

CARBURANTI Dal 15 maggio il balzello è stato rimodulato ma sul fronte dei prezzi nessuno se n'è accorto. Continua il paradosso di una gabella che tutti i governi promettono di togliere ma resta sempre al suo posto

L'accisa immortale

di Sergio Rizzo

I petrolieri rigettano le accuse, con la motivazione che le tensioni internazionali si stanno riflettendo sul prezzo del greggio. E quindi sul costo alla pompa della benzina. Vero o soltanto verosimile? Boh. Anche se resta netta la sensazione che siamo alle solite. Quando il prezzo del petrolio sale, la benzina parte a razzo. Quando il Brent scende, invece, la discesa è alla velocità della lumaca. Ma in questo caso l'oscillazione della materia prima è davvero una scusa bella e buona.

La rimodulazione delle accise sui carburanti in vigore dal 15 maggio avrebbe dovuto determinare un automatico calo, seppur lieve, del prezzo della benzina rispetto a quello del gasolio per autotrazione. E questo, com'è logico, indipendentemente dall'andamento delle quotazioni del greggio, che incidono sul prezzo industriale tanto della benzina quanto del gasolio. La materia prima, infatti, è la stessa.

Le associazioni dei consumatori, invece, insistono. La forbice fra benzina verde e gasolio è rimasta praticamente intatta. Il risultato è che ogni giorno che passa le compagnie si mettono in tasca circa 600 mila euro in più, che moltiplicati per i 365 giorni di un anno farebbero quasi 220 milioni. Ovvero una somma addirittura superiore alla maggiorazione di incasso per lo Stato conseguente alla rimodulazione delle imposte, considerato che il consumo di gasolio è ormai pressoché triplo rispetto a quello di benzina senza piombo.

Secondo le statistiche ufficiali, nel 2023 la spesa per i carburanti si è attestata a 70,9 miliardi di euro: somma necessaria ad acquistare 11,1 miliardi di litri di benzina e 28,3 miliardi di litri di gasolio.

Va considerato tuttavia che una parte rilevante dei consumi di gasolio riguarda il trasporto merci, per cui sono impegnati in Italia quasi 5 milioni di veicoli. E a questo proposito corre l'obbligo di segnalare come il decreto sulla rimodulazione delle accise abbia escluso dalla misura il gasolio per il trasporto merci, però soltanto per i mezzi Euro 5 ed Euro 6 di peso superiore alle 7,5 tonnellate. Il cui numero non eccederebbe l'8% dell'intero parco nazionale di camion e furgoni. Il risultato è che il maggiore incasso per il Fisco dovuto all'aumento delle accise sul gasolio con corrispondente riduzione del prelievo sulla benzina si dovrebbe aggirare intorno ai 200 milioni l'anno. Fermo restando che il completo allineamento delle accise, stabilito in sede europea, sarebbe realizzato nel giro di un quinquennio, arco temporale nel quale lo Stato incasserebbe complessivamente un miliardo in più.

Sul prelievo fiscale restano comunque aperte questioni di fondo non marginali. Dei 38 miliardi che ogni anno il consumo di carburanti per autotrazione garantisce all'Erario, 7 sono dovuti all'Iva sulle accise. Per un paradosso che nessun governo ha mai voluto sanare e che confligge apertamente almeno con il buonsenso. Perché quando vanno a fare rifornimento gli automobilisti pagano anche una tassa, cioè l'Iva, sulle tasse, ovvero le accise. Una gabella del tutto ingiustificata che grava sul prezzo finale per circa 10 centesimi al litro.

Il fatto è che le dimensioni raggiunte da questo prelievo fiscale illegittimo e supplementare sono di tale entità che lo Stato non può più rinunciarvi. Questa inaccettabile abitudine di far pagare agli utenti la tassa sulla tassa è applicata pressoché a tutti i servizi, dalla luce al gas. Con la conseguenza che è ormai diventata una voce ri-

levante delle entrate pubbliche. Eliminarla significherebbe dunque mettere in crisi il bilancio dello Stato.

Il dettaglio dell'Iva applicata anche sulle accise mette ancora più in risalto il peso assurdo che queste imposte hanno sul prezzo finale dei carburanti. Che in Italia sono fra i più cari d'Europa. Basta dire che, pure se il costo industriale fosse per qualche ragione azzerato, il prezzo della benzina non potrebbe comunque essere di molto inferiore a un euro al litro, considerando l'aggio del benzinaio. Ed è francamente difficile non sottolineare che siamo di fronte forse alla più clamorosa promessa mancata di chi sta oggi al governo.

Dal 2018, quando si trovava fieramente all'opposizione, Giorgia Meloni batteva su questo tasto accusando l'esecutivo di Giuseppe Conte, di cui faceva parte anche la Lega oggi sua alleata, di non voler affrontare il problema. «La manovra del governo non taglia di un euro le vecchie accise italiane, le più alte d'Europa, nemmeno quelle sulla guerra d'Etiopia (1935) o sulla crisi di Suez (1956). Forse sarebbe ora», dichiarava. Per non parlare del video girato l'anno seguente, visto e rivisto a ogni occasione, in cui chiedeva l'abolizione delle accise. E senza dimenticare Matteo Salvini, che prima delle elezioni politiche del 2018 promette solennemente in favore di telecamere di eliminare le accise sulla benzina «dal 5 marzo, se mi date fiducia». La fiducia, in quelle elezioni, l'ha avuta e si è accomodato al governo con il Movimento 5 stelle: vicepremier e ministro dell'Interno. Ma le accise sono rimaste intatte, e godono ancora di buona salute. (riproduzione riservata)



