



Mario Agostinelli

## 29. Emergenze Tassazione ecologica\*

### Ecotasse, clima e petrolio

Adesso che alla **Cop 24 di Katowice** tutto è andato come purtroppo si temeva, (v. <http://asud.net/chiude-la-cop24-ancora-promesse-e-non-chiari-impegni-per-salvare-il-pianeta/>) gli abitanti del pianeta delusi, a partire dagli Europei, devono abbandonare quell'apatia nei confronti del cambiamento climatico che permette ai governanti di essere sconsideratamente negazionisti e di accreditare la frottole che le misure ambientali penalizzerebbero l'economia e le fasce meno abbienti. Il Governo italiano non fa che accreditare di fatto una impostazione tanto spudorata: Salvini e Di Maio, all'ombra del loro stravagante "contratto" e di baratti rabberciati all'ultimo minuto, sviano continuamente l'attenzione dai problemi reali e dalla possibilità di far crescere una coscienza matura. È quel che sta avvenendo sul nodo della necessaria **decarbonizzazione** dell'economia, mentre i vicepremier duellano il mattino per rappacificarsi la sera. Come è successo per la **TAP, anche sulle "ecotasse"** sembra proibito poter discutere e confrontarsi ed i problemi vengono accantonati in cambio di un disorientamento generale, che consente alla Lega di rinforzare gli steccati di un sovranismo tanto impotente quanto discriminatorio.

Senza tener conto che occorre una programmazione politica dal lungo respiro per affrontare la sfida europea e mondiale della **decarbonizzazione dei trasporti**, con le schermaglie su improvvisati provvedimenti fiscali per l'auto, chiamati "ecotasse" per scandalizzare FCA e allarmare qualche benpensante (v. [http://www.ansa.it/canale\\_motori/notizie/attualita/2018/12/12/fca-se-resta-lecotassa-auto-saremo-costretti-a-rivedere-il-piano\\_663bc366-20b3-4744-8248-5ee3d46ec222.html](http://www.ansa.it/canale_motori/notizie/attualita/2018/12/12/fca-se-resta-lecotassa-auto-saremo-costretti-a-rivedere-il-piano_663bc366-20b3-4744-8248-5ee3d46ec222.html)), si è cercato di far credere che la difesa dell'ambiente sia un lusso che devono pagare i lavoratori e i meno ricchi. Al contrario, la questione dell'impatto sulla mobilità, sull'occupazione, sul reddito, sulla salute e sul clima del **superamento del motore a scoppio** (che è la vera ragione per una politica fiscale sulle motorizzazioni) merita ben altra informazione e ben altro dibattito rispetto a quello che ci viene cucinato.

In primo luogo affronto il problema della **rivoluzione già in atto nel sistema dei trasporti**, per poi discutere la questione della **carbon tax** entro cui collocare la cosiddetta ecotassa e prendere in considerazione le ricadute sociali ad essa collegate.

Che il **motore a scoppio** – a benzina o gasolio - non faccia bene lo sa chiunque si sia avvicinato ad un tubo di scappamento. La sua massiccia diffusione nell'ambiente in cui viviamo produce sia effetti **cancerogeni** dovuti principalmente a polveri sottili, sia un contributo all'aumento di temperatura dovuto alle simultanee emissioni di CO<sub>2</sub>. Dato che la mobilità, anche se porta inconvenienti alla salute, è un diritto cui difficilmente si rinuncia, programmarne il futuro è questione di natura ancor più sociale che puramente economica. Siamo di fronte a sfide inedite su cui vengono giudicati i governi, come è il caso di tutti i Paesi sviluppati e come testimonia la vicenda dei **gilet gialli francesi**, che ha messo in luce tutti i rischi di un intervento autoritario in materia di tasse, mobilità e tutela ambientale, che non venga calibrato in rapporto ai redditi e alle tipologie sociali.

Se partiamo da considerazioni su **inquinamento e clima**, dobbiamo avere presente che il diesel è più pericoloso per i suoi effetti cancerogeni (anche se i veicoli a benzina sono tutt'altro che esenti da conseguenze nefaste), mentre per il clima la maggior perniciosità dei due carburanti si viene ad invertire.

Tutto sommato, non dà granché risultati rimpiazzare un motore a combustione con l'altro (benzina al diesel), tranne che nel traffico cittadino dove si concentrano le polveri sottili. Affidare sostanzialmente all'abbandono del diesel il superamento della crisi del binomio (**auto individuale + petrolio**) è ingannevole. A cominciare dal fatto che un barile di petrolio (159 litri) finito in raffineria produce vari composti fra cui, per più di metà, benzina e gasolio per autotrazione, l'una e l'altro destinati al trasporto delle persone e delle merci, con quest'ultime che viaggiano su ruote con motorizzazioni esclusivamente diesel. Allora è il motore a combustione in generale che manifesta il suo limite, dato che per ogni litro di carburante consumato vengono emessi circa 2,5 chilogrammi di CO<sub>2</sub> (media sommaria fra i vari tipi di carburante, GPL e Metano compresi). Non c'è dubbio che il motore a scoppio (compreso quello alimentato a metano) andrà progressivamente sostituito con altre tipologie di motorizzazioni e combustibili che non producano effetti climalteranti.

La riconversione verso l'elettrico dei veicoli su gomma è una soluzione di prospettiva. Considerando l'intero ciclo "dal pozzo alla ruota" (*well to wheels* v. <https://ec.europa.eu/jrc/en/jec/activities/wtw>) il **motore elettrico** (alimentato a batteria o rifornito a idrogeno con pile a combustibile), non può che essere il terminale di un sistema diffuso di trasformazione e stoccaggio di vettori (elettricità o idrogeno) prodotti da **fonti rinnovabili**, per non comportare effetti perniciosi sul clima. Verso la definitiva decarbonizzazione, va incentivato lo sviluppo di tecnologie che migliorino il rendimento dei motori e le loro emissioni, con la combinazione di motore a scoppio e generatore di corrente (veicoli **ibridi**), riorganizzando le stazioni di servizio con la disposizione di colonnine di ricarica.

Qui un'ultima ma decisiva valutazione: la congestione spaziale, lo spreco e l'accumulo di rifiuti provocata dalle **auto a proprietà individuale** mette un freno all'entusiasmo per la soluzione enfaticizzata dell'auto elettrica a guida automatica: forse l'escamotage più accattivante con cui le case automobilistiche possono rilanciare il mercato sotto la forma di uno status symbol per benestanti. Il motore elettrico è sì uno sconvolgimento del panorama attuale, ma ci si deve assicurare che eventuali benefici siano condivisi da tutti e che nessuno rimanga indietro. Ma se vogliamo letteralmente sopravvivere avendo cura del pianeta non possiamo che **ridurre il consumo di mobilità su mezzi individuali**. Di questo e del regime fiscale con cui accelerare la transizione tratteremo più avanti.

### **Ecotasse e decarbonizzazione dei trasporti**

Abbiamo accennato all'evoluzione futura dei veicoli a ruota motorizzati. Si tratta di un'evoluzione imposta dall'impatto climatico, che può essere accompagnata da provvedimenti fiscali congruenti. **Il regime fiscale** che si applica alle motorizzazioni che inquinano e emettono climalteranti non ha il compito di "fare cassa", ma di accelerare una strategia di rapida **decarbonizzazione** a favore della salute e del clima, anche contro l'inerzia e le convenienze immediate delle industrie dell'auto.

La funzione fiscale rappresenta il più vecchio e il più importante compito delle tasse, giacché concentra fondi in bilanci pubblici per finanziare beni comuni (salute e clima in questo caso) e tutelare le fasce dei cittadini più indifesi. Nel nostro caso, infatti, occorre impedire che i meno abbienti e gli occupati nel settore della mobilità vengano puniti da cambiamenti di rotta indispensabili, ma, essendone spesso vittime, ne traggano benefici in salute e utilità sociali. Già fino alla crisi attuale ci sono stati – e se ne sa poco perché sono occultati dai grandi interessi monopolisti - vincitori indiscussi nel sistema fiscale applicato ai carburanti e agli operatori della mobilità. Basterebbero per tutti i favori pluridecennali elargiti alla Fiat nel nostro Paese o quelli ancor oggi dovuti nella UE al mantenimento del **tasso minimo di tassazione del gasolio** (dal momento che i camion nel traffico internazionale effettuano sistematicamente deviazioni per riempire i serbatoi nei Paesi in cui l'imposta sul carburante è più bassa) o, ancora, alla completa detassazione del carburante utilizzato **nell'aviazione internazionale (32 miliardi di esenzioni!) e nella navigazione** (v.<https://www.transportenvironment.org/what-we-do/eu-transport-policy/fuel-taxation>).

La tassa ambientale all'acquisto (**malus**) è concepita per svolgere una funzione di "riparazione a priori",

con un effetto educativo perché induce una percezione di nocività ed uno correttivo al fine di limitare la diffusione di mezzi più inquinanti. Nella sua versione incentivante (**bonus**) il fisco dovrebbe svolgere invece una funzione di stabilizzazione della sostenibilità all'interno della società. Ma, una volta definiti sommariamente gli scopi, bisogna entrare nella complessità del problema per dare una risposta esauriente al problema del trasporto, estendendo il bilancio all'intero ciclo e passando per l'alimentazione dei veicoli e le infrastrutture su cui viaggiano.

Nel 2012, quando la media delle emissioni della CO<sub>2</sub>/Km delle nuove auto era 135g, la UE aveva fissato limiti per le auto nuove entro 120 g per il 2015 e 95g entro il 2020. Nel frattempo, le emissioni medie di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove sono diminuite costantemente, passando da 170 g di CO<sub>2</sub> / km nel 2001 a 118 g di CO<sub>2</sub> / km nel 2016, con un tasso annuo di riduzione del 2%. Sarà necessaria un'ulteriore riduzione del 19,5% delle emissioni medie di CO<sub>2</sub> per rispettare l'obiettivo 2021 di 95 g CO<sub>2</sub> / km (27% al di sotto dell'obiettivo del 2015). Tutto bene? No, poiché il trend di riduzione risulta troppo lento, oltre ad essere aggravato dal maggior peso medio delle vetture prodotte, quasi sempre riempite dal solo guidatore che si muove nel traffico urbano a non più di 19 Km/ora.

Pensiamo che si debba allargare il campo di valutazione. Le domande cui rispondere sono tutte collegate e da prendere nella loro complessa coerenza: quali soluzioni contribuiscono a rendere effettivamente “sostenibile” il sistema della mobilità; quali fonti energetiche, quali tecnologie di trasformazione, quali vettori energetici o combustibili, quali sistemi di trazione sono più promettenti; quali iniziative, coerenti con le strategie definite in tema di energia e mobilità, vanno intraprese per concorrere al mantenimento dell'occupazione in attività industriali, servizi, ricerca e infrastrutture; come governare pubblicamente e non solo dal mercato lo sviluppo del progetto.

Le risposte non sono affatto usuali e proviamo ad avanzarne alcune in veste discriminante: assumere la sostenibilità della mobilità come “prodotto” per un mercato reale, non indotto, tenuto a misurarsi con il carattere sistemico delle molteplici implicazioni – ambientali, territoriali, politiche – di un **prodotto socialmente desiderabile**; stabilire nell'**elettricità e nell'idrogeno da rinnovabili** gli elementi risolutivi delle politiche energetiche e per la mobilità; privilegiare, soprattutto sul versante produttivo, le iniziative che consentano di ottenere risultati a breve e, nel contempo, favorire la transizione verso i traguardi strategici individuati (**ibridi** in particolare); fare leva sulle sinergie tra attività di ricerca e industria per sostenere la competitività del sistema industriale nel suo complesso e determinare le condizioni per la creazione di **attività manifatturiere** innovative; “aprire” il progetto, coinvolgendo fattivamente tutti gli attori che ad esso possono contribuire e istituendo **ambiti e procedure di governance** adeguati alla complessità dei processi innescati e delle reti di relazioni attivate.

Dall'inizio è bene centrare gli incentivi sulle emissioni, introducendo un criterio sociale per cui si fa pagare meno a chi ha un reddito più basso e prevedendo un bonus rottamazione che premi chi rottama le vecchie auto inquinanti. Ma non basta sarà d'obbligo investire in trasporto pubblico come asse indispensabile di una mobilità sostenibile che non è più centrata sul veicolo a proprietà individuale.

A questo punto, ci si potrebbe chiedere se esiste uno scenario in cui inquadrare l'intera questione energia-clima, trasporti compresi. Esiste in effetti una forma di tassa molto più efficiente di quelle qui contemplate e non riferita al consumatore finale. Per mantenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto dei due gradi, come indicato dal rapporto IPCC a Katowice, va presa in considerazione la proposta avanzata nel gennaio 2013 da Hansen (v. <http://www.monthlyreview.org/>) , per cui alle compagnie che operano nel campo dei combustibili fossili verrebbe addebitata una “**tassa sul carbonio**” **imposta alla sorgente, al pozzo minerario o al punto d'ingresso**, distribuendo mensilmente il 100% delle entrate riscosse, a titolo di dividendo, alla popolazione, su una base pro-capite. Ciò sarebbe accompagnato dalla eliminazione delle attuali sovvenzioni all'industria dei combustibili fossili. Se si vuole, un **autentico reddito di cittadinanza** finalizzato al lavoro, alla riduzione dell'orario, alla salvaguardia del clima, alla

sopravvivenza nel pianeta. E, questione importante, rivolto a fini distributivi verso la popolazione indigente, che ha una impronta ecologica minore rispetto alla popolazione più ricca.

Sull'insieme di queste riflessioni è bene riflettere e non raffazzonare e portare all'approvazione di un Parlamento esautorato da articoli di legge sillabati all'ultimo minuto: non si può - come ha detto la FIOM ([v.http://www.fiom-cgil.it/web/stampa-e-relazioni-esterne/auto-de-palma-governo-investa-per-rivoluzione-mobilita](http://www.fiom-cgil.it/web/stampa-e-relazioni-esterne/auto-de-palma-governo-investa-per-rivoluzione-mobilita)) - "imboccare la strada sbagliata, investendo milioni di euro della collettività per pochi privati a cui scontare con un bonus l'acquisto dell'auto elettrica e invece scaricare sui cittadini che, non potendo acquistare l'elettrico, sono condannati a pagare una imposta aggiuntiva che farebbe lievitare il costo del veicolo".

\*I post sono stati pubblicati su [energiafelice](#) e su [Il fatto quotidiano](#)

\*\*L'articolo si ricollega a quello di L. Agostini e M. Malerba, [Mobilità, ambiente, salute e.... gilè gialli](#), pubblicato su Ticonzero