



Dalla produzione al fisco. Quattro leve di intervento per favorire il sistema economico e alleggerire il costo per i cittadini.

Tra le priorità individuate: investimenti sulla raffinazione, ristrutturazione della rete di distribuzione, sterilizzazione dell'Iva e applicazione della cosiddetta "accisa mobile".

di Gianni Baratta *

Il settore energetico è cruciale per l'assetto economico del nostro Paese sia da un punto di vista industriale per i riflessi occupazionali e di sviluppo, sia per la competitività del sistema Italia e per il potenziale di sviluppo di innovazione tecnologica che può generare.

Nel capitolo -ampio- delle politiche energetiche è necessario individuare le direttrici fondamentali di ragionamento che consentano di circoscrivere in un unico quadro sia gli interventi per il settore industriale che quelli a favore dei lavoratori e dei pensionati (in termini di riduzione del prezzo dell'energia in generale e della benzina in particolare), dal lato fiscale.

Le quattro direttrici.

Dall'analisi del settore petrolifero emergono quattro direttrici di approfondimento e per ognuna di queste si possono individuare leve di intervento capaci di determinare maggiore efficienza per il sistema economico in generale e per il potere d'acquisto di lavoratori e pensionati:

1) Aspetto industriale

2) La rete di distribuzione

3) Prezzi

4) Tassazione

1) Aspetto industriale

Nell'ambito della struttura industriale del settore petrolifero esistono diverse criticità alcune delle quali sono riconducibili ad un mercato dell'energia globalizzato ed a condizioni di tutela ambientale e del lavoro molto diversificate a livello internazionale; altri fattori sono peculiari della struttura delle aziende di estrazione e lavorazione petrolifera che determinano margini di guadagno estremamente differenziati.

Criticità

1. Marginalizzazione progressiva del settore petrolifero con ricadute negative sull'indotto per l'occupazione;

2. Ritardo negli investimenti per l'ammmodernamento della raffinazione che determinano una riduzione dei margini di guadagno rendendo poco competitivi alcuni impianti che stanno diventando obsoleti e destinati, quindi, alla chiusura.

Proposte

1. Attivare, nella raffinazione, gli investimenti necessari a realizzare un processo virtuoso che,

da una parte, si rivolga al miglioramento qualitativo anche sotto il profilo ambientale e dall'altra scelta di perseguire la strada dell'innovazione.

2. Impiegare tecnologie più avanzate che salvaguardino le attività esistenti e il livello occupazionale, dando contemporaneamente un positivo impulso al settore della ricerca. Ciò consentirebbe da una parte, di riassorbire le presunte eccedenze di manodopera e dall'altra di rilanciare le assunzioni per figure professionali specializzate soprattutto giovani ed "espulsi" da altri settori della ricerca e dell'innovazione.

2) La rete di distribuzione

La dimensione e la struttura della rete di distribuzione dei carburanti incidono sul meccanismo di formazione del prezzo e conseguentemente sui margini di guadagno dei gestori e sul livello di occupazione del settore.

Criticità

1. Sovradimensionamento della struttura distributiva che è il risultato di una scelta "politica": una rete, sostanzialmente di vicinato, risponde ad una logica di "servizio sociale", di "presidio" e servizio al territorio nel quale, spesso, il distributore di carburanti è l'unica attività di riferimento.

2. Diminuzione, nell'ultimo triennio, dei volumi di carburante consumati nel nostro Paese: le perdite accumulate si avvicinano al 20%; forte competitività verso gli impianti italiani posti al confine tanto per la componente industriale quanto per quella "fiscale" del prezzo di rivendita al consumatore finale;

3. Rete di distribuzione legata a rigidi livelli di integrazione della filiera petrolifera che, di fatto, impediscono che il "mercato" possa produrre i suoi effetti benefici.

Proposte

1. Procedere ad una ristrutturazione “programmata” della rete di distribuzione carburanti (con il mantenimento di quel “fondo indennizzi” alimentato dal settore ed utilizzato con successione gli anni passati, a fornire quell’improprio “ammortizzatore sociale” ai Gestori “estromessi dall’attività”) che, senza alterare nel territorio il livello di servizio alle comunità più svantaggiate o più lontane dai “grandi circuiti commerciali”, fissi come obiettivo un numero di impianti non superiore a 16/20 mila unità (dalle attuali 25.000) in cinque anni.

2. Incrementare l’automazione degli impianti e ampliare l’offerta commerciale allo scopo di rendere la struttura distributiva più competitiva.

3) Prezzi

L’andamento del prezzo della benzina dipende da diversi fattori che nell’insieme hanno concorso a determinarne l’attuale, insostenibile, livello sia dal punto di vista economico che sociale.

Tale “sofferenza” si riferisce al segmento del down-stream (raffinazione e distribuzione) mentre il segmento up-stream gode di ottima salute: questo perché l’industria petrolifera nazionale ha scelto la strada della “divisionalizzazione” come se il segmento down-stream fosse la “bad company” da “ridimensionare”.

D’altra parte se si considera che il costo sostenuto per la ricerca, la perforazione e l’estrazione, si colloca in un range compreso fra 6 e 10 \$ per bbl e tale costo lo si confronta con il prezzo di un barile sul mercato internazionale (stabilmente intorno ai 100\$), si comprende bene perché le attività di raffinazione e di distribuzione vengano considerate poco remunerative.

Dal momento che non esiste una “borsa petrolifera” il prezzo viene affidato a soggetti terzi che “registrano” le transizioni e le utilizzano statisticamente per fissare il prezzo dei prodotti petroliferi per autotrazione in ogni macro-area di consumo.

A tale prezzo vengono “raffrontate” le quotazioni nazionali, prima delle tasse.

Spesso, però, tali operatori terzi altro non sono che “una rivista specializzata” controllata da azionisti che fanno capo alla stessa industria petrolifera.

Nel caso dell'Italia e dell'Europa, viene presa a riferimento la quotazione Platt's: il Platt's è una rivista edita da Mc Graw Hill, emanazione di Standard & Poor's, a sua volta partecipata da grandi operatori petroliferi mondiali.

Ed è tanto vero che il G20 ha affidato allo IOSCO una verifica sull'affidabilità di tali quotazioni.

In questo quadro è evidente che i prezzi al pubblico non possono che aumentare: da un punto di vista industriale ma anche come effetto di un incremento dell'accisa (e dell'Iva).

Criticità

1. La principale criticità è legata agli incrementi continui e crescenti del prezzo della benzina e, soprattutto, all'aumento dell'Iva sulle variazioni (in salita) del prezzo industriale;

2. Riferimento al prezzo Platt's nella formazione del prezzo;

3. Mancata liberalizzazione del settore e mantenimento, in capo a pochi soggetti (compagnie petrolifere integrate), dell'intero controllo del ciclo (dalla ricerca/estrazione alla distribuzione/rivendita) senza possibilità per altri soggetti, posti fuori il diretto controllo delle compagnie integrate, di attivare un mercato concorrenziale.

4. Riflessi negativi sull'andamento dell'inflazione e sul consumo di alcuni beni che hanno subito incrementi indiretti di prezzo a causa di un sistema dei trasporti che, messo da parte l'intervento

infrastrutturale come soluzione ai ritardi del Paese in tema di mobilità, ha invece scelto lo sviluppo esasperato della motorizzazione su gomma.

Proposte

Non esiste un'unica soluzione al problema: è necessario che, di fronte all'emergenza, si attivino tutte le risorse agendo su più livelli.

Il primo è quello della tassazione utilizzata per trovare risorse per il bilancio dello Stato. Occorre, per questa via, ripartire dalla Legge finanziaria del 2008 (L. 244/07, art.1, c. 290-294) che fissava una "sterilizzazione" dell'Iva sugli aumenti del prezzo industriale qualora il prezzo del barile si fosse attestato, almeno per novanta giorni, sopra i 70%. La norma quindi, esiste: si deve solo cancellare la "chiosa" introdotta da Tremonti che ha subordinato l'applicazione del provvedimento alle disponibilità di bilancio.

Il secondo è quello di stimolare la concorrenza e l'arrivo di nuove figure sul "mercato" che sappiano e vogliano competere, ma che hanno bisogno di norme che non li discriminino. Vanno cioè ripristinati quei provvedimenti messi a punto, nella prima stesura del "cresci Italia" dal Governo e "subito" ritirati.

Il terzo è quello di rendere la rete di distribuzione meno pesante e più flessibile attraverso la riduzione dei punti vendita, di un loro ammodernamento e di una maggiore "libertà, relativa, (evitando danni alla raffinazione nazionale) per i Gestori, di acquistare il prodotto sul libero mercato.

Il quarto è quello relativo alla necessità che, sul tema dei modelli di consumo e trasporto, si dedichi una specifica analisi all'interno di Piano Energetico che periodicamente viene annunciato.

4) Tassazione

Il prezzo della benzina ha fatto registrare un andamento in costante crescita: da una parte come effetto di una tassazione in continuo incremento e dall'altra per una dinamica del prezzo industriale che è posta al di fuori di ogni possibilità di verifica e controllo.

Criticità

1. Stratificazione negli ultimi 80 anni di accise incrementalì;
2. Doppia imposizione dell'iva sull'accisa;
3. Sommatoria dell'imposizione locale e statale (addizionale regionale all'accisa e accisa statale);

Proposte

1. Taglio dei 25 centesimi per litro della quota di accise più lontane nel tempo (dalla guerra di Abissinia fino all'ultimo del 2004) e che sono relative ad obiettivi realizzati o comunque storicamente superati, destinando quelle risorse alla crescita, valorizzando redditi da lavoro e da pensione;
2. Eliminazione della doppia imposizione (disapplicazione dell'iva sull'accisa);
3. Riduzione dell'accisa statale all'aumentare dell'addizionale regionale in modo da riequilibrare il carico complessivo;
4. Applicazione dell'"accisa mobile" con le modalità previste nella Legge finanziaria (art.1, comma 290-294 legge 244/07) che stabilisce la riduzione dell'accisa per compensare l'aumento dell'iva dovuto all'incremento del prezzo del petrolio. E' il Ministero dell'Economia che con un

decreto con cadenza trimestrale ne stabilisce la riduzione nel caso in cui il prezzo del periodo sia superiore di due punti percentuali al valore fissato nel vecchio Dpef.

*** Segretario Confederale della Cisl. Responsabile Dipartimento Energia.**

pubblicato su [Conquiste del Lavoro del 5.6.2012](#)

Nel capitolo -ampio- delle politiche energetiche è necessario individuare le direttrici fondamentali di ragionamento che consentano di circoscrivere in un unico quadro sia gli interventi per il settore industriale che quelli a favore dei lavoratori e dei pensionati (in termini di riduzione del prezzo dell'energia in generale e della benzina in particolare), dal lato fiscale.

Le quattro direttrici

Dall'analisi del settore petrolifero emergono quattro direttrici di approfondimento e per ognuna di queste si possono individuare leve di intervento capaci di determinare maggiore efficienza per il sistema economico in generale e per il potere d'acquisto di lavoratori e pensionati:

1) Aspetto industriale

2) La rete di distribuzione

3) Prezzi

4) Tassazione

1) Aspetto industriale

Nell'ambito della struttura industriale del settore petrolifero esistono diverse criticità alcune delle quali sono riconducibili ad un mercato dell'energia globalizzato ed a condizioni di tutela ambientale e del lavoro molto diversificate a livello internazionale; altri fattori sono peculiari della struttura delle aziende di estrazione e lavorazione petrolifera che determinano margini di guadagno estremamente differenziati.

Criticità

1) Marginalizzazione progressiva del settore petrolifero con ricadute negative sull'indotto per l'occupazione;

2) Ritardo negli investimenti per l'ammodernamento della raffinazione che determinano una riduzione dei margini di guadagno rendendo poco competitivi alcuni impianti che stanno diventando obsoleti e destinati, quindi, alla chiusura.

Proposte

1) Attivare, nella raffinazione, gli investimenti necessari a realizzare un processo virtuoso che, da una parte, si rivolga al miglioramento qualitativo anche sotto il profilo ambientale e dall'altra scelga di perseguire la strada dell'innovazione.

2) Impiegare tecnologie più avanzate che salvaguardino le attività esistenti e il livello occupazionale, dando contemporaneamente un positivo impulso al settore della ricerca. Ciò consentirebbe da una parte, di riassorbire le presunte eccedenze di manodopera e dall'altra di rilanciare le assunzioni per figure professionali specializzate soprattutto giovani ed "espulsi" da altri settori della ricerca e dell'innovazione.

2) La rete di distribuzione

La dimensione e la struttura della rete di distribuzione dei carburanti incidono sul meccanismo di formazione del prezzo e conseguentemente sui margini di guadagno dei gestori e sul livello di occupazione del settore.

Criticità

1) Sovradimensionamento della struttura distributiva che è il risultato di una scelta “politica”: una rete, sostanzialmente di vicinato, risponde ad una logica di “servizio sociale”, di “presidio” e servizio al territorio nel quale, spesso, il distributore di carburanti è l’unica attività di riferimento.

2) Diminuzione, nell’ultimo triennio, dei volumi di carburante consumati nel nostro Paese: le perdite accumulate si avvicinano al 20%; forte competitività verso gli impianti italiani posti al confine tanto per la componente industriale quanto per quella “fiscale” del prezzo di rivendita al consumatore finale;

3) Rete di distribuzione legata a rigidi livelli di integrazione della filiera petrolifera che, di fatto, impediscono che il “mercato” possa produrre i suoi effetti benefici.

Proposte

1. Procedere ad una ristrutturazione “programmata” della rete di distribuzione carburanti (con il mantenimento di quel “fondo indennizzi” alimentato dal settore ed utilizzato con successo negli anni passati, a fornire quell’improprio “ammortizzatore sociale” ai Gestori “estromessi dall’attività”) che, senza alterare nel territorio il livello di servizio alle comunità più svantaggiate o più lontane dai “grandi circuiti commerciali”, fissi come obiettivo un numero di impianti non superiore a 16/20 mila unità (dalle attuali 25.000) in cinque anni.

2. Incrementare l’automazione degli impianti e ampliare l’offerta commerciale allo scopo di rendere la struttura distributiva più competitiva.

3) Prezzi

L'andamento del prezzo della benzina dipende da diversi fattori che nell'insieme hanno concorso a determinarne l'attuale, insostenibile, livello sia dal punto di vista economico che sociale. Tale "sofferenza" si riferisce al segmento del down-stream (raffinazione e distribuzione) mentre il segmento up-stream gode di ottima salute: questo perché l'industria petrolifera nazionale ha scelto la strada della "divisionalizzazione" come se il segmento down-stream fosse la "bad company" da "ridimensionare".

D'altra parte se si considera che il costo sostenuto per la ricerca, la perforazione e l'estrazione, si colloca in un range compreso fra 6 e 10 \$ per bbl e tale costo lo si confronta con il prezzo di un barile sul mercato internazionale (stabilmente intorno ai 100\$), si comprende bene perché le attività di raffinazione e di distribuzione vengano considerate poco remunerative.

Dal momento che non esiste una "borsa petrolifera" il prezzo viene affidato a soggetti terzi che "registrano" le transizioni e le utilizzano statisticamente per fissare il prezzo dei prodotti petroliferi per autotrazione in ogni macro-area di consumo. A tale prezzo vengono "raffrontate" le quotazioni nazionali, prima delle tasse.

Spesso, però, tali operatori terzi altro non sono che "una rivista specializzata" controllata da azionisti che fanno capo alla stessa industria petrolifera. Nel caso dell'Italia e dell'Europa, viene presa a riferimento la quotazione Platt's: il Platt's è una rivista edita da Mc Graw Hill, emanazione di Standard & Poor's, a sua volta partecipata da grandi operatori petroliferi mondiali.

Ed è tanto vero che il G20 ha affidato allo IOSCO una verifica sull'affidabilità di tali quotazioni.

In questo quadro è evidente che i prezzi al pubblico non possono che aumentare: da un punto di vista industriale ma anche come effetto di un incremento dell'accisa (e dell'Iva).

Criticità

1. La principale criticità è legata agli incrementi continui e crescenti del prezzo della benzina e, soprattutto, all'aumento dell'Iva sulle variazioni (in salita) del prezzo industriale;
2. Riferimento al prezzo Platt's nella formazione del prezzo;
3. Mancata liberalizzazione del settore e mantenimento, in capo a pochi soggetti (compagnie petrolifere integrate), dell'intero controllo del ciclo (dalla ricerca/estrazione alla distribuzione/rivendita) senza possibilità per altri soggetti, posti fuori il diretto controllo delle compagnie integrate, di attivare un mercato concorrenziale.
4. Riflessi negativi sull'andamento dell'inflazione e sul consumo di alcuni beni che hanno subito incrementi indiretti di prezzo a causa di un sistema dei trasporti che, messo da parte l'intervento infrastrutturale come soluzione ai ritardi del Paese in tema di mobilità, ha invece scelto lo sviluppo esasperato della motorizzazione su gomma.

Proposte

Non esiste un'unica soluzione al problema: è necessario che, di fronte all'emergenza, si attivino tutte le risorse agendo su più livelli.

Il primo è quello della tassazione utilizzata per trovare risorse per il bilancio dello Stato. Occorre, per questa via, ripartire dalla Legge finanziaria del 2008 (L. 244/07, art.1, c. 290-294) che fissava una "sterilizzazione" dell'Iva sugli aumenti del prezzo industriale qualora il prezzo del barile si fosse attestato, almeno per novanta giorni, sopra i 70%. La norma quindi, esiste: si deve solo cancellare la "chiosa" introdotta da Tremonti che ha subordinato l'applicazione del provvedimento alle disponibilità di bilancio.

Il secondo è quello di stimolare la concorrenza e l'arrivo di nuove figure sul "mercato" che

sappiano e vogliono competere, ma che hanno bisogno di norme che non li discriminino. Vanno cioè ripristinati quei provvedimenti messi a punto, nella prima stesura del “cresci Italia” dal Governo e “subito” ritirati.

Il terzo è quello di rendere la rete di distribuzione meno pesante e più flessibile attraverso la riduzione dei punti vendita, di un loro ammodernamento e di una maggiore “libertà, relativa, (evitando danni alla raffinazione nazionale) per i Gestori, di acquistare il prodotto sul libero mercato.

Il quarto è quello relativo alla necessità che, sul tema dei modelli di consumo e trasporto, si dedichi una specifica analisi all’interno di Piano Energetico che periodicamente viene annunciato.

4) Tassazione

Il prezzo della benzina ha fatto registrare un andamento in costante crescita: da una parte come effetto di una tassazione in continuo incremento e dall’altra per una dinamica del prezzo industriale che è posta al di fuori di ogni possibilità di verifica e controllo.

Criticità

1) Stratificazione negli ultimi 80 anni di accise incrementalì;

2) Doppia imposizione dell’iva sull’accisa;

3) Sommatoria dell’imposizione locale e statale (addizionale regionale all’accisa e accisa statale);

Proposte

1. Taglio dei 25 centesimi per litro della quota di accise più lontane nel tempo (dalla guerra di Abissinia fino all'ultimo del 2004) e che sono relative ad obiettivi realizzati o comunque storicamente superati, destinando quelle risorse alla crescita, valorizzando i redditi da lavoro e da pensione;
2. Eliminazione della doppia imposizione (disapplicazione dell'Iva sull'accisa);
3. Riduzione dell'accisa statale all'aumentare dell'addizionale regionale in modo da riequilibrare il carico complessivo;
4. Applicazione dell' "accisa mobile" con le modalità previste nella Legge finanziaria (art.1, comma 290-294 legge 244/07) che stabilisce la riduzione dell'accisa per compensare l'aumento dell'Iva dovuto all'incremento del prezzo del petrolio. E' il Ministero dell'Economia che con un decreto con cadenza trimestrale ne stabilisce la riduzione nel caso in cui il prezzo del periodo sia superiore di due punti percentuali al valore fissato nel vecchio Dpef.