

27 agosto 2019 13:33

Tasse ecologiche. Chi paga e perché

di [Vincenzo Donvito](#)

Vedremo chi e come farà il governo. Ma ci sono delle “scadenze” che, di riffa o di raffa, sembra che comunque dovranno essere affrontate da chi ci governerà. Una di queste è la nuova tassa sul trasporto aereo. Si parla di 8 euro per i voli nazionali, 25 euro per tragitti fino a 6.000 Km e 45 euro per quelli oltre (1). E’ bene ricordare che i biglietti aerei hanno già una componente tassa molto alta, mediamente un terzo del costo (2).

Quindi si tratta di un ulteriore balzello, che non può essere chiamato altrimenti anche se il fine è nobile: “tassa ecologica”. Tassa che, irrimediabilmente, le compagnie aeree faranno ricadere sull’utente del servizio che loro offrono. I biglietti, quindi, costeranno di più.

Qualcuno dirà: se spendi, per esempio, 1500 euro per andare in Australia, cosa vuoi che siano 45 euro in più... e in effetti, è vero. Verità che è un po’ meno tale se prendo un volo low cost per New York in un periodo in cui si spende qualche centinaio di euro e 45 euro hanno una loro incidenza. Osservazioni che possono essere fatte, caso per caso, anche per i biglietti più a corto raggio (25 euro per meno di 6.000 Km: Europa e bacino Mediterraneo) mentre, per i voli nazionali che costano sempre troppo nel nostro Paese, i 6 euro sono poco significanti.

Comunque, quando si istituisce una tassa **bisogna sempre porsi due domande che, nel nostro caso di tassa ecologica, diventano tre:** chi paga, quale ricaduta sull’economia, sarà raggiunto lo scopo ecologico? Vediamo.

Chi paga

Ovviamente l’utente finale. Per quanto virtuosa possa essere la compagnia aerea, visto anche il fine nobile della fattispecie, il balzello verrà fatto pagare al viaggiatore. Magari le compagnie all’inizio diranno che “*bla bla bla, è giusto, non è giusto, noi siamo già impegnati, stiamo facendo investimenti, bla bla bla*” ma “*non possiamo sostenere questo onere aggiuntivo: concorrenza, aumento dei costi, etc*”. Nel bilancio medio di un consumatore dovrà quindi essere aggiunto questo balzello che, di conseguenza, gli comprerà le spese e/o inciderà su altri consumi. In termini di disponibilità di denaro, quindi, la vita del consumatore peggiorerà.

Ricaduta sull’economia

Questa minore disponibilità del consumatore inciderà sull’economia. Direttamente: minori consumi e meno vendite di produttori e fornitori di servizi. Indirettamente: le aziende dovranno ridimensionare le loro offerte e, di conseguenza, la forza lavoro che contribuisce alla creazione di queste offerte. Nella fattispecie del trasporto aereo, facciamo l’esempio della Svezia. Grazie anche alla tassa sui voli nazionali istituita nella primavera 2018 (6 euro) i passeggeri nazionali sono calati in quell’anno dell’8,7%, una compagnia è fallita e un’altra ha pesantemente ristrutturato l’azienda. Abbiamo scritto “anche” perché in quel Paese, patria dell’ecologista Greta Thunberg, al ridimensionamento dell’uso dell’aereo per motivi economici c’è da aggiungere anche [la crescita di una sorta di “vergogna di volare”](#).

La ricaduta sull’economia di una nuova tassa, quindi, va valutata e studiata attentamente. Presa alla leggera, senza considerazioni di cadute e ricadute accanto ai vantaggi, si fa un salto nel buio. Questo per dire che, nella fattispecie italiana non sappiamo - al momento - nulla su queste valutazioni prima di procedere all’istituzione, magari solo sotto l’effetto imitazione di altri Paesi ritenuti più virtuosi e che vengono presi in considerazione con generiche e scarse analisi di differenze economiche, sociali e culturali.

Sarà raggiunto lo scopo ecologico?

A parte il caso della California (che accenniamo anche per nostro scarso studio) dove il sistema di tasse ecologiche sembra che in qualche modo funzioni allo scopo, non sappiamo di altri luoghi in cui si sia riusciti ad ottenere i risultati auspicati. Infatti constatiamo un generale aumento dei costi del trasporto aereo (per materie prime, carburanti, gestione e tasse, incluse quelle ecologiche), un altrettanto aumento della mobilità aerea (a parte la Svezia che ha anche il fattore “vergogna”)... e un generale peggioramento della qualità ecologica dell’ambiente, nonostante tutt’intorno al trasporto aereo la “impronta ecologica” di consumi e servizi a vari livelli sia sempre maggiore.

Queste tre valutazioni sommarie dovrebbero, a nostro avviso essere prese in considerazione nella valutazione che il legislatore dovrebbe fare prima di decidere sulla istituzione di una tassa ecologica. Al primo posto di queste valutazioni: **quali sono le alternative al trasporto aereo più costoso?** Non certo la riduzione della libertà di mobilità, ma **una maggiore offerta, in numero e qualità, di quelli che sono valutati come trasporti meno inquinanti (ferrovie soprattutto).** Un esempio che si confà alla nostra posizione geografica – apparentemente estremo, ma non più di tanto: un volo per Parigi è decisamente inquinante, cosa viene offerto in treno per raggiungere la capitale francese in termini di costi, qualità e tempi? Oggi il treno è più scomodo, ci mette molto più tempo e costa più dell’aereo... eppure ci vorrebbe “poco” per invertire la situazione.

Passiamo il testimone a chi di dovere.

1 – Italia Oggi del 27/08/2019

2 - Per esempio, un biglietto Firenze/Sydney A/R che costa circa 1500 euro, 500 euro sono tasse.