

Dalle accise mobili sconti ultraleggeri e concentrati sulle famiglie più ricche

Gianni Trovati

ROMA

Ieri i prezzi dei carburanti hanno mosso un altro, piccolo passo in avanti in tutta Italia. Nel censimento quotidiano del ministero delle Imprese, la benzina ha guadagnato in media circa 1,5 centesimi rispetto a martedì, e il gasolio ha continuato a correre a ritmi più intensi, salendo di quattro centesimi e superando in 18 Regioni su 21 quel tetto dei due euro al litro che il giorno prima era stato sfondato solo nella Provincia di Bolzano. La flessione delle quotazioni del petrolio, se continuerà, si farà sentire solo più avanti. Ma come da attese, il Consiglio dei ministri non ha messo mano alle forbici sulle accise. Come mai?

Uno sguardo alle cifre indica qualche ragione. In sintesi: l'allarme scatenato dai tabelloni dei distributori è massimo, ma l'effetto delle «accise mobili» è minimo. Quasi impercettibile. Perché ad alimentarlo sono i guadagni macinati dallo Stato alla pompa di benzina con gli incassi aggiuntivi dell'Iva: che, almeno per ora, sono modesti.

Un ordine di grandezza si può fondare sulle medie settimanali dei prezzi aggiornate ieri dal ministero dell'Ambiente, che dettaglia le diverse componenti alla base del conto pagato dagli automobilisti. Ai valori attuali, l'Erario incassa 31,47 centesimi di Iva per ogni litro di benzina, e 33,708 centesimi per ogni litro di gasolio. Rispetto a un mese fa, significa 1,8 centesimi in più al litro per la verde, e 3,4 centesimi in più nel caso del diesel. Con i consumi italiani (930 milioni di litri di benzina e 1,8 miliardi di litri di gasolio a gennaio), si tratta di meno di 75 milioni in più al mese: cioè lo 0,0015% dei quasi 5 miliardi spesi nello stesso periodo dagli italiani per muoversi. A tanto, in sostanza, ammonterebbe lo sconto assicurato dalle accise mobili. Che al netto delle variabili legate al parametro di calcolo (bimestrale, secondo le regole del 2023, e ancorato non ai prezzi ma alla differenza fra le quotazioni del Brent e quelle previste dal programma di finanza pubblica) si aggirerebbe nei dintorni dei due centesimi al litro per la benzina e dei quattro per il diesel.

Di questi dettagli pratici si è ovviamente disinteressato il fitto dibattito innescato in questi giorni dalla politica sulle accise mobili. A rilanciarle è stato per primo il Pd. Che ha archiviato all'istante la lunga battaglia ai «sussidi ambientalmente dannosi», con cui da tempo propone di finanziare una lunga serie di misure dall'aumento dei fondi sanitari al congedo paritario, per rivendicare la paternità del meccanismo taglia accise. «Le stiamo valutando», si è affrettata a rispondere la premier Giorgia Meloni, che pure solo due mesi e mezzo fa, nell'ultima legge di bilancio, aveva accelerato l'allineamento fra le accise di benzina e gasolio, con un rincaro da 4,6 centesimi al litro proprio a carico di quest'ultimo che ora vive l'impennata dei prezzi più pronunciata.

Ma c'è un altro aspetto fin qui ignorato da questa battaglia di parole: gli sconti sulle accise favoriscono i più ricchi.

Il fenomeno è abbastanza intuitivo. Ma a confermarlo c'è l'esperienza del 2022, quando il Governo Draghi, che poteva contare su un'Iva gonfiata dall'inflazione all'8,1%, dedicò oltre 8 miliardi per un taglio (più forte, da 25 centesimi al litro) alle accise da marzo a dicembre. Al 10% di famiglie con maggiore capacità di spesa, ha calcolato l'Ufficio parlamentare di bilancio, è andato un beneficio 6,5 volte maggiore di quello ottenuto dal 10% più "povero". Perché chi ha più soldi consuma di più. E non servono complessi modelli econometrici per saperlo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA