise mobili".

Le novità partiranno domani. Perché lo sconto attualmente in vigore - 17,1 centesimi al litro sul diesel - scadrà alla mezzanotte di oggi. Da domani inizierà la nuova sforbiciata, ridotta a 12,2 centesimi al litro (considerando anche l'Iva), che durerà una settimana. La seconda tappa, infatti, prenderà il via il 26 settembre, con il taglio che verrà dimezzato a 6,1 centesimi al litro fino al 5 ottobre. Un doppio giro che secondo i tecnici del Governo pesa per le casse dello Stato 111,8 milioni di euro nel 2026 (più altri 1,2 milioni per il 2028). In questo modo, il conto complessivo arriva a sfiorare 2,3 miliardi.

Il totale, però, è destinato a crescere ancora. Anche perché accenni di tregua in Iran non se ne vedono e la situazione, di riflesso, resta tesa sia per quanto riguarda le quotazioni del petrolio, con il Brent ormai stabile sopra i 100 dollari al barile, sia per

renza stampa di ieri la premier Giorgia Meloni ha annunciato che il Governo tornerà a sfruttare il meccanismo delle "accise mobili" a inizio ottobre, utilizzando dunque l'extragettito Iva di settembre che verrà contabilizzato proprio in quei giorni.



**Per il tax credit
sull'autotrasporto
estensione fino
a ottobre con altri
21,2 milioni di euro**

Ma non c'è soltanto il conto del taglio accise a pesare nei bilanci pubblici. Perché al tetto di spesa per il caro carburanti vanno aggiunti gli aiuti settoriali, che spingono ulteriormente in alto il totale. Tra pesca e agricoltura sono stati stanziati 140 milioni di euro durante i primi mesi di guerra.

Diverso il caso del fondo per gli autotrasportatori, categoria che sconta il caro gasolio anche sui costi di trasporto merci e che, se non sostenuta, finisce per scaricare l'aumento sui prezzi al consumo finale. Per questo settore gli aiuti sono aumentati più volte e, infatti, il decreto di ieri ha prorogato da settembre a ottobre la finestra di operatività della misura e incrementa la relativa autorizzazione di spesa di altri 21,2 milioni di euro per il 2026: il fondo passa così dai 413,6 milioni già stanziati a 434,8 milioni complessivi.

La Fed alza i tassi per la prima volta dal 2023. Decisione alla unanimità

Sfida di Warsh a Trump. L'aumento di 25 punti base porta l'intervallo di riferimento a 3,75-4%. Le previsioni del board sull'inflazione puntano a un ulteriore incremento quest'anno. La Casa Bianca: «Scelta infelice»

Marco Valsania
Dal nostro corrispondente
NEW YORK

La Federal Reserve ha rotto gli indugi e fatto scattare il primo rialzo dei tassi di interesse americani di riferimento in oltre tre anni per combattere l'inflazione, un intervento di 25 punti base che li ha portati nella fascia tra il 3,75% e il 4 per cento. La decisione è stata unanime, in un significativo gesto di sfida a Donald Trump che ha offerto una copertura al chairman Kevin Warsh dalle critiche di un presidente che ha invece apertamente sostenuto la necessità di ridurre i tassi e minimizzato il carovita.

La Fed non intende fermarsi qui, anche se la manovra ipotizzata potrebbe restare contenuta: a grande maggioranza (12 su 19 partecipanti) il suo vertice ha previsto un ulteriore rialzo entro fine anno, tra ottobre e dicembre, prima di mantenere i tassi invariati nel 2027 e tagliarli nel 2028. Quattro esponenti hanno previsto una coppia di strette, due nessun altro intervento e Warsh è rimasto agnostico.

La Banca centrale, nel suo comunicato, ha dichiarato che «l'azione odierna sostiene un più tempestivo ritorno all'obiettivo del 2%» nell'andamento dei prezzi in un clima caratterizzato da incertezze geopolitiche. Warsh, nella conferenza stampa conclusiva, ha aggiunto che «l'attività economica si espande a passo solido», aiutata dalla spesa domestica e di capitale e dalla produttività. Ma l'inflazione resta elevata e il comitato decisionale della Fed «garantirà stabilità dei prezzi». Ha ammonito che l'inflazione «è il focus predominante, è stata troppo alta troppo a lungo e non è migliorata significativamente» negli ultimi mesi. La decisione presa dalla Fed, così, è «sobria, seria, preparata».

Gli esponenti della Fed hanno anche aggiornato il loro outlook economico, poco cambiato da giugno: l'indice dei prezzi legati ai consumi perso-

nali è visto al 3,7% quest'anno prima di scendere al 2,3% il prossimo, l'occupazione è immutata al 4,1% e il Pil viaggia tra il 2,3% e 2,4 per cento.

In serata il commento della Casa Bianca, che parla di «decisione infelice» per bocca del portavoce Kush Desai. «La decisione piuttosto infelice della Fed di alzare i tassi di interesse non era, dal punto di vista dell'amministrazione, sostenuta da motivazioni economiche particolarmente convincenti», ha messo in evidenza.

Le piazze finanziarie avevano già espresso la loro convinzione pressoché unanime sulla necessità per la Fed di agire: nelle ore precedenti, le probabilità misurate dai futures erano salite al 93% e hanno semmai suggerito una manovra un po' più aggressiva, fino al prossimo marzo. Ma la decisione della Banca centrale, la prima stretta dal luglio 2023, se può apparire modesta, è ugualmente al centro di un intenso dramma politico.

Pone Warsh in rotta di collisione con Trump, che affida ad un bassissimo costo del denaro il compito di dar lustro alla sua agenda e all'immagine di un'economia senza affanni, ancor più alla vigilia delle elezioni parlamentari di Midterm di novembre. Davanti all'annuncio della Fed il presidente è parso non dare immediatamente sfogo alla sua delusione, ma collaboratori della Casa Bianca avevano lasciato filtrare fin dalla vigilia che non sarebbe stato contento, dato che smentisce la narrativa della Casa Bianca sull'inesistenza di una crisi da carovita.

L'inflazione, come indicato dalla stessa Fed, non ha dato segno di recedere ed è bastata a spingere Warsh al passo indesiderato per il presidente: i

prezzi sono lievitati nell'anno ad agosto del 3,4%, più del 3% lasciato a Trump in eredità dal predecessore democratico Joe Biden. E numerose politiche dell'amministrazione hanno aggravato le pressioni: il bipartisan Congressional Budget Office (Cbo) ha rilevato che l'impopolare guerra in Iran, con lo shock energetico, comporterà aumenti di mezzo punto percentuale nei prezzi nel primo trimestre 2027. Benzina e gasolio macinano record, contagiando altri beni e servizi con il costo dei trasporti. Dazi e caos commerciale hanno a loro volta generato rincari.

A facilitare la decisione sui tassi è stata, almeno per il momento, la resilienza della crescita degli Stati Uniti, che permette alla Fed di avere fiducia sulla tolleranza della stretta: le vendite al dettaglio il mese scorso, rivelate ieri, sono aumentate più delle attese, l'1,2% contro lo 0,8 per cento.

La mossa di Warsh punta inoltre a rassicurare un altro, influente protagonista, i mercati, sul proprio impegno concreto alla stabilità dei prezzi e all'indipendenza dalla Casa Bianca. Un impegno promesso più volte, a cominciare dal suo intervento al simposio annuale di Jackson Hole in agosto, ma sul quale una strategia di comunicazione ambigua e scarsa aveva lasciato aperti interrogativi.

Rassicurare gli investitori e mantenere la credibilità è diventato più che mai cruciale per l'efficacia della politica monetaria e gli orizzonti dell'economia. «Una stretta può abbassare in prospettiva i tassi di mercato a lunga», ha detto Diane Swonk, chief economist di KPMG. «Restituire fiducia nel target del 2% può ridurre il premio-inflazione, mentre fallire la missione spingerebbe i mercati a operare strette attraverso mutui, prestiti aziendali e interessi sul debito». Più in generale, in mano alla Fed, è forse anche la partita sulla leadership economica americana, scossa da un serpeggiante scetticismo globale.

La lunga guerra di Trump alla Fed

Rendimento dei Treasury decennali Usa da gennaio 2025. Dati in percentuale



La stretta determinata dalla necessità di domare l'inflazione: «Più tempestivo ritorno all'obiettivo del 2%»

© RIFACONDIZIONE RISERVATA