

LA PARTITA ENERGIA

Braccio di ferro sugli utili di Eni & C.

Tensioni La Lega torna a chiedere un contributo straordinario, ma l'Unem scrive alla premier: «Altri prelievi fiscali sono un autogol»

Gian Maria De Francesco

Chiedere di più a chi ha guadagnato di più. Sulla carta è un principio difficile da contestare ed è la logica con cui il vicepremier Matteo Salvini ha rilanciato l'idea di un contributo aggiuntivo del comparto energia per finanziare misure più selettive contro il caro carburanti. Il leader leghista lo ha detto senza toni da resa dei conti: «Anche il settore dell'energia ha approfittato di una congiuntura molto favorevole, tuttavia qualcosa ha già versato. In ogni caso, non ci opporremmo a un ulteriore contributo». Un auspicio con toni da moral suasion, non certo da crociata, che lascia comunque intendere quanto il tema resti aperto nel dibattito di maggioranza.

Ma è proprio qui che il ragionamento rischia di fermarsi a metà. Perché il comparto non parte da zero: sugli utili paga già circa il 30% tra Ires e la maggiorazione Irap di due punti introdotta per il settore, per un gettito ordinario stimato fra 3,5 e 5 miliardi l'anno, a cui si sono sommati i contributi straordinari degli ultimi esercizi. È il punto sollevato dall'Unem (l'associazione confindustriale di settore) nella lettera inviata al premier Giorgia Meloni e al ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, che avverte sul rischio di «ulteriori prelievi fiscali» capaci di «drenare capacità di investimento» e di spingere i grandi gruppi internazionali, già alla ricerca di aree «più competitive», a guardare altrove.

Non è un dettaglio per un settore che vale oltre il 2% del valore aggiunto nazionale e, indotto compreso, sfiora il 4-4,5% del Pil, con più di 100mila occupati diretti e investimenti annui in Italia stimati fra 10 e 12 miliardi di euro.

Il nodo vero, però, non è solo la fiscalità ma la raffinazione. Secondo Unem, la crisi dei mercati non dipende «da una carenza di disponibilità di greggio», bensì da «un insufficiente livello di capacità di raffinazione a livello europeo stimabile in diversi milioni di barili al giorno», frutto di una politica energetica che per anni ha messo la decarbonizzazione davanti alla sicurezza degli approvvigionamenti, chiudendo impianti e aumentando la dipendenza dall'estero. I numeri, va detto, complicano la narrazione dell'extraprofitto facile: nei primi sette mesi dell'anno i prezzi industriali italiani, al netto delle tasse, sono risultati inferiori alla media Ue di 0,03 euro al litro per la benzina e 0,08 per il gasolio, mentre i margini di raffinazione mediterranei viaggiano su una media di 4,6 dollari al barile, dati Iea alla mano, sotto i costi operativi di una raffineria complessa.

Non a caso, all'interno della maggioranza si guarda con favore anche a una strada alternativa alla misura d'urto sugli extraprofitti invocata dalla Lega: quella di un dialogo diretto con i gruppi energetici, sul modello del «caso Eni», che ha anticipato il pagamento di tasse per dare al governo liquidità immediata da destinare al taglio delle accise. Una via meno spettacolare, ma che eviterebbe il clima da muro contro muro che un



Peso: 37%

prelievo punitivo rischierebbe di alimentare proprio nella fase in cui servono investimenti, non disincentivi.

Colpire ancora un settore i cui margini tendono ad assottigliarsi rischia dunque di essere un rimedio poco efficace, se non accompagnato da criteri stringenti: temporaneità, soglie chiare, destinazione vincolata ai redditi bassi e alle categorie più esposte. Lo dice a modo suo anche il presidente **Unem Gianni Murano**: «Oggi il settore ha bisogno soprattutto di un quadro regolatorio stabile e prevedibile», perché gli investimenti nella conversione industriale «non possono convivere con misure che aumentano l'incertezza o penalizzano la capacità

di investimento delle imprese».

Il governo si trova quindi a camminare su un crinale stretto: intercettare senza forzature le extra-risorse di una fase favorevole, senza però disincentivare gli investimenti da cui dipenderanno, un domani, più offerta e prezzi più bassi.

**Il settore:
«I prezzi
dei carburanti
salgono
perché la
capacità di
raffinazione
non basta»**



Peso:37%