

[ CARO GASOLIO ] Il vero problema non è l'aumento di 3,5 centesimi, ma la revisione delle agevolazioni

# Accise carburanti, è solo l'inizio

[ DI ROBERTO GUIDOTTI ]

**M**a che c'entra il censimento con le accise sui prodotti petroliferi? Ebbene, pochi lo sanno, ma i due termini hanno la stessa radice linguistica. Chi coltiva la terra sa quanto siano importanti le radici e anche questa non si smentisce, perché in latino la parola "census" ha almeno due significati, quello di censimento (registrazione dei cittadini) e quello di tassa (sulla base delle ricchezze possedute).

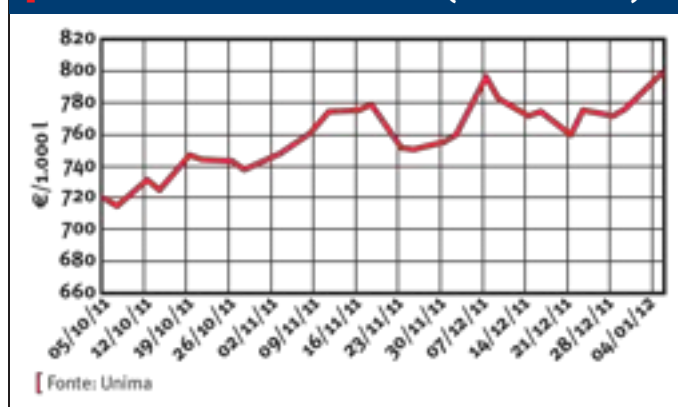
Le accise sui carburanti rappresentano da quasi 80 anni uno dei sistemi più sbrigativi per fare cassa: dal Regno alla Repubblica è cambiata la frusta, ma il somaro – per usare un'immagine popolare – è sempre lo stesso. Già, perché le accise attuali (v.Tab.) comprendono ancora la quota straordinaria per finanziare l'assurda guerra d'Etiopia del 1935, passando per tutte le dolorose emergenze che hanno segnato la storia del nostro Paese dal dopoguerra a oggi. L'ultima botta, la più consistente in valore assoluto, deriva come sappiamo dalla manovra finanziaria varata dal governo Monti, che già nel soprannome (decreto Salva Italia) descrive la situazione attuale in tutta la sua drammatica gravità. È ovvio che la maggior parte di questi interventi erano a tempo indeterminato, per cui, finita l'emergenza, l'accisa è rimasta a beneficio dell'erario, sempre in cerca di nuove entrate per far quadrare il bilancio.

È difficile pensare che si possa parlare di sviluppo quando si in-

cide in misura tanto pesante sui costi energetici, come è avvenuto nel volgere di alcuni mesi: quasi 20 centesimi di aumento del carico fiscale – se consideriamo anche l'Iva – su un litro di carburante sono sufficienti per mettere in crisi anche un sistema economico sano.

In questa situazione è facile unirsi al coro delle proteste per gli aumenti, il cui carico investe in prima persona i consumatori, che per definizione non possono scaricare fiscalmente né il costo né l'Iva, aumentata dal 20 al 21%. Dal punto di vista dell'agricoltore, tuttavia, le cose non stanno esattamente così: certo, gli au-

[ PREZZI GASOLIO AGRICOLO (NORD ITALIA) ]



menti pesano perché la situazione era già grave in partenza, perché da anni la marginalità è in calo costante, perché i costi strutturali dell'agricoltura italiana sono più alti che nel resto dell'Ue.

L'agricoltura e la piccola pesca godono di un beneficio fiscale – consistente nella parziale detassazione dei carburanti – che non trova riscontro in altri settori produttivi e nemmeno in tutta l'Ue: alcuni Paesi sono messi meglio di noi, ma altri stanno molto peggio, tanto è vero che si producono direttamente i biocarburanti per uso aziendale, senza bisogno di incentivi.

In forza della legge n. 92/2000, i carburanti agricoli sono soggetti ad accise ridotte rispetto a quelli venduti sui normali circuiti distributivi: il gasolio paga il 22% dell'ac-

cisa ordinaria, mentre la benzina paga il 49%. Non è che sia poco, intendiamoci: fino ad alcuni anni fa il gasolio destinato al riscaldamento delle colture protette non pagava affatto e viveva in un regime di protezione fiscale poi abrogato. E la parificazione dei prezzi del gasolio per riscaldamento serre a quelli per l'azionamento delle macchine agricole (un aumento "secco" del 22%), mise in ginocchio molte aziende.

Il vero problema, però, non sono i 3,5 centesimi di aumento intervenuti nel 2011, ma la situazione generale dell'agricoltura. Con un'accisa piena (sul gasolio per autotrazione) pari a 59,32 centesimi, quella agricola scende a poco più di 13 cent/litro: anche detassando completamente il gasolio per l'agricoltura, l'effettiva diminuzione dei costi non supererebbe il 14-15%. Considerate le intenzioni dell'attuale esecutivo, l'ipotesi sembra davvero poco probabile: l'agenda del governo prevede infatti la revisione generale delle agevolazioni fiscali che, a dar retta alle cifre pubblicate dalla stampa, potrebbe essere foriera di drammatiche sorprese. ■

## [ CARBURANTI E ACCISE ]

ANNO	MOTIVO	EURO CENT.
1936	Guerra d'Etiopia	0,103
1956	Crisi per nazionalizzazione del Canale di Suez	0,723
1963	Disastro del Vajont	0,516
1966	Alluvione di Firenze	0,516
1968	Terremoto del Belice	0,516
1976	Terremoto del Friuli	5,110
1980	Terremoto dell'Irpinia	3,870
1983	Missione di pace in Libano	10,600
1996	Missione Onu in Bosnia	1,140
2004	Rinnovo contratto di lavoro degli autoferrotranvieri	2,000
2011	Manutenzione e conservazione beni culturali	0,730
2011	Ondata migratoria in seguito alla crisi libica	4,000
2011	Alluvione in Liguria e Toscana	0,890
2011	Manovra Monti (n.b. per la benzina "solo" 8,2 cent)	11,200