

Akademie der
Toblacher Gespräche

Accademia dei
Colloqui di Dobbiaco



Damian Ludewig

Riformare il fisco in chiave ecologica: una
risposta alla crisi del debito pubblico.

Riformare il fisco in chiave ecologica: una risposta alla crisi del debito pubblico.

Damian Ludewig

Forum Ökologisch-Soziale Marktwirtschaft e.V. (FÖS)

La situazione attuale

Nel giugno scorso, già alla vigilia della riunione a porte chiuse del governo tedesco diversi segnali avevano fatto intendere che le opportunità per un secondo pacchetto di interventi volti a rendere più ecologico il sistema fiscale in Germania era piuttosto buone. Mentre Horst Köhler, ex presidente della Repubblica, aveva chiesto concretamente un aumento del prezzo della benzina e il varo di un'imposta sul cherosene, in un'intervista pubblicata sul Süddeutsche Zeitung il ministro dell'ambiente Röttgen e il segretario del Partito liberale Lindner si erano espressi, almeno in termini astratti, in favore di una politica fiscale più e-cologica e di una tariffazione dei beni ambientali.

Ai primi di giugno, il governo varò poi una manovra finanziaria per un totale di 80 miliardi di euro, ripartiti in quattro anni, imperniata effettivamente su alcuni interventi che il FÖS (Fo-rum per un'economia di mercato ecosociale) proponeva da tempo per una politica ambientale moderna. Per esempio, il governo ha previsto l'introduzione di un'imposta sull'atomo, una tassa sui biglietti aerei e la cancellazione di alcune esenzioni dall'imposta ecologica. Inoltre, il ministro per le attività produttive ha intenzione di ridurre in tempi brevi le sovvenzioni per il carbone, mentre il ministro dei trasporti Ramsauer vuole estendere il pedaggio stradale per gli autocarri. Perfino una tassa sulle transazioni finanziarie è già stata indicata come obiettivo dal governo Merkel. È vero che tutti questi interventi, almeno nelle modalità d'applicazione previste, continuano a manifestare delle carenze, ma il FÖS, in linea di principio, è comunque favorevole alla loro attuazione, anche perché il governo, di fatto, ha fatto proprie ben cinque delle sei priorità indicate dal FÖS per gli interventi più urgenti da adottare nel settore fiscale.

A) Gli Elementi ecologici della manovra

1) l'imposta sull'atomo

Il varo di un'imposta sull'atomo rappresenta un elemento essenziale del piano d'interventi proposto dal FÖS per un consolidamento ecologico del bilancio pubblico. È quindi lusinghiero che il governo tedesco abbia ripreso la nostra proposta. L'aspetto più importante è che l'imposta sull'atomo sarà applicata a prescindere da eventuali deroghe concesse ai gestori sulla data di chiusura delle centrali nucleari, e che sarà invece riscossa un'imposta addizionale qualora tale deroga venisse effettivamente concessa. Il piano da noi proposto prevede di compensare a breve termine i vantaggi economici di cui finora ha beneficiato l'energia atomica, introducendo un'imposta di 2,5 centesimi/kWh, un'aliquota che tiene conto sia dei vantaggi per l'energia atomica derivanti dallo scambio delle quote d'emissione, sia dei costi già conosciuti di smaltimento e bonifica dei siti inquinati. Questa tassa sui combustibili nucleari produrrebbe un gettito fiscale annuo di circa 4 miliardi di eu-ro. Il governo, invece, ha previsto un'aliquota più bassa, ossia 220 € per grammo di pluto-nio o uranio, pari a 1,5-2 centesimi/kWh d'energia prodotta, e quindi a un gettito annuo di 2,3 miliardi di euro.

2) La tassa sui biglietti aerei

Anche la tassa sui biglietti aerei riprende una proposta già formulata nel pacchetto di inter-venti proposto dal FÖS. Ora è in corso un dibattito molto aspro sulle modalità di applicazione di questa tassa. Secondo una prima bozza formulata dal ministero delle finanze, tutti i voli su distanze inferiori a 2500 km dovrebbero essere sottoposti a una tassa di 13 € a biglietto, mentre per quelli su distanze maggiori la tassa verrebbe raddoppiata (26 €). Il FÖS, invece, per far sì che la tassa produca dei benefici ecologici concreti, propone di riscuotere una tassa calcolata in base alle dimensioni e alle emissioni inquinanti di ogni aeromobile. Piuttosto che tassare il singolo biglietto aereo, quindi, sarebbe molto meglio tassare ogni volo, incentivando così uno sfruttamento ottimale dei posti a bordo e la riduzione delle emissioni. Siamo decisamente favorevoli, inoltre, alla proposta del Partito liberale di esigere una tassa più elevata da chi viaggia in prima classe, in quanto occupa più spazio, e in aggiunta proponiamo delle aliquote più alte e uno scaglionamento più ampio per le distanze maggiori. Da questa tassa il

governo prevede introiti per solo 1 miliardo di euro, mentre il FÖS ha calcolato un gettito a breve termine di 2,3 miliardi. In ogni caso, il governo si è accordato sull'opportunità di adottare uno scaglionamento più mirato in base alle distanze, con una tassa che potrebbe variare fra 8,25 e 45 euro per passeggero.

Fino ad oggi, i trasporti aerei sono stati esonerati dall'imposta energetica, e a livello inter-nazionale anche dall'imposta sul valore aggiunto, ottenendo in questo modo dei vantaggi rilevanti nella concorrenza con gli altri vettori. Una tassa sui biglietti venduti potrebbe compensare in parte questi privilegi fiscali (quantificabili in 11, 5 miliardi l'anno). Ma gli introiti previsti dal governo (1 miliardo l'anno) sarebbero solo briciole. Finora un'imposta sui biglietti aerei è stata già introdotta dalla Francia e dalla Gran Bretagna. In ogni caso, il FÖS si adoprerà affinché, come già avviene in altri paesi, il gettito fiscale prodotto da questa imposta non sia destinato solo a consolidare il bilancio, ma a finanziare gli adeguamenti ai cambiamenti climatici e la lotta alla povertà nei paesi in via di sviluppo, in modo da favorire una vera internalizzazione dei costi.

3) L'abolizione delle esenzioni dall'imposta ecologica

In base ai calcoli del FÖS, la prevista abolizione di alcune esenzioni dall'imposta ecologica dovrebbe produrre un gettito non superiore a 1 miliardo di € nel primo anno e a 1,5 miliardi negli esercizi successivi. Ma ciò nonostante, gli interventi annunciati vanno accolti con favore. Se è vero, infatti, che per alcuni settori come l'industria cementizia, vetraria e metal-meccanica le esenzioni attuali resteranno in vigore, almeno l'aliquota agevolata per le attività produttive dovrebbe salire dal 60 all'80%, mentre lo sconto perequativo – introdotto a suo tempo per compensare l'aggravio dell'imposta ecologica e la riduzione dei versamenti previdenziali - almeno in base alla delibera del governo dovrebbe scendere dal 95 al 73 per cento. Inoltre, dovrebbe salire da 512 a 2500 € la cosiddetta soglia minima, ossia l'importo al di sopra del quale un'impresa può cominciare a beneficiare dello sconto perequativo.

4) Il pedaggio stradale per gli autocarri e l'abolizione delle sovvenzioni per il carbone

Benché non citate direttamente nella manovra, ci sono altre due misure di natura "ecofi-

scale” che i ministeri competenti si apprestano a varare. Da un lato, il ministro dei trasporti Peter Ramsauer intende estendere la riscossione di un pedaggio per gli autocarri anche alle strade statali a doppia corsia, un provvedimento cui il FÖS guarda con molto favore. Tuttavia, riteniamo che il pedaggio andrebbe esteso non a poche tratte supplementari, ma a tutta la rete stradale, comprendendo anche gli autocarri leggeri. Al momento, infatti, il pedaggio è dovuto solo dai veicoli con peso superiore alle 12 tonnellate, ma proprio per questo stanno arrivando sul mercato veicoli da 11,9 tonnellate per aggirare il balzello. Il governo deve quindi bloccare subito questo fenomeno, introducendo il pedaggio obbligatorio a partire da 3,5 tonnellate. Inoltre, il pedaggio medio andrebbe elevato a 17 centesimi/km, per favorire una migliore internalizzazione dei costi ambientali nel trasporto pesante su gomma. Quest'importo equivale alla tariffa massima legalmente applicabile al momento attuale, dopo la pubblicazione del parere del Consiglio di Stato nel dicembre 2007.

Il ministro delle attività produttive Rainer Brüderle, in vista di un taglio al bilancio del suo dicastero ha previsto di ridurre – seppure lievemente – le sovvenzioni per il carbone. La prevista riduzione del 10% è una misura ecologicamente indispensabile e urgente, e al tempo stesso socialmente sostenibile. In realtà, su questo fronte si potrebbe fare molto di più in termini di risparmio, anche perché sul ministro sta facendo pressioni la Commissione Europea, che ha disposto l'abolizione totale delle sovvenzioni per il carbone entro il 2014.

B) Altri elementi possibili di una riforma ecologica del sistema fiscale

Il FÖS è riuscito a pubblicare, in tempo per le consultazioni del Governo, uno studio commissionato dalla Fondazione Heinrich Böll sul consolidamento ecologico del bilancio pubblico, dove sono descritti possibili interventi che, messi assieme, potrebbero aumentare il gettito fiscale di 50 miliardi di euro l'anno, fornendo al tempo stesso incentivi concreti per una gestione più ecologica delle attività produttive.

Fra gli interventi che in quel documento sono definiti prioritari, l'unico che non è stato ripreso dal Governo è la riforma del regime impositivo sulle autovetture di servizio. Tuttavia, il presidente del Partito socialdemocratico Sigmar Gabriel ha detto espressamente che da una riforma ecologica del regime impositivo delle auto di servizio dipenderà la disponibilità del suo partito a votare in Parlamento, insieme alla maggioranza, la cosiddetta “manovra del buon senso”.

Un'altra richiesta avanzata dal FÖS è l'aumento graduale della tassa sul gasolio da auto-trazione fino all'aliquota già in vigore per gli altri combustibili fossili, ma già alcune settimane orsono ne hanno cominciato a parlare gli esponenti della confederazione delle imprese petrolifere.

Il FÖS, inoltre, propone un aumento dell'imposta sul riscaldamento dell'1 o 2 per cento, per evitare un rallentamento dei piani di recupero edilizio, e fornire ulteriori incentivi al recupero energetico degli edifici.

C) Tesi conclusive

- Sono ormai maturi i tempi di una riforma ecologica e sociale del sistema fiscale.
- Visto che le opportunità di investimenti ecologici previsti dalla manovra congiunturale sono rimaste largamente inutilizzate, a questo punto bisogna almeno garantire un loro finanziamento più ecologico.
- Rispetto all'aumento delle aliquote IVA e dei contributi previdenziali, o ai tagli sulle prestazioni sociali, gli strumenti della fiscalità ecologica non solo hanno effetti migliori sull'ambiente, ma sono anche socialmente ed economicamente più sostenibili.
- Per compiere un passo concreto verso un'economia più sostenibile ed ecologica, la spesa pubblica non va più finanziata con le imposte sul lavoro, ma tassando in modo mirato il consumo delle risorse energetiche e ambientali.
- La crisi del bilancio e i cambiamenti climatici hanno ormai prodotto una consapevolezza tale, che perfino i governi conservatori stanno avviando riforme fiscali ecologicamente ambiziose, e questo non può che giovare al gradimento che tali interventi riscuoteranno nella cittadinanza.