

» | **I fattori** Solo Lombardia e Veneto restano esenti dall'addizionale

# Quella soglia psicologica che richiama la recessione

**Le tensioni sull'Iran potrebbero provocare oggi un effetto simile a quello della guerra dello Yom Kippur. Ma pesano anche le accise e le addizionali regionali**

MILANO — Non sarà un choc come quello provocato dalla guerra del Kippur all'inizio degli anni 70 del secolo scorso, quando il prezzo della super sfondò il tetto delle mille lire al litro. Ma il superamento della soglia psicologica dei due euro per un litro di benzina è destinato a scatenare nuove paure e venti di recessione.

Un'eventualità, questa, che appare sempre più imminente: addirittura prima del grande esodo e delle gite pasquali secondo i più realisti; entro l'estate per i più ottimisti. Di sicuro per l'autunno. Quando da settembre su benzina e gasolio scatterà il nuovo aumento dell'Iva, con due punti percentuali in più, salendo così al 23%. Con tutti gli annessi e i connessi, per un Paese come l'Italia che fa viaggiare più dell'80% delle merci su camion.

Secondo la Faib, una delle associazioni dei gestori, ogni aumento di un punto percentuale del prezzo al litro delle benzine produce entro pochi mesi, un aumento del tasso d'inflazione di oltre 2 decimali di punto.

«L'attuale prezzo dei carburanti può rendere più difficoltosa la ripresa dei consumi: pesa infatti sull'inflazione e sui costi di gran parte delle filiere produttive nostrane. Basti pensare all'agricoltura, con gli aumenti dei costi di trasporto delle merci e del rifornimento delle serre», commenta il garante per la sorveglianza dei prezzi, **Roberto Sambucò**. «Come fare? Oggi non è possibile recedere nemmeno un istante da una gestione rigorosa dei conti pubblici, ma per attenuare l'effetto recessivo è auspicabile che si intervenga, quando i conti lo consentiranno, anche sulla parte fiscale del costo dei carburanti. Diminuendo gradual-

mente l'accisa e sterilizzando almeno in parte l'aumento dell'Iva oltre una soglia definita».

Quello dell'eccessivo carico fiscale resta il problema numero uno. Che combinato con l'inefficienza della rete, genera una sorta di miscela devastante.

Tra l'inizio e la fine del 2011 il prezzo industriale della benzina è aumentato del 7,3%, mentre la componente fiscale ha avuto un incremento del 23,8% e il prezzo alla pompa è salito del 16,7%. Ancora più forte il rincaro per il gasolio e in particolare per la componente fiscale: sempre tra l'inizio e la fine del 2011 il prezzo industriale del gasolio è aumentato del 15,4%, la componente fiscale è cresciuta addirittura del 37,1% e il prezzo al consumo è salito del 26%. «Un vero e proprio salasso — spiega Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor — dove i rincari del prezzo alla pompa, più che dagli incrementi del prezzo industriale, sono stati alimentati, soprattutto, dal carico fiscale che va all'erario».

Per Carlo Stagnaro, direttore dell'Ufficio studi dell'Istituto Bruno Leoni, «una riduzione delle accise potrebbe sicuramente costituire una misura per la crescita». Un concetto che però si scontra con le decisioni governative. Basti pensare che solo nell'ultimo anno, l'esecutivo ha già «prelevato» sei volte al bancomat dei carburanti, con altrettante operazioni fiscali. E a fronte di una spesa complessiva per i carburanti di 64,3 miliardi, nelle casse del Tesoro è finito un «tesoretto» da 32,5 miliardi (2,7 miliardi in più rispetto al 2010).

**Gabriele Dossena**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

