

15 maggio 2019 10:15

Tassare il cherosene degli aerei per diminuire l'inquinamento? Una cosa è certa: aumenterà il costo dei biglietti aerei

di [Vincenzo Donvito](#)



Uno studio su incarico della Commissione europea raccomanda di tassare il cherosene degli aerei. Una tassa di 33 centesimi al litro dovrebbe ridurre le emissioni di CO₂ dell'8% e il numero di voli nella stessa proporzione, senza impatto su occupazione ed economia nel suo insieme. Tassa che, secondo lo studio, dovrebbe far abbassare la pressione fiscale su altre categorie e nessun impatto sull'economia nel suo insieme (1).

Un buon proposito ma che, nella realtà – fatta di tasse in materia che hanno solo incrementato gli introiti fiscali degli Stati – non ha mai risolto nulla in termini ambientali. Inoltre, si tratterebbe di una tassa per le compagnie aeree europee... e quindi acuirebbe le difficoltà delle stesse per far fronte alla concorrenza dei vettori non comunitari (è questo lo zero impatto sull'economia?).

Il risultato immediatamente tangibile sarà quello dell'aumento dei prezzi dei biglietti aerei. Con un'altra contraddizione rispetto ai propositi enunciati di nessun impatto sull'economia generale: i prezzi al consumo non fanno parte dell'economia generale? Certo, ci sono ampie critiche rispetto al fatto che il "dio consumo" sia tale in questi ultimi decenni e che in nome di questa santità si siano perpetrati i peggiori crimini ambientali. E' vero anche questo, e non a caso le politiche di "consumo sostenibile" sono sempre più prese in considerazione. Ma cosa significa "consumo sostenibile", rinunciare o usare alternative? In teoria, per esempio, una tassa del genere potrebbe incrementare la realizzazione del trasporto ferroviario, che dicono emettere CO₂ 40 volte meno per Km e passeggero rispetto a quello aereo (2). Bene, ma, in un ambito di liberalizzazione del trasporto ferroviario, come il maggiore introito degli Stati grazie a questa imposta avrebbe una ricaduta sul trasporto ferroviario? In termini vaghi si può intuire, ma, per l'appunto "vaghi"... a meno che non ci sia una nuova nazionalizzazione e un nuovo monopolio del trasporto ferroviario, e quindi lo Stato incassa e applica. Ma, salvo rivoluzioni in corso che ci sono sfuggite, non ci sembra che sia questa la tendenza. Anzi.

E' ovvio che noi di Aduc non abbiamo le ricette precise, efficaci e più o meno credibili per ridurre l'inquinamento ambientale. Così come è ovvio che siamo anche noi interessati a sistemi sostenibili di trasporto che riducano questo inquinamento. Ma il nostro fervore civico e ambientale non ci porta a bloccare il cervello e a non farci capire che con queste tasse si fa solo pagare di più ai consumatori e non si realizzano politiche di contenimento dell'inquinamento. *Perché, per esempio, un consumatore dovrebbe prendere un treno da Roma a Parigi che, al meglio in andata, ci mette 14 ore e costa più di 200 euro, rispetto ad un aereo che ci mette un paio d'ore e può costare anche il 75% in meno?* Perché inquina meno, risponderebbe chi per ora impone del genere. Ok, ma quando ci sarà questa imposta che magari farà costare il biglietto aereo 20-30 euro in più mentre il treno costerà uguale, *il consumatore che mezzo utilizzerà per andare da Roma a Parigi?* E' ovvio che userà sempre l'aereo, visto che sono una rarità i consumatori come la svedese Greta che prende il treno da Stoccolma a Roma (anche se la carica simbolica è notevole).

Il problema, quindi, è che allo stato dei fatti non ci sono alternative praticabili rispetto all'aereo, e l'aumento dei costi per chi ci offre il trasporto aereo porta solo ad un maggiore esborso per i consumatori, con l'aggiunta della vaghezza (vicino alla beffa) degli incassi degli Stati che, con questi provvedimenti, sostengono di far qualcosa contro l'inquinamento. E, salvo nuove economie che al momento continuano a sfuggirci, il maggiore esborso da parte dei consumatori significa che questi ultimi spendono meno altrove. Un'imposta, quindi, che prende da una parte per togliere da un'altra: il famoso cane che si morde la coda.

NOTE

1 - https://www.aduc.it/notizia/tassare+carburante+aerei+diminuire+inquinamento_135737.php

2 – che ha una “impronta carbone” di 241 Kg di CO2 per passeggero su un tragitto di 500 Km andata e ritorno, rispetto ai 123 quando lo stesso tragitto è effettuato da un autoveicolo. Il mese scorso, la compagnia low-cost Ryanair è entrata a far parte della “top 10” dei grandi emettitori di CO2 in Europa, come se fosse una centrale elettrica a carbone (<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/aerien-la-commission-europeenne-planche-sur-une-taxe-kerosene-20190513>)
(<http://www.lefigaro.fr/conjoncture/aerien-la-commission-europeenne-planche-sur-une-taxe-kerosene-20190513>))