

Il commento

Vincoli e spazio per ridurre il prezzo del carburante

Bracco a pagina 8

IL CARO-ENERGIA

Vincoli e spazi per ridurre il prezzo del carburante

DI PIETRO BRACCO*

Con il *Dieselgate* ci siamo interrogati su cosa ci fosse dentro la benzina e il diesel. Ora è il momento di interrogarci su cosa ci sia dentro il loro prezzo. Possiamo dividere salomonicamente la torta in due. Una metà o poco più va allo Stato; il resto ai privati lungo la catena di approvvigionamento.

Lo Stato incassa accise e Iva. Le accise pesano, per ogni litro, 72,84 centesimi per la benzina e 61,74 centesimi per il diesel. L'Iva è al 22% del prezzo. La dico in un altro modo, le accise si calcolano un tanto al litro; l'Iva, invece, è il 22% del prezzo. In questo momento di incremento dei prezzi, quindi, le accise non cambiano al crescere del prezzo. L'Iva sì. Tant'è che si parla di extra gettito dell'Iva per finanziare il taglio delle accise.

Sfatiamo subito un falso mito. Non esistono più le addizionali per guerre, terremoti, ecc. di cui sentiamo parlare. Ora le accise sono un importo secco. Certo, la loro stratificazione nel tempo ha portato al valore attuale, che è tra i più alti tra gli Stati membri dell'UE secondo i dati della Commissione UE a luglio 2021. Per la precisione, l'Italia è seconda per la benzina (dopo Paesi Bassi) e prima per il diesel. Confermiamo, invece, un altro mito. L'Iva si applica anche sulle accise. Questo è un problema che nasce a livello di normativa dell'UE. Non possiamo farci nulla, se non fare un lavoro con tutti gli altri Stati membri per cambiare.

Bella la visione ma serve la soluzione per ridurre accise e Iva sul prezzo del carburante. Dobbiamo, però, ancora una volta, fare i conti con la normativa unionale perché sono imposte cd. armonizzate, governate, quindi, dall'Unione Europea. Le accise possono essere sensibilmente

ridotte fino a 35,9 centesimi per benzina e 33 centesimi per gasolio. Nulla vieta poi allo Stato italiano di concedere un contributo per ridurre ulteriormente il prezzo alla pompa. Bisogna stare attenti, però. Il contributo non può essere dato per ridurre l'accisa ma deve essere focalizzato alla riduzione del costo del carburante. Questo ce l'ha detto la Corte di Giustizia dell'Ue sul sistema di contribuzione concesso dal Friuli-Venezia Giulia (C-63/19).

Con l'Iva abbiamo più difficoltà. Non è permesso abbassare l'Iva rispetto all'aliquota massima (il 22% in Italia), come, invece, può essere fatto per il gas naturale (che ora è al 5%), per l'energia elettrica e il teleriscaldamento. Serve una modifica a livello Ue, come ha chiesto l'Austria. Anche qui l'escamotage del contributo può essere valutato.

Passando al guadagno dei privati, si paventa che sia in atto una speculazione. La catena che porta dal pozzo alla pompa di benzina è lunga e ci sono infinite variabili e competenze da tenere in considerazione. L'incremento di prezzo è importante e sarebbe utile capire come mai quando aumenta il petrolio aumenta (quasi) immediatamente il prezzo alla pompa di benzina. Domanda non nuova; la sento fin da bambino. Lasciamo gli inquirenti lavorare e forse avremo finalmente una risposta.

* *Fiscalista e adjunct professor Luiss Business School*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

