

Energia e deficit, l’Eurogruppo freddo sulla deroga al Patto. «La flessibilità c’è già»

Fitto: risorse anche da fondi dell’Unione e Pnrr

di Francesca Basso e Federico Fubini

La Commissione europea è aperta a discutere con l’Italia della richiesta di nuove deroghe alle regole di bilancio per far fronte al rincaro dei carburanti. Intanto però l’Eurogruppo, dove siedono i ministri dell’Economia dell’area euro, chiude la porta: «Non ci aspettiamo una discussione approfondita su una possibile ulteriore flessibilità nell’ambito delle regole fiscali», ha spiegato ieri un funzionario europeo in vista della riunione di domani a Cipro dei ministri delle Finanze dei Paesi dell’euro. Il funzionario ha aggiunto che «non è stato registrato uno slancio» su questa ipotesi. C’è freddezza nell’estendere un’ulteriore flessibilità di bilancio per finanziare tagli alle accise su benzina e gasolio, perché l’idea dei ministri — ha proseguito il funzionario — è che «finora la maggior parte delle azioni intraprese dai Paesi non siano state nell’interesse comune» ma si tratti di «politiche che danneggiano i Paesi vicini, aumentando la domanda di combustibili fossili e aggravando la scarsità (di carburanti, ndr) per tutti».

Il funzionario ha anche detto di «non essere a conoscenza di alcun negoziato ufficiale» anche se «sulla questione della clausola di salvaguardia nazionale» che consente di derogare al patto di Stabilità «ci sono state discussioni a vari livelli». La cosiddetta “clausola” permetterebbe a un Paese già in procedura per deficit eccessivo — come l’Italia — di deviare dagli impegni per uno 0,3% del prodotto all’anno per un biennio. Per l’Italia vorrebbe dire spendere circa sette miliardi di euro in sgravi alle accise nel 2026. Ma significherebbe rinviare l’uscita dalla procedura europea a dopo le elezioni politiche previste nel 2027.

Secondo le stime della Commissione europea, i margini per questo scenario ci sarebbero. A Bruxelles si calcola che 23 Paesi dell’Unione hanno preso misure di sostegno ai consumi di energia, da 17 miliardi di euro in totale: meno dello 0,1% del prodotto lordo dei ventisette Paesi. Quanto all’Italia, avrebbe speso finora in tagli alle accise 1,4 miliardi di euro: lo 0,06% del suo Pil; ci sarebbe dunque spazio per spendere cinque volte di più, senza bisogno di nuove deroghe. Non è per niente chiaro, peraltro, come sarà il quadro nel Golfo fra qualche mese.

Il funzionario europeo ieri ha espresso l’aspettativa che «il sentiment» dell’Eurogruppo non cambi presto, anche se — ha aggiunto — «la situazione evolve». Ha poi ricordato che il consiglio della Commissione europea ai governi è di «agire in modo da sostenere l’abbandono dei combustibili fossili, per orientarsi verso l’elettrificazione e le energie rinnovabili». E ha aggiunto: «Pur trattandosi di pura speculazione, se fossi un funzionario italiano che scrive le proprie richieste a Bruxelles, le formulerei in quest’ottica. Credo che otterrebbero maggiore considerazione».

Il ministro Giorgetti non sembra per ora aver trovato molto sostegno sulla posizione dell'Italia nel G7 Finanze dei giorni scorsi a Parigi. Pesa anche l'impressione lasciata, nel G7 e a Bruxelles, dai bruschi aumenti dei rendimenti dei titoli di Stato in queste settimane.

Da Trento, il vicepresidente della Commissione europea Raffaele Fitto non è entrato in questo dibattito. Tuttavia, ha osservato che gli strumenti europei presentano anche altre possibilità. Una implica l'opzione di «rivedere le risorse dei fondi di coesione — ha detto Fitto —. Abbiamo appena concluso una revisione molto importante, per 35 miliardi a livello europeo» (di cui sette destinati all'Italia). L'ex ministro del governo di Giorgia Meloni ha poi ricordato l'altra strada aperta: «C'è la possibilità di rivedere, dove possibile, in una fase finale, il Piano nazionale di ripresa e resilienza». L'ultima scadenza ammissibile per presentare a Bruxelles delle possibili modifiche sarebbe entro la fine del mese, tra dieci giorni.

Ma usare i fondi del Pnrr o di coesione implica la necessità di rivedere i sussidi: per esempio niente tagli delle accise a tappeto, anche per i ceti più abbienti, e più interventi mirati su autotrasporto, agricoltura e ceti più vulnerabili.

