

Lottare contro il cambiamento climatico ha un prezzo, certo. Più complesso è determinare chi e in quale misura deve contribuire al pagamento del conto (salato). In questo senso, il dibattito sulla carbon tax, la tassa sui combustibili fossili, offre interessanti spunti a proposito del filo rosso che unisce le lotte per l’ambiente e quelle per la giustizia sociale.

La carbon tax stabilisce un prezzo per ogni tonnellata di anidride carbonica rilasciata nell’atmosfera ed è considerata da molti ricercatori come uno dei rimedi più efficaci per frenare il riscaldamento globale.

Ad esempio, il premio Nobel per l’economia William Nordhaus **auspica** nei suoi studi la nascita di un “club del clima”, un’associazione di stati che introduca una tassa comune sulle emissioni di CO2 (intorno ai trenta dollari a tonnellata) e sanzioni per chi rimane fuori (ad esempio, con tariffe speciali per importare beni negli stati del club).



William Nordhaus

O, ancora, si pensi all’**appello** per imporre una tassa di cinque euro per ogni tonnellata di CO2 prodotta bruciando carbone, petrolio o gas in Europa, che Enrico Letta, Pascal Lamy, Hans Eichel, Paul de Grauwe e altri eminenti esperti hanno rivolto nel 2018 ai leader europei. Una tassa che dovrebbe generare 17 miliardi di euro all’anno, da impiegare per sostenere la diffusione di tecnologie “pulite” ma anche per colmare il buco di bilancio causato dalla Brexit.

Sulla carta i benefici della carbon tax sembrano superarne i limiti. Aumentando il costo dei combustibili fossili (che oggi soddisfano ancora quasi l'85 per cento del fabbisogno energetico mondiale), essa incentiva i produttori e i consumatori di CO2 a orientarsi verso prodotti che causano meno emissioni. Lo stato può utilizzare in diversi modi le somme raccolte: per abbassare le tasse, per finanziare la produzione di energie rinnovabili, o per redistribuire gli introiti raccolti tra la popolazione (come è riuscita a fare con successo la **provincia canadese della British Columbia**, aprendo la strada all'adozione di una carbon tax a livello federale).

Per quanto riguarda i suoi limiti, la carbon tax può causare un abbassamento della competitività internazionale delle imprese che emettono molta CO2 (ma, se le entrate sono redistribuite, può anche aumentare la competitività delle imprese con poche emissioni) e, nel momento in cui dovesse riuscire a ridurre sostanzialmente l'impiego dei combustibili fossili, potrebbe provocare una riduzione di altre entrate dello stato associate a essi.

Il rischio maggiore, però, è un altro: se mal implementata, la tassa sulle emissioni di anidride carbonica rischia di penalizzare soprattutto i più poveri.

Il caso francese

Emblematico in tal senso è il caso francese dei gilet gialli, movimento di protesta innescato dall'aumento delle imposte sul carburante previsto in Francia per il 2019. Decisa dal precedente governo come parte di un meccanismo di incremento progressivo delle imposte sul carburante, la nuova tassa nasceva con l'obiettivo dichiarato di disincentivare l'uso dei motori tradizionali a favore di sistemi più ecologici, come le auto elettriche.

A pagare maggiormente il prezzo più alto della benzina sarebbe stata la “Francia periferica”, le zone rurali dove i trasporti pubblici sono meno efficienti e non esistono alternative all'impiego dell'automobile. Aree già preda della stagnazione economica, i cui abitanti si sono sentiti ulteriormente discriminati rispetto ai più ricchi.

I più danarosi di Francia avevano infatti già beneficiato della decisione di Macron di sopprimere nel 2017 parte dell'Isf, l'imposta sulle grandi fortune. La nuova tassa, detta Ifi (imposta sulla fortuna immobiliare), come suggerisce il nome si applica soltanto al patrimonio immobiliare dei cittadini più ricchi ma non ai redditi da capitale, né a beni di lusso come gioielli, auto di grossa cilindrata, ecc. **Secondo i dati dell'istituto di politiche pubbliche**, l'1 per cento più ricco dei francesi ha beneficiato più di tutti di questa riforma, vedendo il suo potere di acquisto aumentare di ben 6 punti percentuali in un anno.



Gilet gialli

Di fronte al diffuso senso di sdegno e ingiustizia, degenerato in alcuni casi in attacchi ai valori liberali, il governo francese è corso ai ripari, cancellando l'aumento previsto, ma ormai le richieste dei gilet gialli si erano estese oltre il prezzo della benzina. La lezione, non solo per Macron, è che una carbon tax senza strumenti di compensazione, come un impiego dei fondi ottenuti per passare a sistemi di trasporto meno inquinanti o per assistere i meno abbienti, è condannata a essere percepita come una misura elitaria, un lusso riservato a chi può permettersi di pensare alla “fine del mondo”, mentre gli altri faticano ad arrivare a “fine mese”, per usare la retorica dei gilet gialli. Il caso francese riporta la discussione al punto di partenza. Chi deve pagare per contenere il riscaldamento globale? Come calcolare la quantità di CO₂ di cui ognuno è responsabile?

Apartheid climatico

C'è un legame indissolubile tra cambiamenti climatici e disuguaglianza economica. Secondo il [rapporto “Disuguaglianza climatica” pubblicato da Oxfam nel 2015](#), la metà più povera della popolazione mondiale – circa 3,5 miliardi di persone – è responsabile solo del 10 per cento delle emissioni globali associate ai modelli di consumo individuale. Di contro, in larga maggioranza, vive in paesi più vulnerabili e meno preparati ad affrontare gli effetti dei

cambiamenti climatici. Invece, il 50 per cento circa delle emissioni globali può essere attribuito al 10 per cento più ricco del pianeta che in media ha un'impronta di carbonio 11 volte più elevata della metà più povera della popolazione globale e 60 volte quella del 10 per cento dei più poveri. Si tratta di dati confermati anche dagli economisti francesi Thomas Piketty e Lucas Chancel che, sempre nel 2015, hanno pubblicato uno studio dal titolo **“Carbon and inequality: From Kyoto to Paris”** (tradotto: “CO2 e disuguaglianza: da Kyoto a Parigi”), che suggerisce, da un lato, di spostare l'attenzione dalla produzione al consumo di anidride carbonica, e dall'altro, di prendere in considerazione anche le emissioni individuali e non solo quelle stato per stato.

In tal senso, Piketty **fa notare** che:

Si sente spesso dire, in Europa e negli Stati Uniti, che la Cina ora è il primo inquinatore a livello mondiale e che adesso tocca a Pechino e agli altri Paesi emergenti fare degli sforzi. Dicendo questo, però, ci si dimentica di parecchie cose. Innanzitutto che il volume delle emissioni dev'essere rapportato alla popolazione di ogni Paese: la Cina ha quasi 1,4 miliardi di abitanti, poco meno del triplo dell'Europa (500 milioni) e oltre quattro volte di più del Nordamerica (350 milioni). In secondo luogo, il basso livello di emissioni dell'Europa si spiega in parte con il fatto che noi subappaltiamo massicciamente all'estero, in particolare in Cina, la produzione dei beni industriali ed elettronici inquinanti che amiamo consumare.

Se si tiene conto del contenuto in CO2 dei flussi di importazioni ed esportazioni tra le diverse regioni del mondo, le emissioni europee schizzano in su del quaranta per cento (e quelle del Nord America del tredici per cento), mentre le emissioni cinesi scendono del 25 per cento. Ed è molto più sensato esaminare la ripartizione delle emissioni in funzione del paese di consumo finale che in funzione del paese di produzione. Constatiamo in questo modo che i cinesi emettono attualmente l'equivalente di sei tonnellate di anidride carbonica l'anno e per persona (più o meno in linea con la media mondiale), contro tredici tonnellate per gli europei e oltre ventidue tonnellate per i nordamericani.



Thomas Piketty e Lucas Chancel

Le disuguaglianze in termini di emissioni di CO₂ sono enormi anche all'interno degli stati. Basti pensare che, sempre secondo lo studio di Piketty e Chancel, l'un per cento che emette di più, ovvero settanta milioni di individui al mondo, è responsabile di emissioni nell'ordine di cento tonnellate l'anno di CO₂ pro capite, che messe insieme costituiscono circa il quindici per cento delle emissioni complessive.

Il 57 per cento di loro risiede in Nordamerica, il sedici per cento in Europa e solo poco più del cinque per cento in Cina (meno che in Russia e in Medio Oriente, con circa il sei per cento a testa),

si legge nello studio.

All'altra estremità della scala la metà più povera della popolazione mondiale, i già citati 3,5 miliardi di persone, dislocate principalmente in Africa, Asia meridionale e Sudest asiatico, che emettono meno di due tonnellate all'anno pro capite.

Non si possono chiedere gli stessi sforzi a chi emette 2 tonnellate di anidride carbonica l'anno e a chi ne emette 100,

lamentano i due economisti francesi.

E allora che fare?

Una tassa progressiva

La proposta di Piketty e Chancel è di introdurre un'imposta progressiva sulle emissioni, che nella versione più semplice, dovrebbe essere pagata da tutti gli abitanti del mondo che producono più di 6,2 tonnellate di emissioni di gas serra all'anno. In questo modo il 28 per cento della popolazione mondiale che emette di più si troverebbe a contribuire al nuovo strumento. Aliquote crescenti potrebbero essere previste per il dieci per cento che emette di più e per l'un per cento che emette di più. L'ammontare dell'imposta dovrebbe essere calcolato in maniera tale da consentire di raccogliere i fondi necessari per mettere in atto le misure di adattamento al cambiamento climatico, che dovrebbero costare, nei calcoli dei due studiosi almeno 150 miliardi di euro all'anno (circa lo 0,2 per cento del Pil mondiale).

Insomma, una carbon tax mondiale, disperatamente necessaria, ma di difficile applicazione, perché richiederebbe un accordo tra le grandi potenze globali. In alternativa, i due economisti propongono un piano B che è anch'esso una strada tutta in salita: tassare il settore dell'aviazione. Il trasporto aereo, molto più delle auto, è un indicatore abbastanza efficiente di un reddito elevato e di uno stile di vita ad alte emissioni di CO₂, spiegano Piketty e Chancel, che notano come una tassa sui biglietti aerei per finanziare programmi di sviluppo esista già in alcuni paesi. Ora sarebbe giunto il momento di generalizzarla. A questo proposito, tassare 52 euro per biglietto ogni volo nel mondo permetterebbe di raggiungere i 150 miliardi di euro necessari per finanziare l'adattamento climatico. Lo stesso risultato si potrebbe ottenere tassando la business class a 180 euro per biglietto e l'economy a 20 euro.



Far contribuire il settore dell'aviazione ha senso anche a causa della quantità di CO2 da questo prodotta: basti pensare che in Europa Ryanair è entrata nella **classifica dei primi dieci produttori di anidride carbonica**. Un problema che non riguarda solo la compagnia irlandese: le compagnie aeree stanno infatti soppiantando il carbone e l'industria pesante come maggiori contribuenti alle emissioni nell'Ue. La ragione principale? Diversamente da auto, camion e treni, esse non pagano tasse sui loro carburanti.

Un new deal verde per l'Europa

In Europa, al momento, parte delle emissioni di CO2 sono regolate da un “sistema di quote”, uno dei due principali strumenti, insieme alla carbon tax, per attribuire un prezzo alle emissioni di anidride carbonica.

Il sistema di scambio di quote di emissione dell'Ue è il perno della politica europea per contrastare i cambiamenti climatici. Esso interessa circa il 45 per cento delle emissioni di gas a effetto serra dell'Unione, fissando un tetto alla quantità di CO2 prodotta da oltre 11 mila impianti ad alto consumo di energia (centrali energetiche e impianti industriali) e dalle compagnie aeree che collegano gli stati Ue. Il tetto si abbassa nel tempo, al fine di ridurre progressivamente le emissioni totali. All'interno di questo limite, le imprese ricevono o acquistano quote di emissione

che, se necessario, possono scambiarsi tra loro. Il sistema è stato recentemente riformato per rendere il costo delle quote più oneroso (il costo di una tonnellata di CO2 è passato da cinque a venti euro).

La carbon tax può essere complementare a un sistema di scambio di quote come quello esistente in Europa. Essa riesce infatti a intervenire meglio sulle emissioni di dimensioni ridotte e diffuse, che sfuggono al controllo imposto dal sistema di quote, come quelle del settore domestico, dei trasporti, dell'agricoltura e delle piccole e medie imprese.

Non stupisce quindi che negli ultimi anni l'idea di una sua introduzione sia tornata di attualità, soprattutto in seguito all'avanzata dei partiti verdi in varie parti del continente. Questi, facendo del cambiamento climatico una loro priorità, si sono inseriti nel bel mezzo della frattura che maggiormente definisce la nostra epoca, quella tra vincenti e perdenti della globalizzazione.

Come già affermato, un'economia più verde è possibile solo rendendo i prodotti e le fonti energetiche a maggiore intensità di carbonio più costosi, attraverso una carbon tax o politiche simili. Questo passaggio a un'economia a basse emissioni, se non assume i contorni di una “giusta transizione”, rischia di allargare il divario tra vincenti e perdenti della globalizzazione, soffiando sul fuoco dei populistici che minacciano di trasformare le nostre democrazie liberali in qualcosa di cupamente “illiberale”.

Ma cos'è una giusta transizione? Da un lato, essa consiste in una redistribuzione delle risorse raccolte attraverso la carbon tax a vantaggio delle fasce più povere della popolazione, quelle che, come gli abitanti della Francia periferica, in caso di mancate compensazioni, rischiano di pagare il costo più alto per la transizione. Un'idea che raccoglie consensi in Europa e che è stata sostenuta anche dalla “co-candidata guida” dei verdi europei alle ultime elezioni, Ska Keller.



Franziska “Ska” Keller

Dall’altro, i discorsi sulla giusta transizione si intersecano con quelli su un “new deal verde”, una proposta in auge anche nel dibattito politico americano, principalmente grazie alla giovane stella del partito democratico, Alexandria Ocasio-Cortez. Il termine rimanda a un piano di investimenti pubblico, di enormi dimensioni, in infrastrutture verdi. In quest’ottica, dopo anni di stagnazione, l’Europa potrebbe beneficiare di una crescita trainata dalla domanda, di cui beneficerebbero soprattutto coloro che sono ai margini dell’economia.

Non c’è da illudersi: se “giusta transizione” sarà, sarà una rivoluzione. Una drastica redistribuzione della ricchezza e massicci investimenti pubblici richiederebbero infatti all’Unione europea di essere qualcosa di molto diverso da ciò che conosciamo.

Se c’è qualcuno che può farcela, questi sono i partiti verdi, andando al governo o incoraggiando gli altri partiti ad abbracciare le loro politiche. Se riusciranno nei loro intenti, faranno la storia, salvando al tempo stesso il pianeta e le nostre democrazie liberali.