


**Editoriale**

Come frenare smog e lavoro indegno

## UN'ECOTASSA ANZI DUE

LEONARDO BECCHETTI

**È** arrivato il momento di affrontare di petto il problema dell'inquinamento nelle nostre città per due motivi. Il primo è che si stima sia responsabile ogni anno, in Italia, di circa 60mila morti all'anno. Il secondo è che le emissioni in eccesso di CO2 sono gravemente corresponsabili del riscaldamento globale che sta già oggi producendo sconvolgimenti, colpendo soprattutto i poveri nel mondo e, sempre di più, i nostri stessi cittadini con una serie impressionante di catastrofi climatiche.

La proposta dell'ecotassa avanzata dal Governo Conte (aumento del costo dell'acquisto di auto a benzina in proporzione a quanto inquinano, che finanzia un incentivo all'acquisto di auto ibride o elettriche) è più che sensata, corrisponde a provvedimenti simili adottati in altri Paesi e va nella direzione di quella *green consumption tax* di cui si è più volte scritto, e auspicato, su queste colonne. Il nostro Paese ha già fatto una grande battaglia contro il fumo di tabacco (pubblicità negativa, proibito fumare in luoghi pubblici), ora è arrivato il momento di

farla contro l'inquinamento. Il diavolo però può annidarsi nei dettagli e al momento della realizzazione di un provvedimento del genere spunta la questione della "transizione asimmetrica", ovvero di una marcia sul fronte della *sostenibilità ambientale* che è più spedita di quella sulla *sostenibilità sociale*. La prima infatti è sospinta ormai da interessi congiunti nel mondo dell'impresa e della finanza, la seconda non ancora. Poiché al momento le ibride o le elettriche costano ancora di più delle auto a benzina l'ecotassa finirebbe per essere una tassa che colpisce maggiormente i più poveri che non possono comunque permettersi l'acquisto dell'auto elettrica. La differenza sostanziale con il fumo è che il fumo è un vizio di cui possiamo fare a meno, l'automobile per molti è una necessità e anche un mezzo di lavoro. Il secondo problema nel problema è il ritardo della nostra principale casa automobilistica che solo qualche giorno fa ha finalmente varato un ambizioso piano d'investimento per la creazione di diversi modelli ibridi e di una Fiat 500 elettrica. Ci vorranno, però, circa 2 anni per arrivare alla produzione delle nuove autovetture. In questo periodo di transizione l'ecotassa rischierebbe dunque di mettere in crisi l'azienda andando a finanziare l'acquisto di vetture di quelle case estere che, in modo lungimirante, sono state pioniere dell'ibrido e dell'elettrico. Non è una questione di sovranismo perché sono in gioco migliaia di posti di lavoro e un settore che contribuisce in modo decisivo alla crescita del Paese.

*continua a pagina 2*

Dalla prima pagina

## UN'ECOTASSA, ANZI DUE

Si può muovere verso quest'obiettivo che confermiamo sacrosanto tenendo in considerazione questi due problemi e correggendo leggermente la rotta. Come propone Adiconsum sarebbe utile approfondire e allargare il campo con una pausa (definita e limitata nel tempo) che terrebbe conto del periodo di assestamento dell'industria "nazionale". Il problema dell'inquinamento non deriva infatti solo dalle automobili e non soltanto da emissioni di CO2, ma anche dal monossido di carbonio, dagli idrocarburi non combustibili, dagli ossidi di azoto, dagli ossidi di zolfo e dal particolato carbonioso. Ancorare l'ecotassa a un intervento più accurato su una batteria più ampia di indicatori e che includa anche la rottamazione accelerata delle caldaie di vecchia generazione sarebbe utile e importante. Infine, è possibile e necessario rendere più progressivo l'intervento modulando la tassa sui redditi o sull'Isee degli acquirenti e rendendo così più simmetrica (cioè equa) la transizione. A questo proposito è opportuno chiudere con una domanda fondamentale dalla quale derivano molte delle ri-

sposte che oggi cerchiamo. È possibile fare lo stesso in materia di lavoro con una "ecotassa" sulla dignità del lavoro, ovvero un'Iva che premi i prodotti al di sopra degli standard di lavoro minimo penalizzando quelli che sono al di sotto, da qualunque parte del mondo provengano? Costruire una *social consumption tax* è sicuramente più difficile che stabilire quanto tassare un motore elettrico, ibrido o a benzina, ma altrettanto sicuramente è un intervento a difesa della dignità del lavoro più fine ed efficace dell'arma del dazio che sembra essere in questo momento il massimo concepibile da chi cerca di difendere il lavoro dei meno qualificati. Dobbiamo assolutamente trovare un modo di dare risposta a tutte queste domande nei prossimi anni. E l'azione politica deve riuscire a farlo con saggezza ed efficacia. Incentivare qualità e dignità del lavoro è altrettanto importante che combattere inquinamento e riscaldamento globale e da questo passa la soluzione di gran parte dei conflitti sociali della nostra epoca.

**Leonardo Becchetti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

