

L'ANALISI

TASSA OCCULTA PER DIESEL E BENZINA

di **Davide Tabarelli** — a pag. 2

L'analisi

PER BENZINA E DIESEL IL RISCHIO DI UNA TASSA PERICOLOSA

di **Davide Tabarelli**

Unione Europea nel 2020 ha emesso 2,5 miliardi di tonnellate di CO₂, l'8% del totale mondiale: quota piccola rispetto alle enormi ambizioni che Bruxelles ha confermato con il pacchetto «Fit for 55». Fra le proposte spicca il coinvolgimento nel sistema dei permessi di emissioni dei trasporti, settore in cui domina incontrastato il petrolio, nonostante 50 anni di tentativi di ridurne l'importanza. L'idea è di applicare un prezzo sulle emissioni di CO₂ delle auto, ma nella realtà si tratta di un'altra tassazione dei carburanti in Europa dove, proprio per le tasse, sono già i più cari nel mondo, con l'Italia ai primissimi posti. Il prezzo della benzina in Italia attualmente viaggia intorno a 1,62 euro al litro, di cui 1,02 € sono tasse (29 centesimi di Iva e 73 di accisa). L'accisa è già una tassazione che equivale, a conti fatti, a 342 euro per tonnellata di CO₂ emessa quando nei motori si consuma benzina. Quello a cui pensa la Commissione Ue è di applicare altre 50 € per tonnellata, più o meno il prezzo di oggi dei permessi di emissione, vale a dire aumentare del 15% le accise, ovvero circa 10 centesimi in più sul prezzo finale alla pompa. Per l'Italia, abituata in passato a continui prelievi da questa sorta di bancomat, forse non è un grosso un problema. Ma in Francia un aggiustamento simile ha scatenato nel 2018 la protesta dei Gilet Gialli, una rivoluzione tutt'altro che verde. Solleva qualche dubbio la strategia della Commissione, perché nel resto del mondo la benzina viene tassata molto poco.

Negli Usa attualmente costa 0,7 € al litro, con le tasse che non arrivano a 13 centesimi. La questione non riguarda solo chi va in vacanza: le tasse pesano sull'intero sistema economico, quello delle persone che viaggiano per lavoro e quello delle merci. Aumentare la tassazione aumenta i loro costi, peggiorando la competitività dell'economia nel suo insieme. Il mercato dei permessi di emissione, vanto delle politiche europee, di fatto già colpisce i carburanti attraverso il sistema di raffinazione italiano, sottoposto al sistema con costi che quest'anno sono esplosi: il prezzo dei diritti per la CO₂ è più che raddoppiato, da una media di 20 € nel 2020 a un picco di 58 € a inizio luglio. Questi costi sono pagati dalle raffinerie, che poi li scaricano sui prezzi finali.

Già oggi per lo Stato italiano, come per gli altri dell'Unione Europea, una delle fonti principali di entrate è la tassazione sui prodotti petroliferi che consente, in condizioni normali, di arrivare a 40 miliardi di € all'anno. Nel 2020 c'è stato un calo di 8 miliardi di €, tanto per ricordare che quando sparirà il petrolio occorrerà trovare altre forme di tassazione. L'Italia ha un primato sulla tassazione dei carburanti, ma la situazione è simile un po' in tutta Europa, dove i prezzi sono in assoluto i più alti al mondo. È per questo che da sempre abbiamo investito su motori più piccoli e efficienti, come il diesel o i tre cilindri a benzina, che hanno consentito alle nostre case automobilistiche di sviluppare una posizione

d'avanguardia sui motori a combustione interna. E anche qui la Commissione interviene pesantemente, decretando la fine delle auto a combustione interna nel 2035 e dimenticando i grandi pregi del diesel, non solo per il

trasporto pesante, ma anche per le auto, perché è la soluzione più efficiente e a parità di chilometri percorsi consuma meno ed emette anche meno CO₂. La Commissione, invece, mira alla fine del motore a combustione interna, pur riconoscendo che dal 1990 ad oggi le emissioni dei trasporti sono cresciute e che i vari tentativi finora fatti sono stati infruttuosi. Sui biocarburanti stende un velo pietoso, mentre spera tanto nell'auto elettrica, incurante del fatto che se ne vendono pochissime e solo grazie ai generosi incentivi.

Sarà un tentativo di rivoluzione industriale guidato dalla politica, con il risultato di aumentare i prezzi e di impoverire i cittadini europei, sia direttamente, perché pagheranno di tasca loro, sia indirettamente, perché avranno meno occasioni di lavoro per un sistema economico poco competitivo. Ci potremo consolare di avere abbassato le emissioni globali di qualche frazione, avremo dato anche



Peso: 1-1%,2-20%

l'esempio al resto del mondo, che nel frattempo avrà aumentate di parecchio le sue, come già accaduto negli ultimi 30 anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



In Europa i carburanti sono già i più cari al mondo, con le auto nel mercato della Co2 dannosi a cittadini e imprese



Peso: 1-1%,2-20%