

TASSE La chiamano rimodulazione ma è il solito rincaro: l'aumento del prelievo fiscale sul diesel, per parificarlo alla benzina, porterà 1,1 miliardi in più allo Stato. Alla faccia delle promesse dei politici

L'accisa mascherata

di Sergio Rizzo

La guerra alle accise sui carburanti non avrebbe nessun nemico. Ovviamente in teoria. Perché quando si fanno i conti, le cose cambiano alla velocità della luce. E i politici esperti nelle capriole arrivano a modificare anche il lessico per non ammettere clamorose contraddizioni rispetto alle promesse. Così la parola «aumento» si trasforma senza colpo ferire in «rimodulazione», lasciando così intendere che tutto si risolverà in un'operazione di equità: spostando 5,5 centesimi di prelievo fiscale dalla benzina, che è più tartassata, al diesel, che lo è un po' meno. Per mettere semplicemente tutti, che guidino auto a benzina o diesel, sullo stesso livello.

Peccato che nel 2023 in Italia si siano consumati 11 miliardi di litri di benzina e 28 di gasolio per autotrazione. E il risultato del progressivo passaggio degli automobilisti dalla benzina al diesel iniziato tempo po'. Una ventina d'anni fa i consumi si equivalevano, invece adesso il gasolio pesa per i tre quarti sul totale.

La spesa complessiva lo scorso anno ha sfiorato 71 miliardi e di questi ben 38,1 sono finiti nelle casse dell'Erario contro i 32,8 incassati dalla filiera produttiva e distributiva. In media ogni litro di carburante lo scorso anno ha garantito al Fisco 97 centesimi. Oggi il prelievo fiscale medio è di 1,04 euro (fra accise e Iva) sulla benzina e di 91 centesimi sul gasolio.

La differenza dei consumi è talmente rilevante che la cosiddetta rimodulazione, cioè l'aumento della pressione fiscale sul gasolio per metterla a pari con la benzina, farebbe crescere il gettito di 1,8 miliardi. Di riflesso la diminuzione delle accise sulla benzina porterebbe con sé un risparmio per gli automobilisti non superiore a 700 milioni. Il succo è che se questa operazione dovesse andare in porto le tasse sui carburanti aumenterebbero di 1,1 miliardi. Altro che rimodulazione.

Un ruolo non marginale lo recite-

rebbe anche l'Iva, dato che per ragioni slegate dalla logica e dall'equità l'imposta sul valore aggiunto viene calcolata non solo sul prezzo industriale della benzina o del gasolio ma anche sulla somma del medesimo prezzo industriale e delle accise. E la nota, ma non per questo meno scandalosa, della tassa applicata sulla tassa, che frutta all'Erario qualcosa come 5 miliardi l'anno.

Ma restiamo alla presunta rimodulazione. L'aggravio del fisco sul gasolio colpirebbe non solo gli automobilisti ma anche gli autotrasportatori, il che si ripercuoterebbe sull'inflazione, visto che quasi tutte le merci viaggiano sui mezzi diesel. Perciò il governo, anche per evitare tensioni con una categoria numerosa e battagliera, si è premurato di far sapere che per gli autotrasportatori il regime non sarà modificato. Già. Ma, anche qui, hanno fatto bene i conti? Mantenendo un trattamento di favore per il settore dell'autotrasporto l'aumento dell'introito fiscale si ridurrebbe sensibilmente. E che senso avrebbe allora tutto questo?

Diciamo la verità: le condizioni delle finanze pubbliche non sono ottimali. Se poi si avvererà la previsione di Banca d'Italia, che ipotizza un ridimensionamento delle stime di crescita del pil, la situazione si rivelerà ancor più complessa. E raschiare il fondo del barile con quello che assomiglia a una specie di gioco delle tre carte non servirebbe a molto. Oltre a esporre i partiti al governo a critiche più che ovvie. Basta leggere quello che c'è scritto nei loro programmi per le vittoriose elezioni del 25 settembre 2022. «Sterilizzazione delle entrate dello Stato da imposte su energia e carburanti e automatica riduzione di Iva e accise», prometteva Fratelli d'Italia. Mentre la Lega garantiva di «proseguire con misure transitorie di riduzione delle accise di gasolio, benzina e gpl nonché per il gas naturale per autotrazione l'azzeramento dell'accisa e la riduzione (anche l'azzeramento) dell'Iva nella misura del 5%». Quanto a Forza Italia, nel programma non si parla di accise ma c'è comunque l'impegno a

una generale riduzione della pressione fiscale.

Questa storia, al di là degli scivoloni della propaganda politica, rivela la piega che ha preso la gestione della cosa pubblica. E non da ora. L'unica ricetta capace di evitare il ricorso ad aumenti sia pure surrettizi delle tasse, ovvero il taglio della spesa pubblica, è da tempo uscita dai radar. Siamo arrivati all'astronomica cifra di 886 miliardi al netto della restituzione del debito pubblico, con una crescita inarrestabile delle uscite nell'ultimo quarto di secolo alla faccia di tutti i solenni propositi esternati pubblicamente da governi di ogni segno. Dal 2000 a oggi la spesa annuale delle amministrazioni pubbliche si è gonfiata di ben 500 miliardi, con un incremento monetario del 130% e una crescita reale, tenendo quindi conto dell'inflazione, di quasi il 50%. Tutto questo senza che i servizi essenziali siano migliorati in rapporto a tale abbagliante progressione. Al proposito dicono tutto al proposito le condizioni della sanità pubblica. La spending review è finita mestamente nell'oblio senza aver prodotto alcun risultato, come ha certificato in una relazione di qualche anno fa la Corte dei Conti. Da un certo punto di vista assomiglia alla lotta all'evasione fiscale e contributiva, che continua a funestare i bilanci pubblici assieme alla pubblica decenza.

Al contrario, spese necessarie per i servizi collettivi degni di un Paese occidentale avanzato vengono mortificate nello stesso momento in cui invece aumentano senza colpo ferire spese discutibili come i fondi stanziati per i cosiddetti «uffici di diretta collaborazione», cioè gli staff di ministri e sottosegretari, che hanno subito una confortevole accelerazione. Una bella rimodulazione anche a quelle spese (seria, però) non avrebbe certo risolto i problemi della finanza pubblica ma almeno sarebbe stato il segnale che chiedendo sacrifici ai governati qualche piccolo sacrificio per una volta tanto potrebbe farlo anche chi li governa. (riproduzione riservata)



