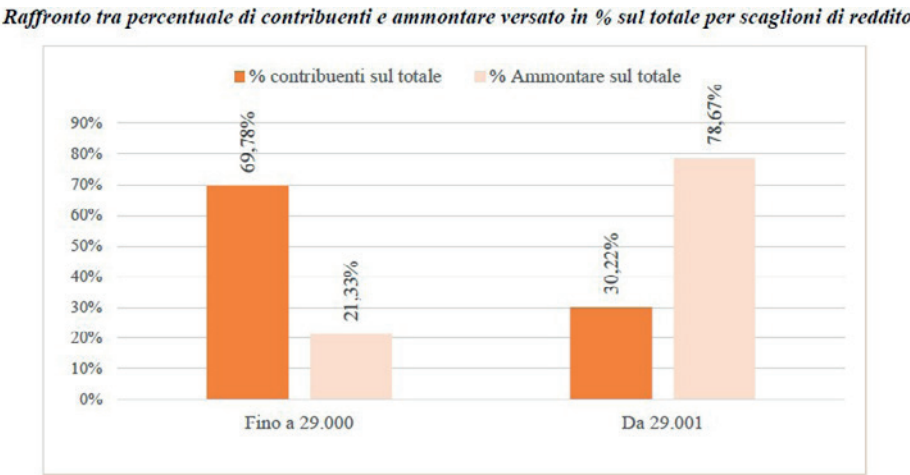
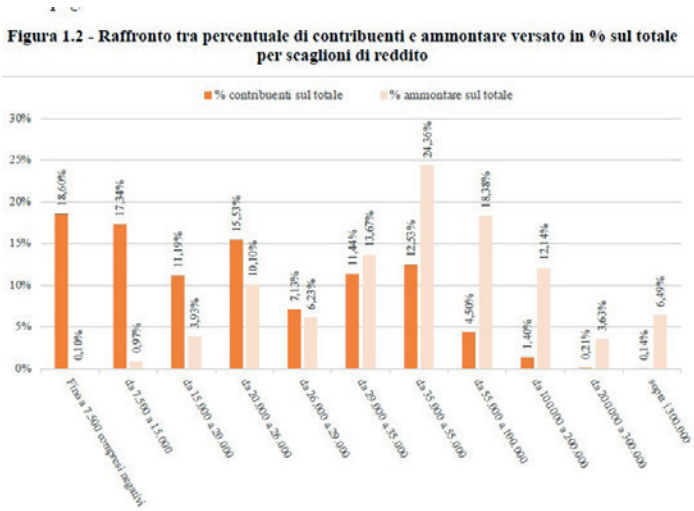


■ Giuliano Cazzola

Nei giorni scorsi, gli italiani hanno scoperto che sono 11 milioni di contribuenti che dichiarano più di 35mila euro all'anno pagano il 65% dell'Irpef. È questa la grande asimmetria denunciata dall'ultimo Osservatorio Itinerari Previdenziali sulle entrate fiscali, presentato al Cnel nel corso di un convegno promosso in collaborazione con CIDA-Confederazione Italiana Alti Dirigenti e Professionalità. La rivelazione ha trovato ospitalità sui media e nei talk show, perché quei dati sono stati utilizzati come una critica al governo Meloni. Eppure si trattava della XIII Indagine dell'Osservatorio della Fondazione presieduta da Alberto Brambilla, una istituzione che svolge da anni - con competenza e onestà intellettuale - una rielaborazione ricavata dai dati ufficiali con meritevoli finalità di corretta informazione rispetto a una prassi diffusa di raccontare una realtà molto diversa da quella che viene rappresentata per interessi di parte e obiettivi politici.

La distribuzione del carico fiscale è un tema che Brambilla evidenzia da anni, dimostrando una bassa "fedeltà fiscale" che mette in discussione la metodica del calcolo della povertà mentre latitano le proposte vere per ridurla. Dall'analisi di Itinerari previdenziali emergono "scomode verità": non è vero - si sostiene - che siamo un Paese oppresso dalle tasse, perché i veri oppressi sono pochi: meno del 20% della popolazione, mentre una parte consistente non so-

La redistribuzione in Italia colpisce i redditi sopra i 35mila euro lordi l'anno



lo ne paga assai poche ma beneficia anche di un'enorme redistribuzione, totalmente a carico dei redditi sopra i 35mila euro lordi l'anno (che peraltro non beneficiano, se non marginalmente, di bonus, sgravi e agevolazioni e che hanno pochi vantaggi anche dall'AUF). Dati che non si spiegano - secondo Itinerari previdenziali - con la sola evasione, ma che affondano le loro radici in anni di politiche assistenzialiste e incentivi impliciti al non lavoro.

Sulla base della serie storica degli anni dal 2008 al 2024, il gettito complessivo è cresciuto di 58,8 miliardi, ma i contribuenti con redditi fino a

29mila euro hanno versato 14,85 miliardi in meno; quelli con redditi superiori ai 29mila euro hanno subito un maggiore prelievo di 73,64 miliardi. Il problema, dunque, non è soltanto quanto si paga, ma quanto è ampia la platea di chi paga e quanto il peso del sistema continui a concentrarsi sugli stessi contribuenti. Ed è su questo snodo cruciale che Brambilla rovescia il consueto piagnisteo nazionale sulla povertà, sostenendo che - per difendere e rendere sostenibile il nostro modello sociale - non possiamo continuare ad ampliare le prestazioni e la redistribuzione senza allargare, nello stesso tempo, la base

produttiva, occupazionale e contributiva che deve finanziarle.

Ma l'iconoclastia di Itinerari previdenziali arriva fino a contestare i dogmi dell'Italia progressista. C'è molto da riflettere se nel nostro contorto e iniquo sistema fiscale, una minoranza sparuta, pari al 18,78% dell'intera popolazione, si deve sobbarcare gran parte del peso dell'intera collettività versando il 65% del totale IRPEF e delle altre imposte. Queste cifre capovolgono totalmente la narrazione dei sindacati e di molti partiti secondo i quali le tasse le pagano i dipendenti e pensionati. In realtà, quasi il 70% della popolazione riceve tra pre-

stazioni sanitarie e pensioni 121 miliardi e ne paga meno di 35; e poi ci sono tutti gli altri servizi in denaro e prestazioni: tutto gratis.

Al di là dei toni polemici, le analisi riconducibili ad Alberto Brambilla concordano con alcune considerazioni svolte dall'Ufficio parlamentare di bilancio che mettono in evidenza il mutamento della funzione del fisco dal 1990 al 2026: da un prelievo moderatamente progressivo sui redditi da lavoro dipendente, si è passati a un sistema marcatamente progressivo, caratterizzato da un forte sostegno ai redditi più bassi e da un crescente carico fiscale sui redditi più elevati.

La proposta dell'analista Carollo «Tetto all'export dei prodotti raffinati»

■ Patrizia Feletig

«Con il tetto sul prezzo della benzina e diesel, l'Eni ha messo a segno un'operazione simpatica, incassando la benevolenza del governo, il favore degli automobilisti, senza scalfire i propri conti, magari guadagnandoci pure», commenta lapidario Salvatore Carollo, una carriera in una delle principali multinazionali del settore Oil&Gas e oggi analista di trading energetico.

Solo un gruppo integrato sull'intera filiera, dal trading del greggio, alla raffinazione e retail, può permettersi un tetto ai prezzi. I piccoli distributori rischiano il fallimento.

«Presumo che Eni, la quale per risorse e competenze è strutturata per farlo, abbia adottato misure di hedging per coprire lo sconto».

Come?
«Supponiamo che il gruppo acquisti a termine 1 milione di barili di carta di greggio a 100 dollari il barile. Se a fine mese le quotazioni salgono a 110 dollari avrà guadagnato 10 milioni, senza alcun scambio fisico di merce. Visto che l'Eni copre circa il 25% del consumo di carburanti in Italia, a fine mese un aumento di 10% del prezzo del petrolio equivale all'incirca a un mancato guadagno di 3 milioni. Mentre ne ha intascati più di 3 volte con la parallela operazione finanziaria. Quindi la differenza sostanziale è che per l'Eni praticare un prezzo super-scontato sulle proprie reti, ha un peso minimo sul proprio equilibrio economico. Salvo poi applicare prezzi "di mercato" sul canale all'ingrosso dove si riforniscono i piccoli distributori, che non sono in grado di accedere al mercato del greggio (né fisico né future). Non esiste un mercato a termine per i prodotti fisici come benzina, diesel, jet fuel. Poi Eni è blindata...».

Cioè?
«Dovesse registrare mancati guadagni, li trasferisce sotto forma di minori dividendi agli azionisti, all'azionista di riferimento (in mano pubblica oltre al 34% del capitale, ndr), che a sua volta si rivale sul contribuente. Quindi un grande beneficio di facciata al cittadino, al quale comunque verrà pre-

sentato il conto».

Al di là delle crisi di Hormuz, il nodo nei ricari dei carburanti è la carenza di infrastruttura di raffinazione che non si risolve con misure di tamponamenti?

«Per decenni, l'Europa ha ignorato - e tuttora evita di sollevare il dibattito - la crisi della raffinazione nel mondo occidentale che nasconde delle precise responsabilità di politiche industriali inadeguate. L'Italia è diventata un caso emblematico».

Trump ha appena minacciato il blocco delle esportazioni di diesel. Siamo scoperti?

«Per il 75% dei prodotti petroliferi consumati in Italia ci si approvvigiona sul mercato internazionale in competizione con compratori esteri e in particolare con gli Usa, che hanno un deficit strutturale di benzine di qualità. A parte gli impianti dell'Eni, 5 grandi raffinerie che operano in Italia sono passate in mano straniera. Il polo di Augusta, acquistato dalla compagnia petrolifera statale algerina, esporta quasi tutti prodotti pregiati verso l'Algeria. La Saras, ex gruppo Moratti, è di proprietà di Vitol, società internazionale di trading di materie prime. La raffineria di Falconara è passata a Socar, società petrolifera statale dell'Azerbaijan che ha insufficiente capacità di raffinazione in patria. La più grande raffineria in Italia a Priolo è in mano a Trafisura, società di trading e braccio operativo nell'aggressiva partita commerciale giocata a livello mondiale da Trump sui derivati del petrolio. Con il paradosso che, all'atto di cessione, è stata negoziata una generica restrizione sull'esportazione di prodotti senza specificare la tipologia. Sicché le benzine di qualità partono verso gli Stati Uniti e in Italia rimangono per essere commercializzati oli combustibili di minor valore».

Oltre a un cap al prezzo serve un cap all'export?

«Serve che il governo realizzi che si tratta di una questione di sicurezza nazionale di medio-lungo periodo. La mission dell'Eni non può limitarsi a portare dividendi e tasse nelle casse dello Stato, ma essere chiamata a partecipare alle scelte strategiche della politica energetica nazionale. Dalle estrazioni alla raffinazione. I carburanti sono qui ancora per almeno qualche decennio. Non si cancellano per decreto. La Spagna, modello energetico che piace molto agli ambientalisti, con Repsol, ha fatto scelte decisive a beneficio del Paese. Idem il Portogallo».



Salvatore Carollo

La sicurezza energetica prima della transizione

■ Andrea Fodale

Per anni abbiamo discusso di energia quasi soltanto in termini di transizione. La crisi in Medio Oriente ci ricorda che, oltre a decarbonizzare un sistema, bisogna essere certi che esso continui a funzionare. Le difficoltà di transito nello Stretto di Hormuz e gli attacchi alle infrastrutture regionali hanno riportato al centro una parola che l'Europa aveva colpevolmente trascurato: sicurezza. La decarbonizzazione riguarda il medio e lungo termine; la sicurezza, il presente.

Prima del conflitto, da Hormuz transitavano quasi 20 milioni di barili di petrolio al giorno. Oggi le stime sui flussi effettivi sono incerte: molte navi spengono i sistemi di localizzazione o viaggiano di notte, in convogli protetti. Il noleggio di una grande petroliera diretta dal Golfo verso la Cina ha raggiunto 1,5 milioni di dollari al giorno, pari a circa 20 dollari per ogni barile trasportato. La logistica può così rappresentare quasi un quinto del valore del greggio consegnato.

Non sorprende che gli scenari sul Brent siano molto distanti. In quello centrale, l'adattamento dei traffici, nuovi oleodotti e l'aumento della produzione nelle Americhe riporterebbero il prezzo verso i 90 dollari. Se invece i flussi restassero bloccati e le scorte mondiali continuassero a diminuire di circa 3 milioni di barili al giorno, il petrolio potrebbe avvicinarsi a 150 dollari e rimanervi per buona parte del 2027. Una riapertura rapida e duratura di Hormuz produrrebbe l'effetto opposto: il Brent scenderebbe verso 60-70 dollari.

Eppure le grandi compagnie petrolifere non hanno avviato una corsa indiscriminata agli investimenti. Gli azionisti chiedono disciplina finanziaria e distribuzione della liquidità. A beneficiare maggiormente della crisi sono

stati invece gli esportatori statunitensi di gas naturale liquefatto, i cui titoli sono cresciuti in media di oltre il 40%. Il GNL americano è diventato ancora più essenziale per l'Europa. Il problema, infatti, non riguarda soltanto il petrolio. Gli stoccaggi europei di gas sono intorno al 51%, circa 16 punti percentuali sotto la media degli ultimi cinque anni. Le proiezioni indicano un riempimento di appena il 63% all'inizio di novembre, il livello più basso all'ingresso dell'inverno dal 2019. L'Europa non dovrebbe rimanere senza gas: possiede la capacità finanziaria per attirare carichi di GNL. Ma dovrà sottrarli all'Asia, pagando di più. Con riserve ridotte, basterebbero un inverno rigido o una nuova interruzione dell'offerta per provocare ulteriori rialzi.

Ancora più fragile è il mercato dei prodotti raffinati. Dal Golfo sono venuti meno tra 3 e 4 milioni di barili giornalieri di esportazioni, ai quali si aggiungono circa 800mila barili al giorno persi dalla Russia dopo gli attacchi alle raffinerie. Il diesel, impiegato nei trasporti, nell'agricoltura, nelle costruzioni e nell'industria, è il principale canale attraverso cui la crisi energetica si trasferisce all'economia reale.

La transizione energetica non è scomparsa, ma non può più essere separata dalla sicurezza degli approvvigionamenti. Servono più terminali, stoccaggi, interconnessioni e rotte alternative, insieme a una politica europea comune sulle riserve strategiche. E servono più rinnovabili, non soltanto per il clima, ma per ridurre una dipendenza geopolitica che oggi paghiamo molto cara. L'Europa deve quindi agire come un unico blocco anche sull'energia, integrando reti e infrastrutture secondo le specializzazioni dei singoli Stati. Come per l'esercito comune, nessun Paese può garantirsi da solo sicurezza e autonomia.