

1. Perché «polluters pay» è un principio ambientale universalmente condiviso

Perché è equo: chi genera un danno ad un altro o alla collettività è giusto che lo paghi.

Perché è efficiente: chi paga il danno che genera modificherà i propri comportamenti massimizzando il benessere sociale (esempio: è evidente che se il prezzo da pagare fosse non corretto, si potrebbero eliminare attività poco inquinanti e molto utili, e viceversa)

Perché consente di confrontare su base quantitativa politiche alternative (massimizzazione del surplus sociale, analisi costi-benefici, ecc.). Non è una politica arbitraria.



2. La ricerca dell'IMF «Getting energy prices right»

In realtà, del 2014 e di 200 pagine, prefazione di Christine Lagarde, è più di una megaricerca, è una «metaricerca», che confronta cioè tutte le principali ricerche recenti esistenti sul tema.

Riguarda 156 paesi del mondo, e la parte di gran lunga più corposa concerne i trasporti, perchè questi, al contrario di altri usi dell'energia, generano una vasta gamma di esternalità: cambiamenti climatici, danni locali, congestione, sicurezza.

Quindi diventa critico misurarle tutte, per poter valutare quanto il carico fiscale sia «giusto», cioè internalizzi le esternalità.

3. I risultati (prevedibili per chi si occupa di internalizzazione)

Il grande colpevole sono gli Stati Uniti, che non fanno pagare le esternalità.

Ma poi ci sono importanti paesi che sussidiano la benzina, invece di tassarla: Egitto, Indonesia, Venezuela.

Il continente virtuoso è l'Europa, insieme al Giappone. L'internalizzazione fiscale dai solo carburanti, si badi, senza contare altre tasse qui risulta inefficiente: supera nettamente i costi esterni.

4. L'Italia

I numeri:

La tassa per litro necessaria per internalizzare tutti i costi esterni, benzina € 0,42, diesel € 0,59.

La tassa attuale: benzina € 0,85, diesel € 0,68.

Sono dati del 2010, per ragioni di disponibilità omogenea di dati a livello mondiale, ma la pressione fiscale delle accise in questi ultimi anni si è accentuata e le esternalità sono diminuite.

A confronto con altri settori inquinanti i trasporti sono quelli che in Italia internalizzano di più i costi esterni mentre ve ne sono altri come l'agricoltura che sono fortemente sussidiati.

4. Le critiche possibili:

Tre per la congestione:

- 1) Un errore di calcolo: la congestione ottima assunta è 0 traffico, mentre è molto più alta**
- 2) Una esternalità «di club», che assume politiche diverse dalle altre esternalità**
- 3) L'internalizzazione con tasse sui carburanti non è efficiente**

La ricerca calcola valori medi: sottostima per aree dense, e sovrastima per autostrade ecc.

La stima di 35€/tonn per il CO2 è controversa: sovrastima secondi il voucher, sottostima secondo la Commissione U.E.

L'allegato infrastrutture del DEF e gli errori dell'ABC

5. Conclusioni

L'allegato infrastrutture del DEF dovrebbe «normalizzare» finalmente l'ambiente con standard internazionali di costi ambientali, quali che siano, mentre si contraddice quando parla di valutazioni ABC e di obiettivi ambientali in modo separato

A questo proposito vi è un errore sistematico nelle valutazioni ABC di molti paesi, Italia compresa, che valutano i costi esterni (ridotti o aumentati) indipendentemente dei livelli di internalizzazione presenti

Infine, non si può ignorare che l'abbattimento delle esternalità è più costoso nei trasporti che in altri settori (IPCC, Nordhaus, Krugman). Cioè, a parità di costi pubblici, abbattere più esternalità nei trasporti (es. CO₂), significa contribuire di meno all'abbattimento totale.