



La causa sono le accise ovvero le imposte dirette sul carburante per finanziare situazioni emergenziali.

CALA IL PETROLIO MA NON LA BENZINA

Per ogni 100 euro di benzina che il cittadino paga, 70 euro vanno allo stato e 30 euro per la materia prima

Ci troviamo in uno dei momenti storici più incisivi degli ultimi 70 anni. La pandemia che porta il nome di COVID-19 imperversa ormai in ogni angolo del globo colpendo in particolar modo le economie più ricche e produttive da oriente ad occidente. È naturale che in un contesto simile, nel quale assistiamo ad una brusca ed improvvisa frenata dell'economia mondiale, il prezzo del petrolio sia in forte ribasso. Nella giornata del 3 aprile 2020, il petrolio è scambiato a poco più di 26 dollari al barile; per ritrovare un valore così basso dobbiamo ritornare alla famigerata data dell'11 settembre 2001.

Come si sa l'oro nero rappresenta una delle materie prime più importanti per l'economia globale, l'andamento del suo prezzo determina notevoli conseguenze sull'economia reale di tutte le nazioni industrializzate. Esso di fatto risulta essere una delle più importanti variabili macroeconomiche, ed essendo per sua natura esogeno, non può essere determinato dagli schemi di politica economica della quasi totalità delle nazioni sovrane. Arriviamo dunque a considerare la situazione nazionale, cosa comporta per noi questo calo del prezzo del petrolio? Beh, una delle più logiche conseguenze dovrebbe essere una drastica riduzio-



ne del prezzo della benzina, ma l'esperienza insegna che la realtà spesso si discosta dalla teoria.

Anche in questi giorni fermandosi in una qualsiasi stazione di rifornimento troviamo prezzi aggirarsi intorno ad €1,5/l o €1,4/l per la benzina senza piombo e €1,3/l o €1,2/l per il diesel; sostanzialmente allo stesso prezzo di qualche mese fa o, con un pizzico di fortuna, leggermente più basso. Come si spiega questo fenomeno? Perché nonostante un crollo del prezzo del greggio il prezzo del pieno alla macchina rimane comunque così salato?

Dunque, bisogna innanzitutto sapere che il costo della mate-

ria prima influisce solamente per una piccola parte al costo finale del carburante, in particolar modo quando parliamo della benzina. È possibile infatti scomporre il prezzo della benzina in tre componenti. Come già detto, la materia prima influisce solamente per circa il 30% sul prezzo finale, poi vi è l'IVA (imposta sul valore aggiunto) che come si sa ad oggi raggiunge un'aliquota del 22%, ed infine arriviamo alle famose accise sul carburante, che nel caso della benzina, rappresentano il restante 48% del prezzo finale. A conti fatti quindi per ogni 100 euro di benzina che paga il cittadino, 70 euro vanno allo stato (22 di IVA e 48 di

accise) e i restanti 30 servono a pagare la materia prima e far guadagnare, legittimamente, le pompe di benzina che comunque sostengono delle spese di trasporto, manutenzione delle pompe, personale, impianti, ecc. Ed ecco spiegato il motivo per il quale anche se domattina il petrolio dovesse raggiungere il prezzo di cinque dollari al barile, sostanzialmente per il comune cittadino italiano non cambierebbe pressoché nulla e senza aprire il giornale probabilmente nemmeno se ne renderebbe conto. Secondo la graduatoria del Global Petrol Prices (aggiornata al 19 marzo 2018), l'Italia è il quinto Paese più caro al mondo dove

fare un pieno alla propria auto. Le prime quattro posizioni sono occupate, in ordine crescente, da Monaco, Hong Kong, Norvegia e Islanda, tutte nazioni nelle quali il Pil pro-capite ed il potere d'acquisto dei cittadini sono nettamente superiori a quelli italiani. Ma da dove derivano queste famose accise?

Le accise sono imposte dirette sul carburante che vengono stabilite dal governo principalmente per finanziare situazioni emergenziali, come guerre o disastri ambientali; o almeno questo è quello che avveniva nel passato. Nel 2018, durante la campagna elettorale, Matteo Salvini affermava di voler togliere almeno le 7 accise più anacronistiche, portando così ad una riduzione di almeno 10 centesimi sul litro di benzina. Le accise in questione erano queste:

- accisa di 0,000981 euro al litro: finanziamento della guerra d'Etiopia del 1935-1936;
- accisa di 0,00723 euro al litro: finanziamento della crisi di Suez del 1956;
- accisa di 0,00516 euro al litro: ricostruzione dopo il disastro del Vajont del 1963;

- accisa di 0,00516 euro al litro: ricostruzione dopo l'alluvione di Firenze del 1966;
- accisa di 0,00516 euro al litro: ricostruzione dopo il terremoto del Belice del 1968;
- accisa di 0,0511 euro al litro: ricostruzione dopo il terremoto del Friuli del 1976;
- accisa di 0,0387 euro al litro: ricostruzione dopo il terremoto dell'Irpinia del 1980;
- accisa di 0,106 euro al litro: finanziamento della guerra del Libano del 1983;

Tuttavia, pur essendo il concetto giusto, il ragionamento parte da un'assunzione errata. Infatti, non possiamo più parlare di tante accise separate adibite a finanziare singole iniziative, ma bensì di un'accisa unica che entra direttamente nelle casse dello stato senza scopi specifici. Per un decreto legislativo del 1995 infatti, l'accisa sul carburante è definita in modo unitario e il gettito che ne deriva non finanzia il bilancio statale in specifiche attività, ma nel suo complesso. Se volessimo quantificare il gettito fiscale dell'accisa, potremmo tranquillamente dire che si aggira

su cifre ampiamente superiori ai 7 miliardi di euro.

Questo errore grossolano di Matteo Salvini è confermato anche dal fatto che la prima di quelle famose 7 accise da lui menzionate in un video diventato virale, trattasi dell'accisa per finanziare la guerra in Etiopia. Essa fu isti-

tuita nel 1935 e in seguito fu abolita con un RDL (regio decreto legislativo) risalente all'anno successivo, quando ormai la guerra era già stata conclusa vittoriosamente sotto il governo Mussolini.

Ma al di là di questi errori grossolani, Salvini poi al governo c'è stato davvero.

Avrà mantenuto le promesse? Ovviamente no. La speranza è quella che, una volta superata l'emergenza coronavirus e una volta fatta ripartire l'economia del paese, si possa finalmente tagliare questa accisa per poter meglio favorire i trasporti ed aiutare a diminuire i costi per le piccole e medie imprese. Chissà che una buona volta la pressione fiscale diminuisca davvero, anche tagliando quelle tasse che sono meno visibili agli occhi dei contribuenti ma che in realtà gravano notevolmente sulla vita di tutti i cittadini.

Marco Massarini

IL COSTO DELLA BENZINA NEL CORSO DEGLI ANNI

Nel 1928 il costo della benzina era imposto dal governo. Non più di 2 lire e 20 centesimi, altrimenti si siluravano i dirigenti che gestivano l'ente preposto. Dieci anni dopo però il costo era salito a 7 lire e 18 centesimi al litro ma con un'economia in fortissima ascesa. Il dopoguerra segnò una stallo complessivo ma nel 1960 l'ingegnere Mattei, allora presidente dell'Eni di cui Agip faceva parte, decise di cavalcare il boom economico e dare un'ulteriore spinta agli italiani riducendo il prezzo della benzina: «Da 125 a 120 lire al litro per la normale e da

135 a 130 per la 98 ottani». Sconto del 5% e risparmio globale annuo pro-consumatori di 15 miliardi di lire. Era il livello più basso mai raggiunto in Europa, al netto delle imposte, tanto che lo Stato diminuì sensibilmente gli oneri fiscali (all'inizio dell'anno dopo arrivò alla cifra tonda delle 100 lire al litro). Dal 1973 al 1982 la benzina era addirittura passata da 134 a 1.115 lire convincendo nel giro di una manciata d'anni il governo che qualcosa andava fatto almeno per non far scappare i villeggianti stranieri e insieme affossare l'economia del turismo estivo: nel loro Paese facevano il pieno decisamente più a buon mercato e così il 15 maggio 1986 si istituirono per legge i «buoni carburante» per i turisti in arrivo dall'estero in auto, cancellati solo sei anni dopo quando un litro di benzina nostrano costava 1.550 e uno tedesco ancora un terzo in meno. In seguito alla liberalizzazione il prezzo di vendita al dettaglio del carburante variò tra il prezzo suggerito dalla compagnia petrolifera, e quello alla pompa sul quale è ancora possibile uno sconto effettuato dal gestore dell'impianto. Negli anni 90' la benzina variò dalle 1.475 lire alle 1.605 poco prima dell'avvento dell'Euro. Con il suo ingresso però la benzina venne a costare circa 1,00 euro, per passare dopo 5 anni a 1,20 euro. Dal 2008 ad oggi il carburante sbalza da 1,32 euro a 1,50 euro, toccando punte più alte vista la differenza tra "self service" e "servito", quest'ultimo in molti casi supera 1,80 euro.



La famosa benzina AGIP degli anni 50'