

Ruote d'Italia del 9 maggio 2018

I tagli alle accise sul gasolio? Tagliano le possibilità di far ripartire l'economia

Forse nelle prossime settimane il nostro Paese potrebbe avere un Esecutivo che eviti un nuovo ricorso alle urne. Un traguardo che moltissimi si augurano venga raggiunto, a iniziare dal presidente di Confcommercio, Carlo Sangalli, che ha nuovamente sollecitato nei giorni scorsi l'insediamento di un Governo per sterilizzare le clausole di salvaguardia su Iva e accisa (ovvero la norma che prevede l'aumento automatico nel caso lo Stato riesca a reperire le risorse pianificate) ed evitare possibili conseguenze negative che si scaricherebbero su cittadini e imprese, determinando una riduzione dei consumi e un ulteriore indebolimento di una ripresa economica che già arranca. "Siamo in zona Cesarini", ha detto, ricorrendo alla metafora calcistica che indica l'imminente fine del tempo di gioco a disposizione, il presidente di Confcommercio per evidenziare come il Paese rischi altrimenti di tornare in una nuova fase di stallo.

In questa situazione molte sono le diagnosi e commenti. Carlo Cottarelli, ex commissario alla Spending review del governo Renzi, e Mauro Marè, professore ordinario di Scienza delle finanze e consigliere del ministro per l'Economia e le finanze Pier Carlo Padoan, chiedono di trovare le risorse intervenendo con tagli nei capitoli di spesa improduttivi per sostenere gli interventi del governo. Ma su quali trasferimenti si punta? Le proposte sembrano concordare sul taglio della compensazione dell'accisa per l'autotrasporto. Sull'argomento Conftrasporto è già intervenuta, innanzitutto per puntualizzare che la cifra diffusa, 1,3 miliardi di euro "necessari per ridurre l'accisa per l'autotrasporto", rappresentano un punto di partenza errato per una corretta analisi. In questo modo si lascia infatti intendere che le imprese di autotrasporto siano le uniche beneficiarie della riduzione mentre non è affatto così, dimenticando per strada che ci sono anche i settori del trasporto pubblico locale e del conto proprio. E questo senza dimenticare come la voce gasolio ricada su coloro che usufruiscono dell'attività del trasporto su gomma, come il prezzo del gasolio sia una componente che concorre a formare il costo finale di un servizio, di un prodotto. Il vero beneficiario di questa compensazione è il sistema produttivo che deve competere nel mercato europeo: intervenire sulla compensazione fiscale dell'accisa equivale a incrementare il costo per i cittadini. Occorre anche evidenziare come Confcommercio-Conftrasporto abbia già sottolineato che più il prezzo del gasolio per autotrazione aumenta, più le imprese che operano in altri Paesi europei o che risiedono nelle vicinanze di Stati dove questo è inferiore saranno indotte a effettuare i rifornimenti laddove il costo è competitivo. E questo ridurrebbe le entrate fiscali. Ovviamente questa non è una difesa d'ufficio: quanto affermato è dettagliatamente spiegato da numerose relazioni tecniche.

Un ultimo aspetto, che riguarda le ricadute sull'ambiente, sull'inquinamento: la compensazione dell'accisa non è una misura lineare ma esclude gli autoveicoli più inquinanti come gli Euro 0, 1, e 2, fattore che ha anche determinato un incremento delle vendite di automezzi di ultima generazione. Sostenere che la compensazione dell'accisa è una "contraddizione sul piano ecologico" è un altro luogo comune che andrebbe attentamente valutato da chi dovrà in ogni modo decidere. Sperando di evitare di farci del male da soli.

PAOLO UGGE'