Le accise a scadenza e la verità che manca

Caro-carburanti

Andrea Savi e Alberto Forchielli

C'è nella politica italiana un istinto profondo e trasversale, quello di difendere la rendita che già esiste anziché costruire la ricchezza che ancora non c'è. Il caro carburanti ne è l'esempio più lampante, e dietro un problema apparentemente fiscale se ne nasconde uno di cultura economica.

Dal 18 marzo il governo ha ridotto le accise per attutire lo shock energetico. La misura, nata eccezionale, è diventata permanente nella forma peggiore, quella della proroga continua, rinnovata più volte, poi ridotta e infine circoscritta al solo gasolio, fino ai rinvii di settembre e al ritiro dello sconto a gradini, sedici provvedimenti in sei mesi. Non è stata una strategia, ma un inseguimento, in cui a ogni rialzo del prezzo è corrisposto un ritocco che assicurava il titolo di giornata e rinviava la decisione che conta. E il costo non è stato simbolico, oltre 2,2 miliardi di minori entrate stimate, denaro che non lascia nulla, perché appena la proroga scade il prezzo torna al punto di partenza.

Bisogna poi chiarire un equivoco molto diffuso. La benzina in Italia non costa di più per via di presunti margini gonfiati della filiera. Al lordo, con le imposte, l'Italia è effettivamente cara, il 21 settembre circa 5 centesimi sopra la media europea, una posizione elevata che però non è un primato. Ma tolte le imposte, il prezzo netto scende sotto la media dell'Unione, e il sovrapprezzo che paghiamo si rivela in larga parte fiscale, non frutto di margini anomali, come conferma anche l'Antitrust. Quando da noi il carburante costa più che altrove, non è la filiera che guadagna, è lo Stato che preleva. E il rincaro non è nemmeno nostrano. Le curve di Italia, Francia, Germania e Spagna dal 2018 salgono e scendono all'unisono, perché la materia prima è la stessa e il mercato è internazionale, e una dinamica del genere non si corregge per decreto.

Ecco perché il taglio dell'accisa, da solo, serve a poco. Tra gennaio e il 21 settembre il gasolio è salito di quasi 64 centesimi, oltre 62 dovuti al mercato, e pur con un'accisa più bassa di 10 centesimi su ogni litro si pagavano più imposte, perché l'Iva sul rincaro aveva superato lo sconto. Lo sconto ha contenuto il rincaro, non lo ha annullato, perché il mercato correva più veloce di quanto lo Stato potesse frenarlo.

Da qui il discorso diventa politico. Nel 2023, per non rinnovare lo sconto ereditato, la presidente del Consiglio spiegò che il taglio delle accise aiuta allo stesso modo chi ha l'utilitaria e chi ha l'auto di lusso, e lo giudicò iniquo. Aveva ragione, lo sconto generalizzato è una misura regressiva e premia chi consuma di più. A distanza di tre anni lo stesso governo ha fatto ciò che allora giudicava iniquo, e viene da chiedersi che cosa sia cambiato, la giustizia sociale o il consenso da inseguire. Perché il taglio temporaneo non elimina il costo del rincaro, lo sposta dalla pompa al bilancio, a carico di tutti e a vantaggio di chi consuma di più, per giunta spesso coperto con l'Iva in più prodotta dal rincaro stesso, un cane che si morde la coda.

Si torna così all'istinto di partenza. Il governo ha difeso la rendita con le proroghe, mentre l'opposizione (e parte della maggioranza) invocava la tassa sugli extraprofitti dei raffinatori, che peraltro non tocca il prezzo alla pompa perché preleva una rendita già incassata. Due facce della stessa moneta, perché in entrambi i casi ci si chiedeva come spartire ciò che c'è, mai come crearne di nuovo. Poi sono arrivati i tetti ai prezzi di Eni, IP e Q8, sollecitati dal governo, e di colpo tutti sembrano soddisfatti, ma non cambia nulla, perché come i tagli agiscono sul prezzo e non sull'offerta, senza toccare la scarsità di raffinati indicata dalla stessa Eni.

Il nodo non è quanto Stato, ma dove lo Stato mette le risorse, visto che lo stesso miliardo può proteggere il consumo di oggi o costruire la capacità produttiva di domani. Nel 2022 il Giappone ha creato Rapidus, scommessa pubblico-privata sui semiconduttori avanzati, con una dotazione iniziale inferiore a quanto ci sono costate le proroghe.

Là quei fondi sono andati in una tecnologia che darà valore per decenni, qui sono serviti a contenere un prezzo salito comunque, impedendo per giunta a consumatori e imprese di fare la cosa più naturale di fronte a un costo che aumenta, cioè adattarsi, ridurre i consumi, ripensare i propri comportamenti. Lo stesso euro, l'uno investito per il futuro, l'altro perso nel presente.

Non che sul carico fiscale non si possa intervenire, anzi, viste le proporzioni, potrebbe avere senso, ma va fatto in modo strutturale e con copertura, riducendo la spesa improduttiva, non con tamponi a debito che si esauriscono da soli. E nel lungo periodo occorre affrontare la radice, il costo ormai strutturale dell'energia, a partire dal mix energetico. Perché un Paese che spende per difendere la rendita è condannato a discutere in eterno di centesimi al litro, mentre un Paese che investe nella conoscenza smette, prima o poi, di esserne ostaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA