

IDEE

# Dall'Abissinia ai fondi per il cinema, ogni emergenza è buona per **un aumento sulla benzina**. Così il serbatoio della nostra auto è diventato la mucca da spremere

DI STEFANO CINGOLANI

# U

n obolo, un «piccolo sacrificio» per la cultura. E magari anche un assegno per la missione libica, o una fiche per le forze di polizia alla ricerca dei finanziamenti perduti. Perché l'accisa sulla benzina assomiglia sempre più alla moderna versione della tassa sul macinato: altrettanto

vessatoria e facile da riscuotere.

È stata usata per tutto, persino come arma di ricatto. I libri di storia ricordano ancora Amintore Fanfani il quale, esasperato per gli attacchi dell'*Espresso* sui fondi neri Montedison, chiamò Gianni Agnelli e gli intimò di rompere legami azionari e aiuti finanziari con il gruppo, altrimenti avrebbe rincarato la super (già alle stelle dopo l'embargo degli sceicchi) e bloccato i prezzi delle auto. Era il 1974 e l'Avvocato, che voleva diventare presidente

## LE TASSE SULLA BENZINA

Tutte le volte che i governi hanno introdotto nuove accise chiedendo agli italiani un sacrificio per far fronte a eventi straordinari.

**0,001 €**  
1935  
per la guerra  
di Abissinia

**0,007 €**  
1956  
per la crisi  
di Suez

**0,005 €**  
1963  
per il disastro  
del Vajont

**0,005 €**  
1966  
per l'alluvione  
di Firenze

**0,005 €**  
1968  
per il terremoto  
del Belice

## IL PREZZO DEL CARBURANTE DAL 1960 A OGGI A VALORI ATTUALI



## IDEE

della Confindustria, ubbidì. Non poteva rinnegare il cognato, Carlo Caracciolo, ma fece uscire dalla proprietà la casa editrice Etas Kompas controllata dall'Ifi-Fiat. Eugenio Scalfari lo chiamò «avvocato di panna montata» e pubblicò *Razza padrona* contro Fanfani e il suo protetto Eugenio Cefis.

Così va l'Italia. E non da adesso. Quando il Duce nel 1935 inaugurò l'andazzo imponendo 1,90 lire per finanziare la guerra d'Abissinia, Giovanni Agnelli, il Senatore, corse a piazza Venezia e svuotò la sacca dell'ira in faccia a Benito Mussolini (era uno dei pochi a poterselo permettere). L'auto, nonostante non fosse ancora un bene di massa, era gravata anche da elevate tasse di circolazione. I costruttori, Fiat in testa, facevano la fila per chiedere prebende. La campagna contro il Negus Hailè Selassie li ricompensò, con ampie commesse di autocarri e aeroplani. Ma l'accisa straordinaria rimase, l'una tantum divenne una semper.

C'è chi ha fatto una stima, impressionante anche se approssimativa: considerando un consumo medio di 40 miliardi di litri di benzina, si può dire che gli italiani ancor oggi pagano per l'Abissinia 40 milioni di euro l'anno. E non è l'unico prelievo straordinario, perché nel 1956 sono arrivate 14 lire per Suez, nel 1963 10 lire per il Vajont, tre anni dopo altre 10 per l'alluvione

di Firenze, e 10 nel 1968 per il terremoto del Belice. L'oblazione sale a 99 per il Friuli del 1976 (ma allora c'era l'inflazione galoppante), 75 lire per l'Irpinia nel 1980, ben 205 lire nel 1983 per la missione in Libano, 22 lire per la Bosnia nel 1996, 0,020 euro per il contratto autoferrotanvieri nel 2004 e 0,1 nel 2005 allo scopo di acquistare autobus meno inquinanti.

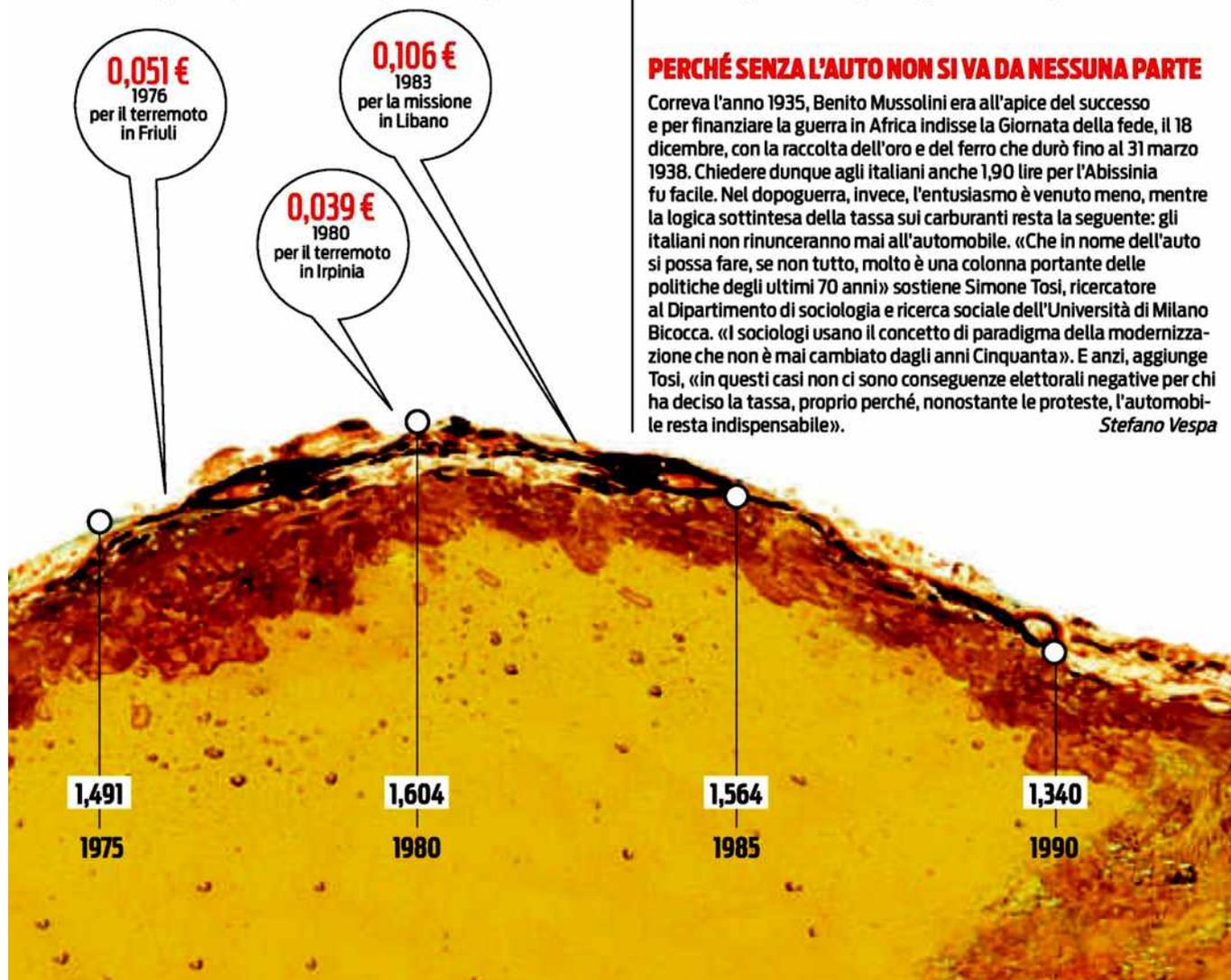
Tassa di scopo? No, multiscopo. Anzi ormai senza più scopo, perché dal 2007 tutto finisce nel calderone globale dell'erario. Un uso improprio della più odiosa e impopolare delle imposizioni fiscali in epoca moderna, una trappola senza via d'uscita: così come non si può fare a meno di trasformare il grano in farina, è impossibile lasciar vuoto il serbatoio. E lo Stato incassa 20 milioni di euro al mese per ogni centesimo di aumento.

Il sogno ecologista di reorientare i consumi rincarando la benzina, impeccabile nei manuali di politica fiscale, alla prova del nove fa cilecca. La circolazione automobilistica non si riduce, tanto meno il consumo alla pompa. L'esperienza dimostra solo che le accise vengono traslate sui prezzi finali: un decimo di punto in più ogni 3 centesimi di rincaro. I petrolieri trovano l'alibi per dimostrare che non è colpa loro e i distributori si preparano a nuovi scioperi. Anche perché gravano le imposte sulla fabbri-

## PERCHÉ SENZA L'AUTO NON SI VA DA NESSUNA PARTE

Correva l'anno 1935, Benito Mussolini era all'apice del successo e per finanziare la guerra in Africa indisse la Giornata della fede, il 18 dicembre, con la raccolta dell'oro e del ferro che durò fino al 31 marzo 1938. Chiedere dunque agli italiani anche 1,90 lire per l'Abissinia fu facile. Nel dopoguerra, invece, l'entusiasmo è venuto meno, mentre la logica sottintesa della tassa sui carburanti resta la seguente: gli italiani non rinunceranno mai all'automobile. «Che in nome dell'auto si possa fare, se non tutto, molto è una colonna portante delle politiche degli ultimi 70 anni» sostiene Simone Tosi, ricercatore al Dipartimento di sociologia e ricerca sociale dell'Università di Milano Bicocca. «I sociologi usano il concetto di paradigma della modernizzazione che non è mai cambiato dagli anni Cinquanta». E anzi, aggiunge Tosi, «in questi casi non ci sono conseguenze elettorali negative per chi ha deciso la tassa, proprio perché, nonostante le proteste, l'automobile resta indispensabile».

Stefano Vespa



## IDEE

cazione, le addizionali locali e soprattutto l'iva al 20 per cento, una tassa sulla tassa. Tutti a mungere e a inzuppare il biscotto.

Quanto alla destinazione del grasso che si ricava alla pompa, è ancora da spiegare. Oggi dovrebbe sostituire l'aumento di 1 euro sul biglietto, rabbonire cinematografari e cinematografari, placare l'ira funesta delle star (a cominciare da Riccardo Muti), lasciare il pelo ai sovrintendenti. Il sospetto è un altro: che il latte della mammella nazionale non serva solo per il burro, ma anche per i cannoni. Come è sempre accaduto nel passato. La guerra in Libia non si fa gratis: far volare un Tornado costa 17 mila euro l'ora. E chi paga, se non Pantalone?

La storia, del resto, arride agli scettici. Ciascun governo se la prende con l'esosità del precedente denunciando lo scippo: ogni 10 euro di benzina, oltre la metà va al fisco, uno scandalo. Poi si adegua. Quando era ministro dell'Industria, Pier Luigi Bersani rispose che così fan tutti e non solo in Italia. Non aveva torto. Escludiamo gli Stati Uniti, dove le tasse sono nettamente inferiori, anche se l'amministrazione Obama vuol invertire la rotta; la media dell'Unione Europea mostra che il fisco pesa per il 58,7 per cento sul prezzo finale, in Italia siamo al 58, peggio del 50 spagnolo, ma meglio del 61 francese o del 63 tedesco. Tuttavia, Francia e Germania applicano davvero una strategia di politica industriale, la prima a favore dei suoi treni veloci, la seconda per le energie alternative come vento e sole foraggiate dal governo con incentivi fiscali persino superiori a quelli italiani. Insomma, nella logica del do ut des, i tentacoli del Leviatano si muovono meglio altrove.

Lo Stato tartassa anche alcol, tabacco, gioco d'azzardo, non solo gli idrocarburi. Si alimenta dei nostri vizi, coprendosi dietro un

alibi etico: nella società mercantile, i prezzi servono a stimolare la virtù. Quanto alla casa, la seconda grande mammella fiscale, l'abolizione dell'ici sulla prima abitazione ha dato un qualche sollievo alle famiglie. Ma, poiché resta l'unica vera imposta sul patrimonio, c'è sempre la tentazione di usarla in funzione punitiva. Con una differenza: metterci mano è politicamente complicato e costoso in termini di consenso.

Perché, invece, gli italiani non reagiscono alle cento tasse che li opprimono (per citare un libro che portò alla ribalta Giulio Tremonti, giovane e brillante tributarista allievo di Franco Reviglio e consigliere di Rino Formica)?

Sarà la diversa potenza simbolica del focolare domestico, o forse l'abitudine secolare a subire un imperium lontano e opprimente, la debolezza della cultura liberale, il riflesso condizionato del veterostatalismo... Chi leva una voce di protesta propone di sostituire tassa con tassa: «Facciamo pagare yacht e beni di lusso» è la ricetta di sinistra. E tagliare le spese, ridurre il corpaccione dello Stato, introdurre un sistema di verifica seria tra entrate e uscite? Tutto questo non piace a nessuno, fa parte di un'altra forma mentis. L'Italia non è il paese del tè e tanto meno dei tea party.

