

● PROPOSTO IL TAGLIO DEI SUSSIDI DANNOSI ALL'AMBIENTE

Gasolio agricolo, senza gli incentivi agricoltura a rischio

Un raddoppio del costo del gasolio metterebbe fuori gioco diverse filiere produttive. Occorre prevedere una gradualità delle misure, ma soprattutto che esse siano condizionate all'effettiva disponibilità di soluzioni tecnologiche alternative



di Donato Rotundo

Bonus verde

Agevolazioni al gasolio agricolo nel mirino del Ministero dell'ambiente. La bozza di provvedimento (probabile decreto legge) diretta a contrastare i cambiamenti climatici e promuovere l'economia verde, la cui emanazione è stata rinviata nei giorni scorsi a causa della necessità di affinare alcune disposizioni sulla gestione dei rifiuti, prevede infatti alcuni articoli che direttamente o indirettamente interessano l'agricoltura. Vediamo brevemente cosa prevede.

In primo luogo, va considerata positiva la conferma del **bonus verde** anche per gli anni 2020-2021. Si dà così continuità a uno strumento, già operativo nel 2018 e nel 2019, che ha permesso di far crescere il verde privato, in giardini, terrazzi e balconi, con un positivo effetto a favore delle imprese vivaistiche e della manutenzione del verde.

La proroga della misura è una buona notizia, tuttavia andrebbe rafforzata la portata del provvedimento aumentando il massimale di spesa ammissibile e la percentuale di detrazione.

A ciò si aggiunge la previsione di:

- un programma sperimentale di messa a dimora di alberi, di reimpianto e di silvicoltura finalizzato ad adottare misure urgenti per l'adattamento climatico nelle città metropolitane e migliorare la qualità dell'aria;
- incentivi in favore delle micro, piccole e medie imprese che operano anche nel settore delle energie rinnovabili, dell'agriturismo nei parchi nazionali.

La questione carburanti

Meritano invece maggiore approfondimento gli interventi volti alla riduzione dei **sussidi ambientalmente dannosi (Sad)**, che, secondo quanto indicato nella bozza di provvedimento, saranno ridotti nella misura pari almeno al 10% all'anno fino al loro progressivo annullamento entro il 2040.

I Sad sono individuati ogni anno, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 68 della legge del 28 dicembre 2015, n. 221, recante «Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali», attraverso l'emanazione da parte del Ministero dell'ambiente del Catalogo dei sussidi ambientalmente dannosi (Sad) e dei sussidi ambientalmente favorevoli (Saf). Nel Catalogo sono indicati anche quelli incerti.

Nel luglio di quest'anno è stata pubblicata la seconda edizione del Catalogo che suddivide i sussidi riferiti al 2017 in due principali categorie: sussidi diretti (leggi di spesa) e sussidi indiretti (spese fiscali). A loro volta i sussidi sono inseriti nell'ambito dei seguenti settori: agricoltura e pesca, energia, trasporti, Iva, altri sussidi.

Nell'ambito di tali settori i sussidi favorevoli sono stimati in 15,2 miliardi di euro e quelli dannosi in 19,3 miliardi (quelli di incerta classificazione in 6,6).

Fra i dannosi, nel settore energia i sussidi alle fonti fossili sono stimati in 16,8 miliardi di euro.

Ed è proprio in tale contesto che ritroviamo nei Sad anche l'impiego dei prodotti energetici nei lavori agricoli e assimilati (applicazione dell'aliquota pari al 22% di quella normale per il gasolio) per i quali viene indicato un effetto finanziario di 843 milioni di euro. La motivazione per la classificazione come Sad è che «la riduzione dell'aliquota di accisa per il gasolio e benzina non favorisce un uso più efficiente di tali carburanti; determina quindi uno stimolo economico nella direzione opposta a quella necessaria sotto il profilo ambientale».

Ma le minacce sull'aumento dei costi sull'uso del **gasolio agricolo** non finiscono qui perché occorre tener conto che, sempre nel settore energia, viene classificato come Sad anche il differente trattamento fiscale fra benzina e gasolio che ha un effetto finanziario di quasi 5 miliardi (i consumi agricoli secondo i dati del Mise incidono circa per l'8%, quindi un ulteriore ipotetico aggravio di alcune decine di milioni di euro).

Infine, sempre sul gasolio agricolo occorre considerare che nel settore relativo all'Iva viene indicato come Sad anche la relativa agevolazione per prodotti petroliferi per uso agricolo e per la pesca in acque interne (Iva 10%), indicando un effetto finanziario di 183 milioni di euro.

Effetti devastanti

In pratica nel giro di pochi anni se si dovesse dare attuazione puntuale alla diminuzione dei Sad di almeno il 10% all'anno, i costi per l'acquisto del gasolio per gli agricoltori raddoppieranno.

Su questo aspetto è bene ricordare che il solo gasolio agricolo in alcuni settori produttivi (riscaldamento delle serre, di ambienti produttivi, quali il settore ortoflorovivaistico e fungicolo), la trasformazione dei foraggi (essiccazione), la zootecnica (riscaldamento di ambienti), la piscicoltura (riscaldamento dell'acqua nelle vasche di allevamento), l'irrigazione, incide sui costi di produzione tra il 10 e il 20%.

Un raddoppio del costo del gasolio inevitabilmente metterebbe fuori gioco diverse filiere produttive. Motivo per cui a livello generale **occorre**

L'ALLARME DEGLI AGROMECCANICI

«Qualora il governo decidesse di eliminare gli sgravi fiscali concessi al mondo agricolo per l'acquisto del gasolio agevolato, la spesa per le operazioni nei campi aumenterebbe complessivamente di oltre il 30%, facendo schizzare i costi per quasi 1 miliardo di euro». Così commenta la contestata norma sugli «incentivi verdi» il presidente di Cai, Gianni Dalla Bernardina.

Questo significherebbe, osserva la Confederazione agromeccanici e agricoltori italiani «per le imprese agromeccaniche riversare le maggiori spese dei carburanti sugli agricoltori e, in uno sguardo più ampio di filiera, vorrebbe dire far aumentare i costi per il cibo, facendolo pagare molto di più ai consumatori».

Inoltre, valuta il vicepresidente

di Cai, Sandro Cappellini, «mentre si annunciano intenzioni di sviluppare un'agricoltura più sostenibile, più moderna, sempre più rispettosa dell'ambiente, si dimentica che tali obiettivi presuppongono investimenti ingenti, che certamente verrebbero stoppati da un aumento degli attuali costi di gestione».

Cai si appella al Governo affinché non proceda nella direzione di penalizzare il comparto agricolo, anche perché in un Paese che sta cercando di dare il giusto valore alle eccellenze agroalimentari che produce, combattendo una dura guerra contro la contraffazione mondiale, sarebbe di impatto letale, penalizzare la filiera con un aggravio significativo dei costi significherebbe deprimere i consumi domestici e danneggiare le esportazioni». ●

prevedere una gradualità non legata esclusivamente a percentuali di diminuzione annue, ma soprattutto condizionata all'effettiva disponibilità di soluzioni tecnologiche alternative.

Se non si agisce con oculatezza c'è il rischio di penalizzare fortemente il settore agricolo: molte colture e alcune tipologie di allevamento, già oggi in difficoltà, andranno definitivamente fuori mercato.

Mancano le alternative

Un discorso specifico merita la meccanizzazione agricola.

Il Catalogo, nel descrivere le motivazioni della proposta di eliminazione dell'agevolazione sul gasolio agricolo, sottolinea genericamente e superficialmente che «l'agevolazione prevista per gasolio e benzina incoraggia l'utilizzo del gasolio e della benzina nei lavori agricoli e assimilati, a discapito di carburanti alternativi meno impattanti e prodotti localmente (biogas, oli vegetali e altri)».

Su questo aspetto va sottolineato che **in riferimento alla meccanizzazione agricola, in particolare i trattori (circa 1.500.000), non esistono oggi reali alternative commerciali all'alimentazione a gasolio (peraltro oggi già miscelato con una quota di bio-**

carburanti in sede di produzione del diesel).

In futuro sia i biocarburanti, soprattutto quelli avanzati, sia l'elettrico, su alcune tipologie di macchine potranno fornire risposte, ma in ogni caso servono decenni. Motivo per cui la diminuzione dell'accisa potrà partire solo quando ci sarà la possibilità di disporre di nuove motorizzazioni, fermo restando che i relativi fondi dovranno essere riassegnati al settore agricolo, ad esempio per favorire il ricambio della motoristica.

Contemporaneamente occorre avviare un percorso che permetta di sviluppare concretamente la produzione di biocarburanti avanzati, e in particolare del biometano. In questa direzione il nuovo provvedimento deve essere l'occasione per superare alcune criticità che ne stanno bloccando lo sviluppo nel settore agricolo.

Relativamente ai Sad inseriti nel Catalogo che riguardano il settore agricolo, occorre tener presente che sono messe in discussione alcune altre agevolazioni che, come il gasolio, sono state introdotte per limitare i costi di produzione delle imprese (Iva al 4% applicata sui fertilizzanti, Iva al 10% applicata ai prodotti fitosanitari, alcuni interventi della Pac che riguardano i seminativi e gli allevamenti).

Donato Rotundo

L'INFORMATORE AGRARIO

www.informatoreagrario.it



Edizioni L'Informatore Agrario

Tutti i diritti riservati, a norma della Legge sul Diritto d'Autore e le sue successive modificazioni. Ogni utilizzo di quest'opera per usi diversi da quello personale e privato è tassativamente vietato. Edizioni L'Informatore Agrario S.r.l. non potrà comunque essere ritenuta responsabile per eventuali malfunzionamenti e/o danni di qualsiasi natura connessi all'uso dell'opera.