

Gettiti e compliance nella fiscalità regionale, il pagamento del bollo auto in Toscana

Damiano Baldaccini*

Questo studio è afferente all'Area di ricerca Economia pubblica dell'IRPET, coordinata da Patrizia Lattarulo. Un particolare ringraziamento va ad Alessio Ferracani, Stefania Vanni e Stefano Geroni di Regione Toscana per gli utili suggerimenti.

1. Introduzione

Sistemi diversi di tassazione degli autoveicoli sono stati adottati dalla maggior parte dei Paesi dell'OCSE nella prima metà del secolo scorso, assumendo questi prelievi negli anni un ruolo rilevante tra le fonti di entrata fiscale (OECD 2020). In Italia, con l'avvio del processo di decentramento fiscale avvenuto negli anni '90, la responsabilità dell'imposta annuale di circolazione, comunemente conosciuta come bollo auto, è stata trasferita alle Regioni a statuto ordinario¹ (Palumbo 2010). Tra le principali entrate tributarie delle regioni a statuto ordinario, dunque, la tassa automobilistica ha un peso significativo, contribuendo per circa il 10% del gettito derivante da tributi propri (Corte dei Conti 2017) e rappresentando uno dei pilastri dell'autonomia finanziaria regionale (De Capitani di Vimercate, 2019).

Con la legge 449/1997, sono state inoltre conferite alle Regioni competenze in termini di valutazione, riscossione, rimborso, imposizione di sanzioni e gestione delle controversie amministrative (Palumbo 2010). Anche da questo punto di vista il bollo auto ha acquisito un ruolo di grande rilievo nell'ambito della fiscalità regionale, in quanto tributo di competenza esclusiva della Regione (Diddi et al. 2018), tanto più che le singole Regioni hanno oggi la possibilità intervenire sulle aliquote e di determinare gli importi in una misura compresa tra il 90% e il 110% (Palumbo 2010).

In Italia sono tenuti al pagamento di questa tassa i contribuenti che alla scadenza del termine utile per il pagamento risultano da pubblici registri essere proprietari, usufruttuari, acquirenti con patto di riservato dominio, utilizzatori a titolo di locazione finanziaria, utilizzatori di veicoli in locazione a lungo termine senza conducente (ACI 2022).

L'importo da pagare viene calcolato come combinazione di:

- Potenza massima del motore espressa in kW;
- Categoria EURO di appartenenza dell'autoveicolo.

Sulla base di questi due parametri le Regioni indicano l'aliquota per kW, delineando un sistema di tassazione composto da diverse tariffe regionali. Un elemento di particolare interesse è l'elevata percentuale di contribuenti che risultano non pagare questo tributo tenuto conto della facilità con cui tale comportamento sia contestabile da parte dell'autorità competente (Diddi et

al. 2018). In tal senso la Regione Toscana ha introdotto una serie di misure volte ad incrementare la *tax compliance* ed il recupero delle somme non pagate relative al bollo auto che precedono l'invio della cartella esattoriale da parte dell'Agenzia delle Entrate.

Queste misure includono diverse modalità di avviso, sia in anticipo rispetto alla data di scadenza, dopo l'attivazione del servizio da parte del contribuente, sia attraverso l'invio di una lettera poco prima della scadenza per ricordare di pagare il bollo in scadenza. L'invio della lettera come promemoria per il pagamento è un meccanismo di avviso che è stato adottato da qualche anno e viene applicato a tutti i contribuenti. Inoltre, una volta che il contribuente risulta non aver pagato il bollo auto al giorno della scadenza la Regione Toscana invia un'ulteriore lettera di avviso al fine di ricordare il bollo scaduto e la possibilità di regolarizzare la propria posizione pagando, oltre all'importo dovuto, interessi calcolati sulla base del tempo passato dalla scadenza e oneri (Tariffario 2023).

La tassazione sulla proprietà dell'autoveicolo ha inoltre una sua rilevanza e gode di crescente attenzione come misura di contrasto alle esternalità negative associate all'uso delle autovetture su strada. Tra queste possiamo elencare esternalità ambientali, sociali ed economiche, spesso legate tra loro definendo così un sistema particolarmente complesso (Lattarulo, Plechero 2005, Bhattacharyya 2019, Van Dender 2019).

2. La regolamentazione in Europa, Italia e Toscana

Tutti i paesi dell'Unione Europea applicano forme di tassazione sugli autoveicoli, quali la tassazione sull'acquisto, sulla proprietà e sull'utilizzo. Queste tasse sono calcolate sulla base di criteri che variano da paese a paese; tra questi, gli elementi che vengono usualmente tenuti in considerazione sono l'uso a cui sono destinati i mezzi, il tipo di veicolo, il carburante con cui sono alimentati e la sua efficienza, la dimensione del motore, l'età del veicolo e le emissioni inquinanti (Consumption Tax Trends 2020).

Nei vari paesi al fine di calcolare il bollo auto vengono prese in considerazione varie combinazioni di queste caratteristiche, delineando sistemi di tassazione talvolta complessi e molto diversi tra loro [Zahedi & Cremedas (2012)], cosa che ne rende difficile la comparazione. Generalmente la formula del calcolo della tassa è una qualche combinazione di elementi ambientali e di elementi legati alla potenza del veicolo (si veda la tabella A riassuntiva in Appendice). In Italia il metodo di calcolo varia tra regioni in base alla imposizione di tariffe diverse per kW e per categoria EURO (Tab. 1).

Tabella 1
TARIFFARIO BOLLO AUTO 2022

Standard di Emissioni	Kw	Abruzzo, Campania	Lazio, Liguria, Calabria, Veneto	Toscana	Bolzano	Trento	Molise	Piemonte*	Basilicata, Emilia-Romagna, Lombardia, Puglia, Sicilia, Umbria, Valle d'Aosta, Friuli-Venezia Giulia, Sardegna
EURO 0	≤ 100	3,36	3,30	3,47	2,70	3,00	3,53	3,18	3,00
	> 100	5,45	4,95	5,45	4,05	4,50	5,30	4,86	4,50
EURO 1	≤ 100	3,51	3,19	3,35	2,61	2,90	3,38	3,07	2,90
	> 100	5,27	4,79	5,27	3,92	4,35	5,07	4,70	4,35
EURO 2	≤ 100	3,39	3,08	3,23	2,52	2,80	3,24	2,97	2,80
	> 100	5,08	4,62	5,08	3,78	4,20	4,85	4,54	4,20
EURO 3	≤ 100	3,27	2,97	3,12	2,43	2,70	3,09	2,86	2,70
	> 100	4,91	4,46	4,91	3,65	4,05	4,63	4,38	4,05
EURO 4	≤ 100	3,12	2,84	2,71	2,32	2,58	2,76	2,73	2,58
	> 100	4,69	4,26	4,26	3,48	3,87	4,14	4,18	3,87
EURO 5	≤ 100	3,12	2,84	2,71	2,09	2,06	2,76	2,73	2,58
	> 100	4,69	4,26	4,26	3,13	3,10	4,14	4,18	3,87
EURO 6	≤ 100	3,12	2,84	2,71	1,96	1,96	2,76	2,73	2,58
	> 100	4,69	4,26	4,26	2,94	2,95	4,14	4,18	3,87

* La Regione Piemonte prevede una diminuzione della tariffa per i veicoli con Kw < 53, per questo tipo di veicoli si applichi la tariffa riportata nell'ultima colonna (Regione Piemonte, 2019)
N.B. Nella formula per il calcolo della tassa "EURO" indica le tariffe fino a 100 kW mentre "EURO+" indica le tariffe sopra i 100 kW
Fonte: ACI (2022), Regione Piemonte (2019), Regione Molise (2016)

¹ Decreto Legislativo 30 dicembre 1992, n. 54 "Riordino della finanza degli enti territoriali".

Sono le regioni Molise, Toscana, Abruzzo e Calabria, quelle che applicano tariffe Euro 0 più elevate e, passando a categorie Euro di più recente adozione, queste tariffe rimangono in generale più elevate rispetto alle altre Regioni. Nello specifico osserviamo come per le categorie Euro 4/5/6 le tariffe più elevate vengano adottate dalle regioni Abruzzo, Calabria, Campania, Toscana, Lazio, Liguria e Veneto.

Per quanto riguarda la Toscana, la tassa varia a seconda dei kW (se maggiori o minori di 100) e della classificazione Euro, diminuendo all'aumentare della classe. Se i kW indicati sulla carta di circolazione del veicolo in questione sono minori di 100, si applicano valori che partono da 3,47 € al kW per i veicoli che rientrano nella categoria di standard di emissioni EURO 0, scendendo fino a 2,71 € al kW per i veicoli che rientrano nelle categorie EURO 4, EURO 5 ed EURO 6. Nel caso in cui i kW siano maggiori di 100 la tassa viene calcolata utilizzando le medesime tariffe per i primi 100 kW ed applicando valori superiori ai restanti kW (Tab. 1). Formalmente possiamo definire il meccanismo di calcolo del *bollo auto* come segue:

$$\tau = \max\{23,12; 1_{(kW \leq 100)} * kW * EURO + (1 - 1_{(kW \leq 100)}) [(kW - 100) * EURO + 100 * EURO]\}$$

dove l'indice $1_{(kW \leq 100)}$ è definito come segue:

$$1_{(kW \leq 100)} = \begin{cases} 1 & \text{se } kW \leq 100 \\ 0 & \text{altrimenti} \end{cases}$$

Tabella 2
COSTO PER KW PER CATEGORIA EURO

CLASSE	Costo per kW fino a 100 kW Valore del kW (euro)	Costo aggiuntivo per kW, sopra i 100 kW Valore del kW (euro)
EURO 0	3,47	5,45
EURO 1	3,35	5,37
EURO 2	3,23	5,08
EURO 3	3,12	4,91
EURO 4/5/6	2,71	4,26

Nel calcolo della tassa viene dunque penalizzata la potenza del motore, dal momento che si passa da un valore al kW di 5,45 € per i veicoli nella categoria EURO 0, a 4,26 € per i veicoli nelle categorie EURO 4, EURO 5 ed EURO 6.

3. Il Parco Mezzi e i Contribuenti in Toscana

L'analisi che segue riguarda i contribuenti del bollo auto (limitatamente ai contribuenti individuali e intestatari di P.Iva e limitatamente alla proprietà di soli autoveicoli, al fine di analizzare un insieme coerente di soggetti passivi)², considerando informazioni relative a:

- **Tassa:** tra cui l'importo della tassa, la data di scadenza del bollo, l'anno di immatricolazione e la data di pagamento se presente;
- **Informazioni sul veicolo:** tra cui i kW, il peso, e l'età del veicolo;
- **Informazioni sul contribuente:** tra cui l'età, il genere, il comune di nascita e di domicilio.

È interessante notare che la platea di contribuenti ed il parco mezzi è in costante aumento nel tempo anche nel periodo più re-

² L'analisi si concentra sui singoli contribuenti e sugli intestatari di Partita Iva che risultano proprietari di quattro o meno veicoli e che non siano esenti dal pagamento della tassa, inoltre sono tenute in considerazione solo le categorie degli autoveicoli (AV) ed autoveicoli ad uso promiscuo (AM), identiche alla categoria AV per fini fiscali. Infine, si tiene in considerazione la coerenza del comportamento del contribuente, nello specifico qualora il singolo individuo risultato proprietario di più di un autoveicolo sono state considerate solo le osservazioni per cui il contribuente adotta il medesimo comportamento in un certo anno. Si intende, infatti, analizzare il comportamento di categorie di soggetti relativamente omogenei ed approfondire il comportamento di questa tipologia di soggetti passivi. Si prende a riferimento il periodo 2011/19, per evitare gli anni interessati dalla pandemia Covid-19.

cente, arrivando a valori superiori a 1,7 milioni di contribuenti e 2,1 milioni di autoveicoli nel 2019 (Tab. 3).

Tabella 3
CONTRIBUENTI, AUTOVEICOLI E KM MEDI (2011-2019)

ANNO SCADENZA	Contribuenti (migliaia)	Autoveicoli (migliaia)	kW medio
2011	1.651	2.029	65,2
2012	1.655	2.028	65,7
2013	1.651	2.032	66,0
2014	1.654	2.033	66,4
2015	1.666	2.088	66,7
2016	1.695	2.120	67,4
2017	1.701	2.132	68,2
2018	1.708	2.142	68,9
2019	1.713	2.141	69,6

Un ulteriore elemento che caratterizza l'evoluzione del parco autoveicoli della Toscana è l'incremento dei kW medi, che passa dai circa 65 kW medi nel 2011 ai quasi 70 kW medi nel 2019.

Questo trend è particolarmente interessante se osservato alla luce sia dell'introduzione del *Superbollo* avvenuta all'inizio del periodo, a Luglio del 2011, che ha comportato un ulteriore aumento della tariffa al kW per auto particolarmente potenti (vengono applicate tariffe di 20 € al kW a partire da 185 kW, seppure in modo decrescente nel tempo), che della Riforma fiscale del 2012 adottata dalla Regione (LR 60/2012), che a partire dal 01/01/2013 ha introdotto una serie di aumenti:

- 10% dell'importo fisso minimo annuo, passando da 21,02 € a 23,12 €;
- 10% dell'importo base dovuto per motocicli di cilindrata superiore a 50 centimetri cubici;
- 10% dell'importo oltre 100 kW dovuto per autovetture, autoveicoli per trasporto promiscuo ed autocarri di cui all'articolo 1, comma 240, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;
- 5% per i restanti importi tra cui la tariffa al kW per Autobus, Autoveicoli Speciali, Quadricicli leggeri (fino a 50 cc).

È opportuno però considerare che nello stesso periodo il rinnovo del parco mezzi ha portato ad una riduzione dell'altra componente di calcolo della tariffa, ovvero la categoria Euro di appartenenza dell'autoveicolo (Tab. 4), a parziale compensazione sull'aggravio fiscale complessivo. Nel complesso si è dunque assistito ad una modifica del parco mezzi in favore di autoveicoli più efficienti da un punto di vista ambientale seppure con potenza leggermente maggiore (Graf. 1).

Tabella 4
PARCO AUTO PER CATEGORIE EURO (2011-2019)

Anno	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
2011	106.323	81.388	342.903	498.208	827.957	172.444	-
2019	44.670	41.703	150.170	265.926	596.821	456.804	585.544

Grafico 1
PARCO MEZZI PER CATEGORIA EURO (2011 E 2019)³



³ La categoria EURO 6 non viene tenuta in considerazione negli anni precedenti al 2014, anno di obbligo di omologazione per quest'ultimo livello, perché, seppur alcuni veicoli appartenenti a questa categoria siano stati inseriti nei listini di vendita a partire dal 2011, l'introduzione effettiva è avvenuta a partire dal 2014.

Nel complesso l'andamento delle diverse componenti ha comportato un incremento del gettito "dovuto" o "atteso" che si aggira intorno al 15%.

4. La compliance, la mancata compliance e l'azione di recupero

Nell'intento di ricostruire, seppure sommariamente, il comportamento dei contribuenti e le loro principali caratteristiche in Toscana, si fa riferimento ad una classificazione in tre categorie (Diddi et al. 2018)⁴:

- **Regolare:** contribuente che paga entro la scadenza oppure entro luglio dell'anno successivo all'anno di scadenza, ipotizzando un possibile ritardo nel pagamento; è stata presa come data di riferimento il 01/7/t+1 dove t indica l'anno di scadenza⁵;
- **Bonario:** contribuente che paga il bollo auto dopo il 01/07/t+1, cioè dopo la scadenza e presumibilmente a seguito dell'avviso di mancato pagamento (c.d. avviso bonario⁶);
- **Non Compliant:** contribuente che non presenta data di pagamento oppure contribuente che non ha riportato alcun pagamento in tutto il periodo osservato.

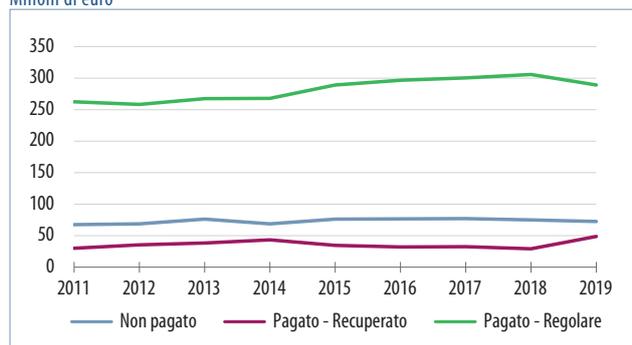
Riguardo ai soggetti passivi, si è già osservato che i proprietari di uno o più autoveicoli aumentano nel tempo (Tab. 5) e, nonostante il mancato pagamento di questo tipo di fiscalità sia facilmente individuabile e contestabile, questo fenomeno è fortemente presente durante tutto il periodo.

Tabella 5
GETTITO TOTALE E PER CATEGORIA

Valori assoluti, milioni di euro. Anni 2011-2019

ANNO SCADENZA	Non pagato	Pagato - Recuperato	Pagato - Regolare	Totale Dovuto
2011	67,55	30,15	262,74	360,44
2012	68,94	35,65	258,52	363,23
2013	76,38	38,37	267,62	382,30
2014	69,05	43,64	267,82	380,50
2015	76,31	34,49	289,32	400,12
2016	76,66	32,17	296,72	405,55
2017	77,31	32,80	300,26	410,37
2018	75,29	29,07	305,90	410,25
2019	72,54	48,75	289,20	410,50

Grafico 2
GETTITO TOTALE E PER CATEGORIA
Milioni di euro



⁴ Il lavoro citato (Diddi et al. 2018) fa riferimento alle modalità di implementazione delle politiche di recupero. Nello specifico per i bolli in scadenza nell'anno 2014 la Regione Toscana ha provveduto a sollecitare il pagamento attraverso l'invio di due trame di avvisi bonari, il primo nel luglio 2015 che ha coinvolto le tasse scadute nella prima metà del 2014, il secondo nel maggio 2016 che ha coinvolto le tasse scadute nella seconda metà del 2014. A fini comparativi abbiamo dunque mantenuto questa classificazione per tutto il periodo preso in esame per andare a valutare le dinamiche dei comportamenti dei contribuenti toscani.

⁵ Si tratta ovviamente di una definizione arbitraria, che assume che sia la scadenza sia il 31/01/t o il 31/12/t, la soglia per passare da regolare a bonario è il luglio di t+1.

⁶ Con il decreto del Presidente della Giunta regionale 3 gennaio 2005, n. 10/R viene emanato il Regolamento di gestione delle tasse automobilistiche con cui vengono disciplinati i procedimenti di gestione, tra cui l'invio ai contribuenti di comunicazioni informative e avvisi bonari finalizzati alla regolarizzazione in fase precontenziosa.

Nel complesso, il 15% dei soggetti passivi risulta non aver ad oggi pagato l'importo dovuto e viene codificato in questa analisi nella categoria dei "non compliant". Nonostante la significativa componente di mancati pagamenti che caratterizza questa fiscalità, è pure evidente che questa sia in continua e costante diminuzione (passando dal 17,7% del 2011 al 15,9% del 2019), a favore dell'aumento soprattutto dei soggetti che pagano in tempo o "regolari", rispetto ai cd. "bonari" ovvero di coloro che comunque pagano il dovuto, seppure in ritardo e a seguito di ripetute sollecitazioni. Quest'ultima componente presenta un andamento più discontinuo, forse riconducibile a specifici interventi delle politiche. Sorge spontaneo l'interrogativo, comunque, se la positiva riduzione dei non compliant sia almeno in parte attribuibile all'attività di sollecito e sensibilizzazione messa in atto da parte dell'amministrazione regionale. È diffuso, infatti, un forte consenso a favore della promozione di politiche di contrasto all'evasione attraverso misure che favoriscano l'adempimento spontaneo, rispetto a quelle di recupero (si vedano, in proposito, ad es. le iniziative promosse da Agenzia delle Entrate secondo quanto suggerito in più occasioni dalle istituzioni europee).

Tabella 6
GETTITO PER CATEGORIA E NUMERO DI CONTRIBUENTI PER CATEGORIA
Valori %. Anni 2011-2019

ANNO SCADENZA	GETTITO			N. CONTRIBUENTI		
	Non Pagato	Pagato - Recuperato	Pagato - Regolare	Non compliant	Bonari	Regolari
2011	18,74%	8,36%	72,89%	17,69%	6,86%	75,45%
2012	18,99%	9,82%	71,19%	17,48%	8,09%	74,42%
2013	19,98%	10,02%	70,00%	18,74%	8,09%	73,16%
2014	18,15%	11,47%	70,38%	17,26%	9,54%	73,19%
2015	19,07%	8,62%	72,31%	17,16%	7,47%	75,36%
2016	18,90%	7,93%	73,16%	16,83%	7,25%	75,92%
2017	18,84%	7,99%	79,92%	16,87%	7,31%	75,81%
2018	18,35%	7,08%	74,56%	16,62%	7,06%	76,32%
2019*	17,67%	11,87%	70,45%	15,88%	11,77%	72,35%

* Il valore anomalo del 2019 potrebbe essere riconducibile alla parziale sovrapposizione con il periodo relativo al Covid-19 in quanto il lasso di tempo considerato per valutare i comportamenti di compliance per questo anno copre anche l'anno 2020.

Soffermandoci sull'importo del bollo auto medio per tipo di contribuente è evidente, come già rilevato in precedenza (Diddi et al. 2018), la consistente differenza tra gli importi più alti dei non compliant rispetto al bollo medio generale ed al bollo medio versato da entrambe le categorie di coloro che pagano attorno alla scadenza (regolari) e i ritardatari (o cd. Bonari)⁷. In generale, dunque, coloro che non hanno pagato dispongono mediamente di un parco mezzi più costoso, per numero veicoli, classificazione Euro e potenza.

Il quadro completo ci mostra come, se valutati sulla base di preferibilità sociale del comportamento adottato dal contribuente, il bollo medio vada diminuendo, trovando un massimo nel bollo medio dei non compliant, passando per il bollo medio dei contribuenti che pagano in ritardo e terminando infine con i regolari.

Tabella 7
IMPORTO MEDIO DEL BOLLO PER CATEGORIA
Anni 2011, 2018 e 2019

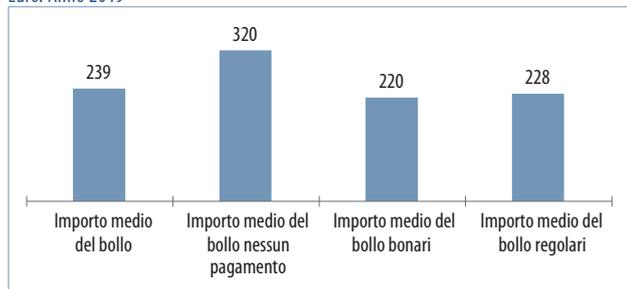
ANNO SCADENZA	Importo medio del bollo (€)	Importo medio del bollo non compliant (€)	Importo medio del bollo bonari (€)	Importo medio del bollo regolari (€)
2017	241	317	243	227
2018	240	316	212	229
2019	240	321	221	228

⁷ Per ogni categoria, es. regolari, l'importo medio è calcolato come (Importo totale bollo regolari) / (N. pagatori regolari), il singolo contribuente può figurare più volte purché abbia un comportamento coerente, indipendentemente dal numero di auto di proprietà (cfr. Diddi et al. 2018).

Grafico 3

IMPORTO MEDIO DEL BOLLO PER CATEGORIA

Euro. Anno 2019



5. L'eterogenità dei comportamenti di compliance, una analisi descrittiva

È possibile osservare una certa eterogeneità del fenomeno del mancato pagamento tra territori. I risultati dell'analisi a livello di provincia confermano quanto precedentemente rilevato (Diddi et al. 2018) riguardo a livelli di mancato pagamento più elevati nelle provincie di Grosseto (GR), Massa Carrara (MS), Prato (PO) e Livorno (LI), con percentuali attorno o superiori al 20% (Tab. 8). Al contrario, le provincie più virtuose sono Firenze (FI) e Siena (SI), con valori che vanno da circa il 15% nei primi anni a poco meno del 13% nel 2018.

Tabella 8

CONTRIBUENTI NON COMPLIANT SUL TOTALE DEI CONTRIBUENTI A LIVELLO DI PROVINCIA

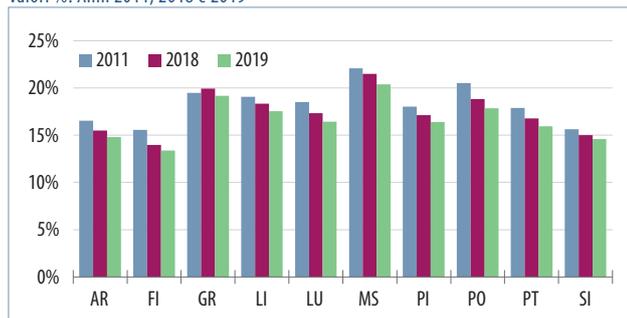
Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

ANNO SCADENZA	AR	FI	GR	LI	LU	MS	PI	PO	PT	SI
2011	16,54	15,55	19,47	19,07	18,49	22,09	18,03	20,53	17,90	15,64
2018	15,48	13,98	19,92	18,34	17,33	21,50	17,12	18,81	16,77	15,01
2019	14,79	13,38	19,15	17,54	16,41	20,39	16,39	17,85	15,94	14,58

Grafico 4

CONTRIBUENTI NON COMPLIANT SUL TOTALE DEI CONTRIBUENTI A LIVELLO DI PROVINCIA

Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019



Come già evidenziato in Diddi et al. (2018) e rilevato da altri studi sul tema, i risultati dell'analisi sono coerenti con la teoria della *power distance* (Pukeliene & Kazemkaityte 2016), ovvero la percezione degli individui in merito all'attribuzione del potere in una società, e la conseguente accettazione ed aspettativa di una diseguale distribuzione tra individui e gruppi. Ciò si riflette sul giudizio del sistema tributario e si manifesta in una relazione inversa tra *power distance* e la percezione di un sistema fiscale quale ingiusto. In un contesto del genere, coloro che si percepiscono come meno prossimi ai centri di potere tendono ad immedesimarsi meno nelle scelte del governo e dunque tendono ad evadere le tasse in misura maggiore. Nel nostro caso, con riferimento al bollo auto, questa teoria sembra trovare conferma nel tempo, nonostante una lieve diminuzione del fenomeno nel corso degli anni.

Un ulteriore elemento, già individuato in analisi precedenti (Diddi et al. 2018), è il maggior livello di *non compliant* tra gli stranieri; fenomeno che potrebbe, dunque, essere in larga parte riconducibile alla scarsa conoscenza della legislazione italiana, soprattutto da parte della densa comunità cinese che popola l'area pratese.

Tabella 9

CONTRIBUENTI NON COMPLIANT PER PROVENIENZA

Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

Anno	Italia	Estero
2011	13,76%	53,28%
2018	12,58%	47,96%
2019	11,84%	45,95%

Dal punto di vista della categoria EURO, sono gli auto veicoli con categoria più bassa (EURO 0, EURO 1 ed EURO 2) che presentano livelli più alti di mancata *compliance*. A questo proposito è possibile presumere che il valore percepito dal proprietario per veicoli più vecchi sia minore o che, per via del meccanismo di calcolo del bollo auto, il valore della tassa sia relativamente alto, tanto più rispetto al valore attualizzato dell'auto.

Tabella 10

CONTRIBUENTI NON COMPLIANT PER CATEGORIA EURO

Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

Anno	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6
2011	51,66%	38,73%	25,47%	17,90%	10,44%	5,48%	-
2018	60,79%	51,20%	37,31%	27,43%	14,74%	8,19%	5,06%
2019	62,25%	52,65%	38,33%	28,35%	15,28%	8,19%	4,92%

Se si classificano, invece, i *non compliant* per quintile del gettito atteso, ovvero si distingue tra coloro che rientrano nel 20% del dovuto più basso e così via, emerge un'interessante evoluzione del fenomeno di mancato pagamento nel tempo. In primo luogo, è possibile confermare anche oggi i risultati del precedente lavoro (Diddi et al. 2018): ossia valori di gettito non pagato e contribuenti *non compliant* più elevati per importo dovuto appartenente al primo e all'ultimo quintile si confermano per tutto il periodo, seppur presentando un elemento da sottolineare. Si nota, infatti (Tab. 11), un appiattimento della curva ad U, ma non tanto nella fascia alta dove la percentuale di contribuenti *non compliant* rimane del 29%, ma al contrario per il primo quintile dove i mancati *compliant* rappresentano alla fine il 22%. Sembra di poter considerare che le politiche di sollecito, si siano rivelate più efficaci per questa categoria di soggetti rispetto alla prima.

Tabella 11

CONTRIBUENTI NON COMPLIANT PER QUINTILI DI IMPORTO DOVUTO

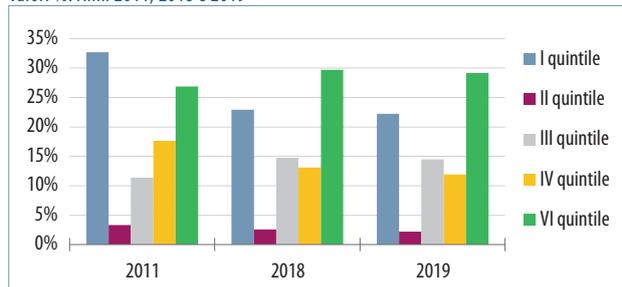
Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

Anno	I quintile	II quintile	III quintile	IV quintile	V quintile
2011	32,68%	3,30%	11,40%	17,62%	26,87%
2018	22,94%	2,59%	14,77%	13,10%	29,69%
2019	22,21%	2,20%	14,47%	11,92%	29,17%

Grafico 5

CONTRIBUENTI NON COMPLIANT PER QUINTILI DI IMPORTO DOVUTO

Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019



In termini di mancato gettito, l'importo dei mancati pagamenti da parte dei contribuenti appartenenti al primo quintile non è paragonabile in ordine di grandezza ai mancati pagamenti da parte dei contribuenti classificati nel quintile di dovuto più alto.

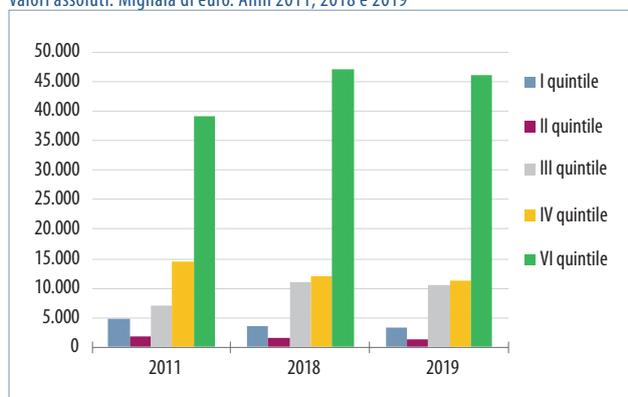
Tabella 12
MANCATO GETTITO PER QUINTILI DELLA TASSA

Valori assoluti. Migliaia di euro. Anni 2011, 2018 e 2019

Anno	I quintile	II quintile	III quintile	IV quintile	V quintile
2011	4.850	1.887	7.188	14.422	39.209
2018	3.522	1.556	11.066	12.155	46.987
2019	3.279	1.362	10.541	11.349	46.010

Grafico 6
MANCATO GETTITO PER QUINTILI DELLA TASSA

Valori assoluti. Migliaia di euro. Anni 2011, 2018 e 2019



È possibile, infine, indagare come varia il numero di contribuenti *non compliant* in base al reddito familiare dichiarato. Prima di fare ciò è necessario però sottolineare come tale analisi sia da interpretare con particolare attenzione a causa dell'elevata presenza di valori mancanti. Tali valori possono non essere presenti nel dataset per due ragioni: in quanto soggetti che non sono tenuti a presentare una dichiarazione dei redditi a fini fiscali in ragione del basso livello di reddito; oppure in quanto soggetti che, seppur tenuti a farlo, non dichiarano il proprio reddito.

Tabella 13
CONTRIBUENTI *NON COMPLIANT* PER QUINTILI DI REDDITO DICHIARATO E TRA I CONTRIBUENTI CHE NON DICHIARANO IL REDDITO

Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

Anno	I quintile	II quintile	III quintile	IV quintile	V quintile	Non Dichiarato
2011	22,58%	14,09%	11,27%	7,71%	5,99%	30,45%
2018	18,70%	11,90%	7,91%	5,76%	4,55%	29,74%
2019	18,13%	11,10%	7,49%	5,19%	4,28%	27,90%

Dalla tabella 13 emerge l'andamento decrescente nella percentuale di contribuenti *non compliant* per quintili di reddito dichiarato, da circa il 20% tra coloro che si trovano nel primo quintile, fino a circa il 5% degli appartenenti al quintile più alto. Inoltre, il 30% dei *non compliant* al bollo non dichiara redditi, risultato in linea con precedenti rilevazioni (Diddi et al. 2018).

L'insieme di questi soggetti, *non compliant* al bollo e che non dichiara redditi, di che tipo di auto dispone?

La distribuzione per potenza dell'auto (kW) è piuttosto uniforme tra decili e in percentuale non trascurabile neanche tra i proprietari di auto con kW più elevati.

Tabella 14
CONTRIBUENTI *NON COMPLIANT* CHE DICHIARANO/NON DICHIARANO REDDITI PER QUINTILI DI KW

Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

CONTRIBUENTI *NON COMPLIANT* CHE DICHIARANO IL REDDITO PER QUINTILI DI KW

Anno (kw - dichiara)	I quintile	II quintile	III quintile	IV quintile	V quintile
2011	14,50%	10,00%	11,60%	12,70%	14,10%
2018	10,90%	6,89%	9,14%	10,50%	11,00%
2019	10,70%	6,28%	8,78%	9,92%	10,20%

CONTRIBUENTI *NON COMPLIANT* CHE NON DICHIARANO IL REDDITO PER QUINTILI DI KW

Anno (kw - non dichiara)	I quintile	II quintile	III quintile	IV quintile	V quintile
2011	29,60%	24,00%	28,20%	34,60%	35,60%
2018	35,30%	21,00%	27,80%	30,80%	32,22%
2019	33,60%	18,70%	26,60%	29,30%	29,70%

6. Conclusioni

Questo lavoro presenta un'analisi descrittiva dei comportamenti di pagamento dei contribuenti in relazione alla tassa sugli autoveicoli in Toscana nel periodo compreso tra il 2011 e il 2019. In generale, di qualsiasi prelievo si tratti, l'incapacità dell'Autorità Pubblica di garantire il pagamento della tassa si traduce in una non equa partecipazione da parte degli individui alle necessità della società. Nel contesto specifico di questa analisi, tale iniquità si manifesta attraverso l'eterogeneità che caratterizza il mancato pagamento a livello provinciale, di reddito e di importo non pagato.

Da un punto di vista territoriale si ripropone il fenomeno, già rilevato in precedenza, di concentrazione dei contribuenti *non compliant* nelle province di Livorno, Prato, Massa-Carrara e Grosseto, ciò potrebbe essere dovuto ad una maggiore distanza fisica dal capoluogo di Regione, distanza che si riflette, secondo la teoria della *power distance*, sulla *tax compliance*.

Si tratta di una spiegazione sostenuta dalla letteratura, secondo la quale la distanza geografica e la percezione di una maggiore "distanza dai centri di potere" possono influenzare il grado di adesione alle norme fiscali, in altre parole, la distanza fisica dal centro decisionale potrebbe influire sulla fiducia e sulla percezione dell'efficacia dell'Autorità Pubblica, creando un ambiente più favorevole a comportamenti di mancata *compliance*.

L'analisi del gettito non pagato suddiviso per quintili rivela interessanti tendenze. In particolare, si osserva che i livelli di mancato pagamento sono elevati sia nel quintile più basso che in quello più alto, ma con andamenti differenti nel tempo. Nel quintile più basso, si nota un trend decrescente nel tempo, indicando una riduzione del mancato pagamento, mentre non si può dire lo stesso del quintile più alto, dove i livelli di mancato pagamento si mantengono stabili a circa il 30% per tutto il passato decennio. Una elevata quota di gettito non riscosso da parte della Regione si concentra, quindi, in quest'ultima categoria, pari a circa la metà di tutto il gettito non pagato ogni anno. Si tratta di proprietari di più veicoli, appartenenti a categorie Euro più datate, ma di elevata potenza.

Al contrario, la relazione tra mancato pagamento del dovuto sulla proprietà dell'auto e reddito indica una relazione inversa, ovvero la *compliance* è maggiore tra i redditi alti. Questa evidenza è, però, meno chiara se letta alla luce dell'alto livello di mancata dichiarazione dei redditi. È molto alta, infatti, la percentuale di proprietari di auto, anche con alti importi dovuti e non pagati, che risultano non dichiarare redditi. Infatti, tra coloro che possiedono almeno un'auto, e non pagano il bollo auto, il 30% non presenta dichiarazione dei redditi – sia che non siano tenuti a farlo, sia che scelgano di non farlo – pur talvolta in possesso di auto ad elevata potenza.

Bibliografia

- ACEA (2022). *Tax Guide 2022*. URL: <https://www.acea.auto/publication/acea-tax-guide-2022/>
- ACI (2022). *Guida Bollo Auto*. URL: https://www.aci.it/fileadmin/documenti/ACI/Iniziativa_e_progetti/Guida_bollo_auto_2022_24082022.pdf
- Consumption tax Trends (2020). URL: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/d5115edf-en/index.html?itemId=/content/component/d5115edf-en#component-d1e47333>
- Corte dei Conti (2017). *Decisione e relazione al Consiglio regionale sul Rendiconto generale della Regione Toscana per l'esercizio finanziario 2016*. URL: https://www.regione.toscana.it/documents/10180/23814707/Toscana_Rendiconto_2016_Volume_I.pdf/a54ab8b8-4862-e25b-1945-90a99b471daf?t=1596011692310
- De' Capitani di Vimercate G. P. (2019). "Il finanziamento delle Regioni". *La finanza pubblica nei vari livelli di governo*. Giappichelli editore.
- Didi F. et al. (2018). *Civismo, qualità istituzionale e politiche di contrasto all'evasione. Evidenze dalla tassazione regionale sugli autoveicoli*. URL: <http://www.irpet.it/archives/52292>
- Geoffron P. (2013). "Climate Economics in Progress 2013". *CDC Climat*, Université Paris-Dauphine, pp. 282. hal-01495255
- Lattarulo P., Plechero M. (2005). "Traffico e inquinamento: I danni per la salute dell'uomo e i costi sociali", *Interventi, note e rassegne*, n. 28, IRPET.
- OECD (2020). "Consumption Tax Trends 2020: VAT/GST and Excise Rates", *Trends and Policy Issues*. OECD Publishing, Paris.
- Pukeliene V., Kazemekaityte A. (2016). "Tax behaviour: assessment of tax compliance in European Union countries". *Ekonomika*, 95(2), 30-56.
- Regione Molise (2016). URL: <https://www.regione.molise.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/362>
- Regione Piemonte (2019). URL: https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2019-01/tabella_per_pagamenti_successivi_al_01_01_2019.pdf
- Regione Toscana (2023). URL: <https://www.regione.toscana.it/-/guida-alla-tassa-automobilistica>
- Tariffario (2023). URL: https://www.regione.toscana.it/documents/10180/24465198/Toscana_TTAA_2023.pdf/2e5d0944-1f3a-bb9f-81ef-fa465069307f?t=1674636553136
- Van Dender K. (2019). *Taxing vehicles, fuels, and road use: Opportunities for improving transport tax practice*.
- Zahedi S., Cremades Oliver L. V. (2012). *Vehicle taxes in EU countries: how fair is their calculation?*. In 16th International Congress on Project Engineering.

Appendice

Tabella A
METODI DI CALCOLO BOLLO AUTO

Paese	Metodo di calcolo
Austria	kW (veicoli registrati fino al 30/09/2020) kW, emissioni di CO ₂ (veicoli registrati dal 30/09/2020)
Belgio	Cilindrata, emissioni di CO ₂ , tipo di carburante, standard di emissioni
Bulgaria	kW, anno di produzione, standard di emissioni
Croazia	kW, età del veicolo
Cipro	Emissioni di CO ₂
Repubblica Ceca	Dimensioni del motore
Danimarca	Consumo di carburante o emissioni di CO ₂ , peso
Estonia	Nessuna tassa per veicoli non commerciali
Finlandia	Emissioni di CO ₂ , peso, tipo di carburante
Francia	Fiscal Power, emissioni di CO ₂
Germania	Emissioni di CO ₂ , cilindrata
Grecia	Capienza del motore o emissioni di CO ₂
Ungheria	Capienza del motore, anno di produzione
Irlanda	Capienza del cilindro o emissioni di CO ₂
Italia	kW, standard di emissioni, tipo di carburante
Lettonia	GCW (Gross Vehicle Weight), CC, kW
Lituania	Nessuna tassa per veicoli non commerciali
Lussemburgo	Emissioni di CO ₂
Malta	Emissioni di CO ₂ , età del veicolo
Olanda	GVW, provincia, carburante, emissioni di CO ₂
Polonia	Nessuna tassa per veicoli non commerciali
Portogallo	Capienza del cilindro, emissioni di CO ₂
Romania	Capienza del cilindro
Slovacchia	Nessuna tassa per veicoli non commerciali
Slovenia	Nessuna tassa
Spagna	Cavalli motore
Svezia	Emissioni di CO ₂ , tipo di carburante

Fonte: Acea (2022)

Tabella B
COSTO PER KW, SOPRA I 100 KW, PER CATEGORIA EURO ED EURO+ (TOSCANA PRE-2013)

Classe	Valore del kw (euro)	Valore del kw (euro+)
EURO 0	3,30	4,95
EURO 1	3,19	4,79
EURO 2	3,08	4,62
EURO 3	2,97	4,46
EURO 4/5/6	2,58	3,87

*Collaboratore IRPET

Federalismo in Toscana

Redazione

IRPET:

Claudia Ferretti (Responsabile)
e Patrizia Lattarulo

Regione Toscana:

Luigi Idili, Giovanni Morandini
e Agnese Parrini

Sede di redazione

IRPET:

Villa La Quiete alle Montalve - Via Pietro Dazzi, 1 - 50141 FIRENZE
Tel. 055/4591261 - e-mail: redazione@irpet.it