ECCO

THE ITALIAN CLIMATE CHANGE THINK TANK

Camera dei deputati

X Commissione Attività produttive

AC 771

Conversione in legge del decreto-legge 14 gennaio 2023, n. 5, recante disposizioni urgenti in materia di trasparenza dei prezzi dei carburanti e di rafforzamento dei poteri di controllo del Garante per la sorveglianza dei prezzi, nonché di sostegno per la fruizione del trasporto pubblico

Audizione ECCO think tank

27 gennaio 2023

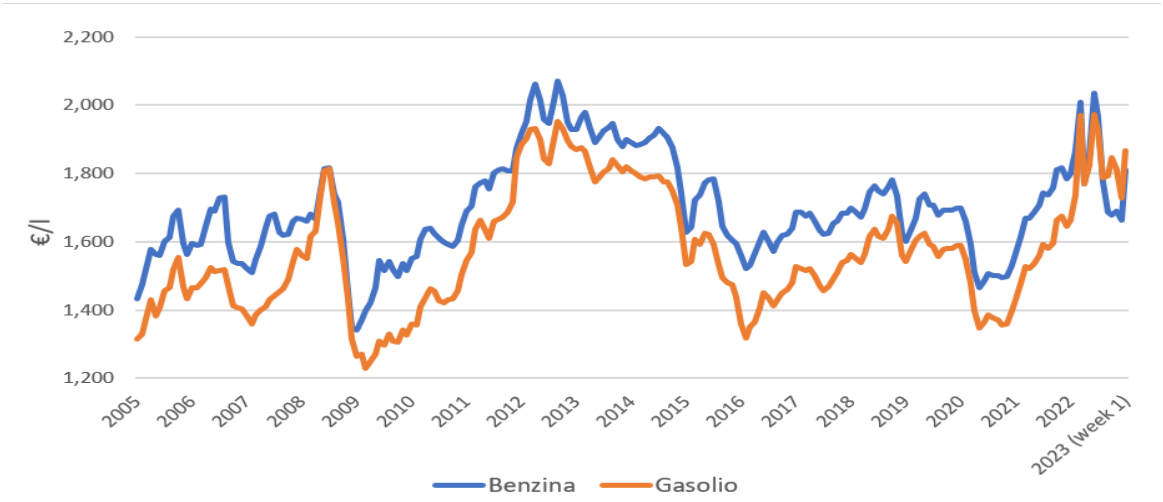
CONSIDERAZIONI GENERALI

I livelli di prezzo di benzina e diesel registrati a gennaio 2023 non giustificano ulteriori sacrifici dei conti pubblici per sostenere l'acquisto di carburanti con un prolungamento degli sconti generalizzati sulle accise.

Secondo i dati pubblicati dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, con la reintroduzione dell'accisa ai livelli pre-crisi russa, nella prima settimana di gennaio il prezzo medio della benzina è stato di 1.812,01 €/l, mentre per il gasolio si è registrato un prezzo di 1.868,13 €/l, valori in linea con quelli registrati nei primi mesi del 2022.

Tali valori risultano inferiori a quelli già registrati nel periodo 2012-2014, quando le accise applicate ai carburanti erano allo stesso livello di quelle nuovamente in vigore oggi. Applicando i coefficienti di rivalutazione monetaria ai prezzi storici dei carburanti in base agli all'indice dei prezzi al consumo Istat, a prezzi costanti marzo 2022, ovvero prendendo come riferimento l'inizio della guerra in Ucraina, un litro di benzina acquistato nel settembre 2012 costava, nel 2012, l'equivalente di 2,069 €/l (prezzo di allora alla pompa di 1,871 €/l) e il litro di diesel 1,951 €/l (1,764 €/l). Includendo nel calcolo l'inflazione registrata nel corso dello scorso anno questi valori risultano rispettivamente di 2,221€/l per la benzina e 2,094 €/l per il gasolio.

Andamento storico a prezzi costanti (rif. marzo 2022) dei prezzi medi mensili alla pompa di benzina e diesel (€/l)



Fonte: Elaborazione ECCO su dati Mase e Istat

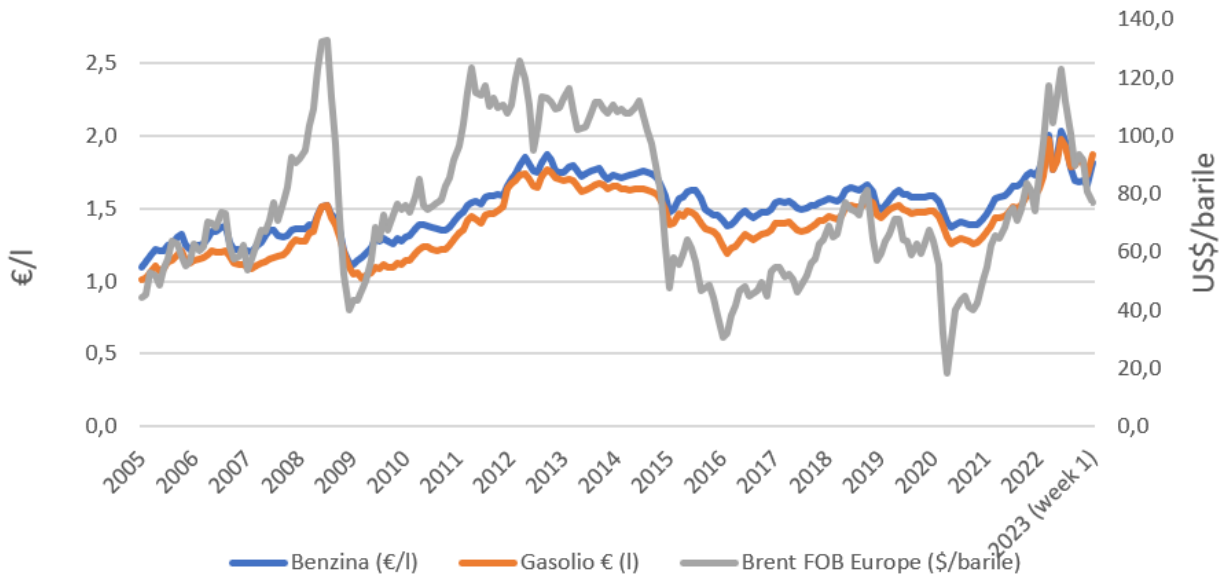
Nel 2012 gli aumenti furono innescati dalla crisi siriana e dai i timori di ripercussioni su tutto il Medio Oriente, come effettivamente è stato. Una guerra è un costo per la collettività. In particolare, la guerra di oggi come quella di allora vede protagonisti paesi strategici per i nostri approvvigionamenti energetici, ancora fortemente legati ai combustibili fossili. Nel 2012, non ci fu nessun intervento sulle accise, che erano anzi state aumentate qualche mese prima per recuperare risorse utili a ripristinare le finanze e la credibilità del Paese in un periodo estremamente critico per i conti pubblici -stante le modifiche al patto di stabilità introdotte dal Two Pack e dal Six Pack, in particolare sulle tempistiche (1/20 all'anno) del rientro al 60% del rapporto debito/PIL, allora intorno al 125% -, lo spread btp-bund viaggiava intorno ai 500 punti base e Draghi da Governatore della BCE annunciava il suo *Whatever it takes*.

L'austerità dello scorso decennio è oggi ampiamente criticata soprattutto in considerazione degli impatti sociali che ha determinato. Oggi il rapporto debito-pil è superiore al 150%, ma la sospensione temporanea delle regole del patto di stabilità, estesa a tutto il 2023, e le prospettive di revisione di tali regole pongono meno pressione a livello europeo di ridurre il rapporto debito/PIL nel breve termine. Tuttavia, una spesa non mirata a gestire le sfide sociali, fortemente connesse a quelle energetiche e climatiche, e al contrario non selettiva, continuerebbe a indebolire i fondamentali della nostra economia, riducendo lo spazio pubblico di intervento nel gestire la transizione.

Articoli 1 e 3

Dopo l'impennata nel corso del 2022, nell'ultimo periodo i prezzi del greggio sono in ribasso verso valori comparabili con quelli del 2021. Al netto delle dinamiche registrate in alcuni casi, i prezzi alla pompa dei carburanti non hanno mostrato segnali di scostamento da questo andamento. Per verificare e contrastare eventuali comportamenti opportunistici, se non speculativi, il Governo è intervenuto con il Decreto Legge 14 gennaio 2023 nr. 5 introducendo il **monitoraggio giornaliero dei prezzi con l'obbligo di comunicazione e pubblicità per i distributori, incrementando le sanzioni e rafforzando i collegamenti tra Garante per la sorveglianza dei prezzi, l'Antitrust e la Guardia di Finanza**.

Andamento storico dei prezzi correnti mensili alla pompa di benzina e gasolio (asse sx) e Brent FOB Europa (asse dx).



Fonte: Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e IEA

Articolo 2

La riduzione del prezzo del greggio, a livelli non più emergenziali, ha consentito al Governo – che già a novembre 2022 aveva parzialmente ridotto lo sconto in accisa di 0,25 €/l introdotto dal Governo Draghi – di ripristinare il livello delle accise pre-crisi, pari a 728 € per 1000 litri di benzina e di 617 €/kl per il diesel. **Questa decisione permette di ragionare su politiche per la gestione dell'accesso all'energia con strumenti meno regressivi e sperequativi di quanto non sia una riduzione generalizzata delle accise**.

Mantenere lo sconto nelle proporzioni introdotte a marzo dal Governo Draghi, costerebbe allo Stato oltre 9 miliardi di euro annui, generando un risparmio medio mensile pari a meno di 15 euro per i consumatori. Inoltre, tali risorse sarebbero distribuite in maniera iniqua tra tutti i consumatori. Secondo le rilevazioni ISTAT sulle condizioni economiche delle famiglie e diseguaglianze, la spesa per consumi di carburanti cresce con l'aumentare del reddito e le fasce medio alte (IV e V quintile ISTAT) consumano fino a 3 volte più carburante delle fasce medio basse (I e II quintile). Una distribuzione non selettiva delle risorse beneficia maggiormente coloro che hanno redditi elevati e si spostano di più e con mezzi a maggiori consumi, mentre chi ha un basso reddito e limita gli spostamenti con mezzi privati, ne trae un vantaggio molto limitato. E chi usa i mezzi pubblici in luogo dell'auto privata non ne beneficia affatto.

Risparmio mensile e proiezioni annuali per quintili di reddito Istat
del taglio delle accise introdotto dal governo Draghi (valori in Euro correnti)

Quantili di reddito Istat	I	II	III	IV	V
Spesa mensile in carburanti	53,3	86,1	108,7	130,0	157,0
Stima del risparmio medio mensile generato dallo sconto sulle accise introdotto da Draghi	7,2	11,7	14,8	17,7	21,3
Proiezione annuale di costo della misura per lo Stato (rif. consumi di carburanti 2021)	**9,4 miliardi**				

Elaborazione di ECCO su dati Istat e del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

Rispetto al 2021, nei primi 11 mesi del 2022 i consumi di benzina e diesel sono aumentati del 9% e del 5% rispettivamente, a fronte di un calo generalizzato dei consumi energetici di gas -7,8% (rif. Mase, -11% nel settore civile, rif. Staffettaonline) ed elettrici -0,8% (rif. Terna), e **ripristinare uno sconto sulle accise per i carburanti sarebbe un segnale contraddittorio per i consumatori**.

In questo senso, **pur se l'introduzione del meccanismo di aliquota flessibile** introdotto dal Decreto legge nr. 5 del 14 gennaio 2023 - ossia di rimodulare il valore dell'accisa qualora il prezzo del petrolio superi i valori tendenziali indicati dal Documento di economia e finanza - rappresenta una garanzia di controllo dei prezzi, **è da tenere in considerazione che il segnale di prezzo è importante per assicurare che i consumatori riducano i propri consumi a fronte di un costo eccessivo dei carburanti fossili**.

Articolo 4

Al pari, la rigidità della domanda dei consumi di carburanti fossili, non facilmente sostituibili nel breve periodo, e l'impatto sui costi per ragioni di necessità, sentito dai più vulnerabili, potrebbe **richiedere l'adozione di politiche di supporto condizionate, da gestire con strumenti selettivi per i quali non è opportuno ridurre il gettito fiscale.**

La sospensione del Patto di Stabilità e Crescita non deve condurre a spese non selettive da parte dello Stato per sostenere consumi di combustibili fossili che sono all'origine dalla crisi attuale. Non tutti subiscono gli stessi effetti del caro energia ed è prioritario incanalare le risorse disponibili a difesa di chi ha maggiormente subito

la crisi in termini di disponibilità economica, e per accelerare l'uscita dai combustibili fossili.

In questo senso, **nel programma di riforma della fiscalità del settore energetico anticipata dal Governo è auspicabile che vengano introdotti meccanismi per assicurare che il gettito raccolto dalle accise sia prioritariamente diretto a soluzioni utili ad affrontare la povertà da mobilità e la transizione del sistema dei trasporti verso la decarbonizzazione**.

La sfida con cui il governo dovrà necessariamente confrontarsi già a partire dalle prossime settimane, con la revisione del Piano Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), riguarda la proposta di un **quadro di misure efficaci in grado di coniugare la riduzione delle emissioni dei trasporti con una maggiore equità di accesso alla mobilità e con le priorità strategiche di politica industriale per lo sviluppo del Paese**, come nel caso delle filiere automotive nella transizione all'auto elettrica.