

“Manovra di bilancio 2019”

Una tassa ad hoc per colpire ogni cosa

di Fabio Ghiselli

Dopo la proposta di una tassa sulle bevande ad elevato contenuto di zuccheri, durata lo spazio di qualche giorno - probabilmente il tempo necessario per rendersi conto che non sarebbe stata l'imposizione fiscale lo strumento più adatto ed efficace per dissuadere i consumi di queste bevande - la maggioranza di governo ritorna sul tema fiscale con una tassa sulle autovetture di nuova immatricolazione (dal 1° gennaio 2019) che producono emissioni di CO2 superiori a 110 g/km.

Contemporaneamente viene prevista l'introduzione di un c.d. “eco bonus” per l'acquisto di autovetture nuove con emissioni inquinanti sempre di CO2, non superiori a 90 g/km, elettriche, ibride, a metano, e qualche piccola a benzina o diesel.

Entrambe le proposte sono state inserite nel maxi-emendamento approvato a larga maggioranza dalla Camera in occasione del voto di fiducia, ma la cui esecutività sarebbe condizionata dall'emanazione di un decreto interministeriale (MISE, MEF e Trasporti) successiva all'entrata in vigore della legge.

Sia la tassa sia il beneficio sono modulati con importi crescenti in funzione del livello di emissioni, secondo lo schema seguente:

1. Tassa

da 110 a 120 g/km 150 euro
da 120 a 130 g/km 300 euro
da 130 a 140 g/km 400 euro
da 140 a 150 g/km 500 euro
da 150 a 160 g/km 1.000 euro
da 160 a 175 g/km 1.500 euro
da 175 a 190 g/km 2.000 euro
da 190 a 250 g/km 2.500 euro
oltre 250g/km 3.000 euro

2. Eco-bonus

Da 0 a 20 g/km 6.000 euro
Da 20 a 70 g/km 3.000 euro
Da 70 a 90 g/km 1.500 euro

Francamente non ha la minima importanza sapere se questa tipologia di strumenti - che è cosa molto diversa dalla condivisione di un obiettivo - sia o meno inserita nel “contratto di governo”, perché non è questa la fonte che li legittimerebbe. L'obiettivo può anche essere condivisibile - chi può dichiararsi contrario alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e al principio del “chi inquina paga”? - mentre potrebbero non esserlo le soluzioni che si intenderebbero adottare per raggiungerlo.

La legittimazione della scelta deriva da altri fattori: dalla razionalità dello strumento, dalla sua stimabile efficacia, dall'assenza di effetti negativi e distorsivi sul sistema industriale, economico e sociale, ecc..

Così come è successo per le bevande zuccherate, anche per le emissioni inquinanti si è pensato di utilizzare l'imposizione fiscale come strumento per colpire il cattivo consumatore che acquista e consuma un prodotto ritenuto nocivo dal potere politico.

Quest'ultima specificazione ha il senso di sottolineare molto brevemente come a) il prodotto può non essere oggettivamente nocivo in sé per la salute - perché se veramente lo fosse dovrebbe essere ritirato dal commercio e non tassato il suo valore di vendita - ma può esserlo il suo consumo eccessivo, quindi non quello moderato. In questo caso la tassazione, come quella sulle bevande, colpirebbe chiunque, anche il consumatore più attento e parco nei consumi; b) il prodotto può essere valutato come non nocivo da buona parte degli esperti o, almeno, non più nocivo di altri beni che vengono comunemente utilizzati senza alcuna penalizzazione. In questo caso la tassazione sarebbe illogica, oltreché potenzialmente distorsiva del mercato.

Per rimanere nell'ambito dei generi alimentari, ad esempio, sul mercato sono venduti una grande quantità di prodotti ad elevato contenuto di zuccheri, o di grassi saturi, che avrebbero il medesimo grado di potenziale dannosità per la salute. Perché limitare la tassazione ad uno solo di questi e non estenderla a tutti?

Come è stato correttamente rilevato ¹, meglio sarebbe, per indirizzare il pubblico dei consumatori verso uno stile di vita più salutare, porre in essere una serie di azioni multidisciplinari e multilivello, tra le quali dovrebbero rientrare una serie di accordi con i produttori per migliorare la composizione dei prodotti e limitare l'uso di sostanze nocive per la salute.

Per quanto riguarda le emissioni inquinanti, invece, abbiamo più della metà degli autobus pubblici che sono euro 0, 1 e 2, (con una vetustà media che supera i 13 anni, contro una media Ue di 7), che inquinano molto più delle automobili, veicoli commerciali o autocarri che per quasi il 60% (al 31.12.2017) appartengono alle categorie da euro 0 a 3, caldaie di condomini o di edifici pubblici responsabili di elevati livelli di CO2 anche nelle giornate di fermo totale del traffico automobilistico, per non parlare delle emissioni generate dal comparto industriale.

Perché tassare solo una minima parte del tutto, come certe vetture private, e peraltro nemmeno quella più significativa?

Perché non introdurre una ramificata imposizione che colpisca tutte le manifestazioni di nocività ambientale?

Ma siamo davvero convinti che possa essere solo la coercizione o un aggravio del costo di utilizzo di beni e servizi a spingerci verso comportamenti ambientali più virtuosi?

Davvero non pensiamo che siano il buon esempio, dato per primo da un soggetto pubblico (Governo, amministrazioni locali ecc.), e una cultura del rispetto dell'ambiente, a costituire i fattori in grado di modificare i nostri comportamenti nel senso sopra detto?

E allora perché introdurre una tassa? Perché farlo è estremamente semplice e immediato: richiede poco sforzo, poco impegno intellettuale, soprattutto quando viene realizzata male come spesso avviene, ma nella presunzione di conoscere bene la materia; consente di stimare un gettito atteso e di utilizzarlo per finanziare spese di tutt'altro genere; è perfettamente funzionale ad una logica di gestione politica di breve termine.

Il maxi-emendamento approvato alla Camera che contiene l'eco-tassa e l'eco-bonus deve superare il vaglio del Senato: ebbene, c'è da sperare vivamente che le due norme vengano cancellate del tutto perché prive di logica, inique, distorsive e dannose per il nostro sistema industriale dell'automotive.

Su un argomento così importante, come le emissioni inquinanti, oggetto di regole comunitarie e di discipline elaborate da singoli Paesi Ue, e che coinvolgono i rispettivi sistemi industriali, le scelte politiche non possono essere affidate all'emotività, alla c.d. "pancia", né possono essere indotte dalla ricerca del consenso.

Qualunque scelta tecnica di dettaglio dovrebbe trovare il suo presupposto in un piano industriale per l'intera filiera automotive condiviso - Governo e Parti Sociali - che contenga obiettivi, tempi, strumenti per realizzarli e adeguate risorse pubbliche.

La consapevolezza che ciò sia essenziale, costituisce il minimo sindacale di conoscenza per chi vuole svolgere il ruolo di classe dirigente.

Un incentivo per poter essere efficace in un processo di sostituzione a medio-lungo termine, non può avere risorse limitate (300 mln) ad esaurimento (nel senso che chi arriva prima lo ottiene, chi arriva dopo no), e non può esaurirsi in un arco temporale di breve termine (3 anni), incompatibile con quello del processo che si vuole realizzare.

Né per introdurlo, dovremmo essere costretti a prevedere l'ennesima clausola di salvaguardia, come vorrebbero i tecnici del servizio bilancio del Senato, considerato che le risorse stanziare potrebbero non essere sufficienti sulla stessa base delle previsioni di acquisto delle vetture contenute nella relazione tecnica al provvedimento.

A chi è venuto in mente di introdurre l'eco-bonus, dovremmo chiedere se ha preventivamente verificato l'elenco delle autovetture beneficiarie: tranne qualche raro esemplare prodotto dal gruppo FCA, sono tutte autovetture appartenenti a marchi esteri. E' evidente che gli effetti attesi sarebbero una distorsione della concorrenza a vantaggio delle importazioni di autovetture straniere.

Ma ci si è resi conto dell'evidente effetto di iniquità sociale che un bonus così strutturato, senza un collegamento al reddito dichiarato o all'Isee familiare, senza la previsione di un correttivo che lo faccia decrescere all'aumentare del valore dell'autovettura, produce? Perché tra quelle che otterrebbero il bonus in misura massima (di 6.000 €) ci sono vetture che costano oltre 90 e anche 120 mila euro. Ma si può solo lontanamente pensare che, con risorse limitate a disposizione, i relativi acquirenti possano essere i beneficiari di agevolazioni statali?

¹ S. D'Innocenzo, *Sugar tax, storia di una tassa mai nata*, in *Lavoce.info*, del 6.12.2018

Se si vuole realmente agevolare la sostituzione di veicoli più inquinanti con quelli più rispettosi dell'ambiente, come si fa a pensare di introdurre un bonus per il solo acquisto di una autovettura nuova, senza condizionarlo alla rottamazione di quella "vecchia" per impedirne la circolazione e la perpetuazione del danno all'ambiente stesso?

L'introduzione di una tassa su una attività privata, per sua natura scollegata da qualunque manifestazione di capacità contributiva - secondo la comune accezione costituzionale - genera un aumento del costo di accesso a quel bene o servizio. Per varie ragioni, che non è questa la sede per sviscerare, le autovetture più colpite sarebbero quelle di piccola e media cilindrata nazionali, con evidenti ripercussioni negative sulle vendite o sulla riduzione dei margini nel caso in cui il prezzo assorbisse il valore della tassa.

Sempre per ricordare a chi governa la necessità che le scelte politiche debbano avere una adeguata dose di logicità e produrre vantaggi per la collettività e per il sistema economico nazionale, la domanda che sorge spontanea è la seguente: considerato che le regole comunitarie prevedono l'introduzione della soglia di emissioni inquinanti di CO₂ di 95g/km a decorrere dal 2021, e l'applicazione di una sanzione per ogni esemplare venduto che sfiori detto limite a carico diretto dei produttori, qual è il senso di anticipare lo svantaggio di ben tre anni, per di più a carico in larga misura dell'unico produttore nazionale?

Se veramente abbiamo la coscienza *green*, se veramente vogliamo occuparci della riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, allora sarebbe il caso di destinare le risorse scarse ad iniziative con un evidente grado di maggiore priorità:

- incominciamo a sostituire integralmente gli oltre 13 milioni di mezzi pubblici su gomma che sono ancora di categoria euro 0, 1 e 2, con quelli ad *emission free*, dimostrando che l'istituzione pubblica per prima ha a cuore la salute dei cittadini. Non c'è niente di meglio del buon esempio per stimolare un comportamento virtuoso;
- occupiamoci dei veicoli commerciali più inquinanti, che sono la maggior parte tra quelli in circolazione, incentivandone la sostituzione ed estendendo il divieto di circolare nei centri storici di tutte le città italiane;
- occupiamoci degli autocarri (quelli con un PTT superiore a 3,5 tonnellate) immatricolati in Italia, che hanno una età media superiore a 13,5 anni, più inquinanti e meno sicuri, contro i 7,5 anni della Francia, i 7,7 della Danimarca, i 7,9 dell'Olanda, gli 8 della Germania, gli 8,4 dell'Austria, gli 8,8 del Regno Unito, e di quelli che circolano sul nostro territorio immatricolati nei Paesi dell'est europeo, nei quali l'età media va dai 13,8 anni della Romania ai 16,7 della Polonia (e ai 18,7 della Grecia), incentivando la sostituzione di quelli immatricolati in Italia e limitando la circolazione sul territorio nazionale per quelli con una età media superiore a quella media nazionale (se non addirittura a quella europea che è pari a 11,7 anni);
- realizziamo piste ciclabili e incentiviamo l'acquisto o la condivisione di biciclette elettriche per rendere più agevole lo spostamento in città;
- realizziamo nelle città delle zone completamente auto-free con una progressiva estensione del relativo perimetro;
- investiamo nella costruzione delle colonnine di ricarica per auto elettriche, infrastruttura necessaria per permettere la diffusione di veicoli con questo tipo di alimentazione;
- realizziamo un piano nazionale di sostituzione delle caldaie più inquinanti delle abitazioni con contributi in denaro, agevolazioni fiscali e garanzie pubbliche sull'erogazione di mutui che dovessero essere necessari per quelle fasce di popolazione con limitate risorse economiche.

Prima di inventarci cose nuove, studiamo le iniziative che hanno assunto quei Paesi molto più attenti e avanti di noi nello sviluppo della cultura del rispetto dell'ambiente, ed evitiamo di introdurre strumenti come le tasse, a meno che non siano ben realizzate e strettamente necessarie e funzionali ad un approccio multifocale.

E, soprattutto, ricordiamoci di due cose.

La prima, che non è affatto certo che il diesel e la benzina saranno integralmente sostituiti con energie alternative. Sia perché la ricerca potrebbe garantire ulteriori riduzioni delle emissioni inquinanti, anche attraverso la riduzione dei consumi di carburante per chilometro percorso, sia perché l'utilizzo dell'energia elettrica o ibrida (batterie) potrebbe avere ricadute sull'ambiente non di scarso rilievo, sia perché potrebbe non essere opportuno sostituire un oligopolio di cui si conoscono origini e dinamiche di funzionamento, quello del petrolio, con uno molto più ristretto e ancora poco conosciuto, che controlla la produzione degli elementi fondamentali per la costruzione delle batterie necessarie per l'alimentazione elettrica.

La seconda, che non dobbiamo dimenticare la quadripartizione dell'umanità proposta nello scherzoso ma veritiero *divertissement* di Carlo M. Cipolla, tra gli sprovveduti, gli intelligenti, i banditi e gli stupidi, ed evitare di collocarci nell'ultima categoria, quella alla quale appartengono gli esseri umani che con le

loro azioni, oltre a non produrre alcun vantaggio (per sé stessi, o per una collettività, potremmo aggiungere), generano danni (a tutti gli altri) ².

² C. M. Cipolla, *Allegro ma non troppo, Le leggi fondamentali della stupidità umana*, Il Mulino, 1988. Gli esseri umani che con le loro azioni producono una perdita per se stessi e un vantaggio agli altri rientrano nella categoria degli sprovveduti, quelli che producono un vantaggio per tutti appartengono a quella degli intelligenti, mentre quelli che generano un vantaggio per sé stessi e un danno agli altri si qualificano come banditi.