

# Benzina la beffa degli aiuti

Imprese e artigiani: il taglio delle accise non può bastare  
"Dai rincari alla pompa una stangata da 4 miliardi l'anno"

Tra le regioni più colpite  
ci sono Piemonte  
Veneto, Emilia, Toscana  
Marche e Sardegna

Ira dei consumatori  
"I cittadini sono  
in sofferenza, +6%  
sul carrello della spesa"

## IL CASO

ANNA MARIA ANGELONE  
ROMA

**U**n extra costo che oscilla fra i tre e i quattro miliardi di euro all'anno. È questa la "tassa occulta" della guerra nello Stretto di Hormuz sulle piccole imprese italiane, secondo un'analisi della Cna. Stando alle stime della confederazione, l'aumento medio del gasolio può arrivare a quasi mille euro l'anno per un artigiano con un furgone, circa 1.900 euro per una microimpresa con due veicoli, quasi 2.900 euro per una con tre. Tradotto: una piccola ditta del trasporto merci ha oggi sulle spalle oltre 10 mila euro annui in più di spesa.

Basti pensare che un impiantista percorre in media 25-30 mila chilometri l'anno, un manutentore effettua 5-6 interventi al giorno. Panifici, lavanderie e laboratori devono fronteggiare l'aumento sia dei costi energetici, sia delle consegne. Le più colpite, per il modello produttivo basato su reti di artigiani, trasporto leggero e filiere locali, sono Piemonte, Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Toscana, Abruzzo. La Sardegna, poi, già toccata dal caro-carburante per traghetti e aerei, sconta anche i costi di insularità.

Davanti a questi numeri il decreto legge varato dal governo il 22 maggio per prorogare il taglio delle accise sui carburanti, appare a molti un «pannicello caldo»: buono per scongiurare lo sciopero degli autotrasportatori ma destinato a essere una spesa senza ritorno. Già, perché il nuovo intervento che impegna altri 200 milioni di euro per i camionisti (che si sommano ai 100 milioni già stanziati) per il recupero del mancato rimborso di 20 centesimi sul gasolio commerciale, porta in dote anche il dimezzamento dello sconto delle accise sul diesel da 20 a 10 centesimi (per la benzina, resta a 5). E la "tregua" dura solo fino al 6 giugno.

«Premesso che siamo soddisfatti degli sforzi del governo, la misura ci consente di riassorbire solo parte delle "perdite" subite con i prezzi del gasolio alle stelle», spiega Michele Santori, presidente nazionale Cna-Fita Trasporti. «Ora, attendiamo i decreti attuativi. Per le nostre imprese, incidono anche i giorni. Ma il ristoro è riconosciuto solo ai veicoli pesanti Euro 5 e 6 mentre non si applica ai leggeri, che fanno il grosso delle consegne in città o a casa. In assenza di soluzioni, a giugno molti rischiano di chiudere o di aumentare i prezzi».

Un conto salato che, dunque, a cascata produce inevitabili effetti anche sulle ta-

sche dei consumatori. «Il nostro giudizio è assolutamente negativo: quel poco che c'era, viene ridotto al lumicino», precisa Fabrizio Ghidini, vicepresidente di Federconsumatori. «Nella vita quotidiana, buona parte degli italiani usa l'auto per andare a lavoro. Sul carrello della spesa, poi, l'aumento tendenziale annuo è al 6%. E dubito che il sollievo di questa proroga per l'autotrasporto e i fertilizzanti agricoli produrrà un calo dell'inflazione. Il governo scommette sulla fine della guerra ma molti cittadini sono in sofferenza».

La misura, insomma, appare fuori tempo massimo. «Poteva avere senso all'inizio ma è ormai evidente che gli effetti della guerra non saranno temporanei», sottolinea Cecilia Guerra, capogruppo Pd in commissione Bilancio della Camera, già sottosegretario al Mef nei governi Conte II e Draghi. «Urgono interventi mirati per chi è in difficoltà, come famiglie e settori più esposti. Ma bisogna avere una strategia per politiche con l'Ue, come lo stoccaggio condiviso per dotarsi di scorte comuni di idrocarburi e fertilizzanti». Di ennesimo "provvedimento tampone" parla anche Silvia Fregolent. «Le misure sono tarate più per le grandi aziende mentre abbiamo un'ossatura di piccole e medie imprese», eviden-



zia la senatrice di senatrice di Italia Viva. «Per l'agricoltura, le agevolazioni sono per le spese sostenute fino a maggio mentre per tanti l'impatto maggiore è in estate. Non parliamo delle rinnovabili: un mondo molto arrabbiato è chi ha investito nel geotermico perché mancano ancora le autorizzazioni».

Il taglio delle accise, poi, lascia fuori settori chiave. «Questo governo viaggia alla giornata senza una visione», dice Antonino Iaria, capogruppo M5S in commissione Trasporti alla Camera. «Va fatta una lista di priorità per identificare dove il taglio delle accise ha più impatto. Non va dimenticato il trasporto pubblico locale: il peso, anche su scuolabus o bus turistici è forte. Qui, il rischio è accumulare debiti, tagliare corse o aumentare i prezzi per gli utenti». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## S I punti

**1 La "tassa occulta"**  
Con il blocco dello Stretto di Hormuz, le pmi italiane soffrono il caro energia: una microimpresa con 2 veicoli può spendere quasi duemila euro in più all'anno

**2 Le opposizioni**  
Per Pd e M5s, il taglio delle accise non basta e servono «interventi mirati» per famiglie e fragili. Inoltre, fanno presente la rabbia del settore geotermico



ANSA/FABIO FRUSTACI

Prezzi alla pompa pochi giorni dopo lo scoppio della guerra in Iran