

Dalla accisa sull'Abissinia, alla crisi di Suez e ai terremoti: la lunga storia delle tasse sui carburanti di Massimiliano Jattoni Dall'Asén

La tassa sulla benzina esisteva già prima della guerra d'Etiopia. Dalle emergenze del Novecento alle misure di Draghi e Meloni (Fonte: <https://www.corriere.it/> 23 agosto 2026)



Lo sconto fiscale sul gasolio non terminerà più alla mezzanotte di lunedì 24 agosto. Alla vigilia della scadenza, il ministro dell'Economia Giancarlo Giorgetti, di concerto con il ministro dell'Ambiente Gilberto Pichetto Fratin, [ha firmato il decreto che attiva il meccanismo dell'«accisa mobile» e prolunga la riduzione per altri due giorni, il 25 e il 26 agosto](#). Il meccanismo prevede che il maggiore gettito Iva prodotto dall'aumento dei prezzi petroliferi finanzia la prosecuzione dello sconto, pari a 14 centesimi di accisa e a poco più di 17 considerando anche l'Iva. L'aliquota sul diesel resterà quindi a 532,90 euro per mille litri, contro i 672,90 dell'aliquota ordinaria. Resta ancora da decidere che cosa accadrà dal 27 agosto. Questo è soltanto l'ultimo capitolo di una storia fiscale che attraversa quasi un secolo di guerre, calamità, crisi economiche e promesse elettorali. Una storia raccontata spesso attraverso una lista diventata proverbiale: **la guerra d'Etiopia, Suez, il Vajont, l'alluvione di Firenze, i terremoti del Belice, del Friuli e dell'Irpinia, le missioni militari in Libano e in Bosnia**. Come se a ogni rifornimento gli italiani versassero ancora pochi millesimi per ciascuna emergenza del passato.

La tassa c'era già prima dell'Etiopia

Le imposte di fabbricazione accompagnano l'Italia fin dal 1864, quando colpiscono inizialmente la birra e le acque gassate. Nei decenni successivi furono estese agli alcolici, allo zucchero, agli oli di semi e ad altri prodotti. Anche la benzina veniva tassata prima che Mussolini ordinasse l'invasione dell'Etiopia nel 1935.

Il regime aumentò effettivamente il prelievo per sostenere le spese della guerra coloniale. Ma quella specifica maggiorazione non è arrivata fino a noi. Nel settembre 1936, quattro mesi dopo la conclusione del conflitto, la tassa di vendita sulla benzina fu riportata a 161 lire al quintale, il livello in vigore prima del 30 agosto 1935. La celebre «accisa sull'Abissinia», dunque, non soltanto non esiste più come voce autonoma: fu cancellata già allora.

Nel 1939 furono istituite organicamente un'imposta interna di fabbricazione e una corrispondente sovraimposta di confine sugli oli minerali e sui prodotti derivati. Il carburante diventava definitivamente uno degli strumenti più efficaci a disposizione dello Stato per raccogliere denaro in tempi rapidi dalle tasche dei cittadini.

Da Suez ai terremoti

Gli aumenti successivi scandiscono una parte della storia italiana. Nella ricostruzione realizzata dallo stesso Dipartimento delle Finanze compaiono la crisi di Suez del 1956, il disastro del Vajont nel 1963, l'alluvione di Firenze nel 1966, i terremoti del Belice nel 1968, del Friuli nel 1976 e dell'Irpinia nel 1980, fino alla missione in Libano dei primi anni Ottanta.

È qui che nasce la leggenda delle tasse provvisorie che non muiono mai. Ma parlare di tante imposte di scopo tuttora in vigore è fuorviante. Spesso l'emergenza forniva la giustificazione politica per l'aumento senza che il maggiore gettito fosse versato in un fondo separato e rigidamente vincolato. L'emergenza dava un nome al rincaro; una volta entrato nel bilancio dello Stato, il denaro perdeva la propria etichetta.

Ciò non significa che i rincari siano immaginari o che non abbiano contribuito ad alzare il livello della tassazione. Significa che oggi non è possibile isolare e cancellare una presunta «quota Vajont» o «quota Irpinia».

Il riordino degli anni Novanta

La cesura arriva con l'armonizzazione europea dei primi anni Novanta. Le vecchie imposte di fabbricazione furono soppresse a decorrere dal 1993. Il decreto legislativo 504 del 26 ottobre 1995 introdusse poi il Testo unico delle accise.

Da allora, per ciascun carburante esiste un'unica aliquota e il gettito confluisce nella fiscalità generale. La famosa lista non è quindi la fotografia dello scontrino fiscale di oggi. È piuttosto la genealogia politica di un prelievo che, aumento dopo aumento, è diventato strutturale.

Neppure il riordino fermò il ricorso ai carburanti per trovare nuove coperture. Negli anni successivi l'accisa fu ritoccata per finanziare, tra l'altro, la missione internazionale in Bosnia, il rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri, l'acquisto di autobus ecologici, gli interventi dopo i terremoti, la tutela dei beni culturali e le spese legate alla crisi libica del 2011. Proprio nel 2011, mentre l'Italia entrava nella crisi del debito sovrano, si concentrarono diversi aumenti.

Una cifra fissa, un peso variabile

L'accisa non segue il prezzo del petrolio: è fissata in euro per mille litri. A cambiare con il mercato è la sua incidenza percentuale. Il prezzo alla pompa è composto dalla parte industriale (materia prima, raffinazione, trasporto, distribuzione e margini), dall'accisa e infine dall'Iva al 22%, calcolata sulla somma delle prime due componenti.

Quando il prezzo industriale sale, dunque, l'accisa pesa percentualmente meno, anche se rimane identica in centesimi. Durante la crisi petrolifera degli anni Settanta arrivava a rappresentare circa il 60% del prezzo della benzina; nel marzo 2022, prima del taglio deciso dal governo Draghi, era intorno al 34%. Non perché fosse diventata leggera, ma perché nel frattempo era diventato molto più caro tutto il resto.

Anche l'espressione «Iva sull'accisa» è una semplificazione, ma descrive un effetto reale: poiché l'accisa entra nella base imponibile, ogni centesimo di riduzione produce anche un risparmio di 0,22 centesimi sull'Iva. Per questo il taglio attuale di 14 centesimi sul diesel determina un beneficio fiscale complessivo di 17,08 centesimi al litro.

Il precedente più diretto risale al 2008. Il governo Prodi utilizzò 162 milioni di extragettito Iva per alleggerire temporaneamente il prelievo sui carburanti. Dal 20 marzo al 30 aprile il carico fiscale su benzina e gasolio diminuì di 2 centesimi al litro. **Fu la prima applicazione concreta dell'«accisa mobile»,** lo stesso meccanismo tornato oggi al centro del confronto politico.

Diesel e benzina, aliquote uguali

Per decenni il gasolio è stato tassato meno della benzina. La differenza favoriva trasporti e attività produttive, ma era considerata anche un sussidio ambientalmente dannoso.

Il riallineamento avviato nel 2025 avrebbe dovuto essere graduale. La legge di Bilancio 2026 lo ha accelerato, portando entrambe le aliquote ordinarie a 672,90 euro per mille litri, pari a 67,29 centesimi al litro. Per la benzina è stata una riduzione rispetto ai precedenti 72,84 centesimi; per il gasolio un aumento rispetto ai 61,74 centesimi.

L'equiparazione ha così cancellato il vantaggio fiscale di cui il diesel aveva goduto per decenni. Il fatto che oggi costi più della benzina dipende però soprattutto dalle quotazioni internazionali e dalla componente industriale.

Dal taglio Draghi agli sconti del 2026

Nel marzo 2022, dopo l'invasione russa dell'Ucraina, **il governo Draghi ridusse di 25 centesimi al litro le accise su benzina e gasolio.** Con la minore Iva, lo sconto complessivo arrivò a 30,5 centesimi. La misura, concepita per durare un mese, fu prorogata più volte.

Il governo Meloni la confermò inizialmente, poi la ridusse da 25 a 15 centesimi nel dicembre 2022 e infine la lasciò scadere alla fine dell'anno. Dal primo gennaio 2023 le aliquote tornarono così ai livelli precedenti. Per gli automobilisti fu un aumento a tutti gli effetti, anche se tecnicamente non venne introdotta una nuova accisa: semplicemente, venne meno lo sconto.

Nel 2026 la nuova crisi petrolifera ha costretto il governo a intervenire di nuovo. La riduzione sul diesel in vigore fino al 24 agosto ha portato l'aliquota a 532,90 euro per mille litri. Ma soltanto i primi due giorni sono stati finanziati attraverso l'accisa mobile, utilizzando 20,5 milioni di maggiore gettito Iva. Per prolungare lo sconto sono servite anche normali risorse di bilancio: la sola proroga dal 7 al 24 agosto è costata 245 milioni.

È il paradosso che accompagna le accise da quasi un secolo: facili da aumentare quando lo Stato ha bisogno di denaro, costosissime da ridurre quando il prezzo alla pompa torna a salire. E così, mentre cambiano le crisi e i governi, il prelievo resta.