

Dall'IRAP all'IRES, come cambiano le risorse delle Regioni

Claudia Ferretti*, Patrizia Lattarulo* e Maria Grazia Pazienza**

Premessa

Sin dalla sua introduzione, l'Irap è stata ciclicamente oggetto di ripensamenti e revisioni, senza che si sia giunti a identificare una soluzione credibile per la sua sostituzione. Numerosi interventi normativi hanno però ridotto enormemente il peso del tributo comprimendo aliquote, base imponibile e soggetti passivi. Tra i più importanti interventi val la pena di ricordare la completa deducibilità del costo del lavoro dalla base imponibile per il personale a tempo indeterminato attuata a partire dal 2015, poi estesa anche agli stagionali¹. Si tratta di un intervento che ha seguito i suggerimenti delle istituzioni europee sull'alleggerimento del costo del lavoro ma ha definitivamente abolito ogni residua neutralità del prelievo rispetto alla scelta dei fattori di produzione. Il secondo tratto rilevante è una netta riduzione dei soggetti passivi: nella formulazione originaria era già presente l'esenzione per i soggetti di minori dimensioni, a cui si è aggiunta a partire dal 2016 l'esenzione per i soggetti che operano nel settore agricolo e della pesca e, a partire dal 2022, quella per lavoratori autonomi e imprese individuali.

L'attuale configurazione dell'Irap è oramai molto lontana dal disegno originale, che per l'estensione della base imponibile rendeva questo prelievo idoneo al finanziamento delle sanità regionali, tanto che oramai il gettito copre una parte ridotta del fabbisogno sanitario. La base imponibile residua è costituita dal costo del lavoro della Pubblica Amministrazione e da un valore aggiunto al netto del costo del lavoro e degli ammortamenti per le imprese che operano in forma di società di persone e di capitali, con limitata autonomia regionale quanto alle modifiche delle aliquote di prelievo. È dunque divenuto progressivamente urgente un ripensamento sulla natura del prelievo e sui residui margini di manovra per l'autonomia impositiva regionale, e già il progetto di riforma fiscale discusso in parlamento nella scorsa legislatura prevedeva la sua abolizione.

Nel disegno di legge delega attualmente in discussione in Parlamento (Disegno di Legge 1038/2023) è stato nuovamente previsto, all'articolo 8, il graduale superamento dell'Irap, con precedenza per le società di persone e le associazioni in partecipazione. L'intervento è rivolto al riordino del prelievo riducendone il peso per alcuni soggetti passivi, ma senza compromettere le entrate fiscali, ovvero ad invarianza delle risorse attualmente riscosse. La copertura del mancato gettito si dovrebbe realizzare attraverso una maggiorazione dell'Ires, spostando dunque un prelievo che gravava originariamente sulla generalità della produzione di reddito sulle sole società con personalità giuridica. Tale maggiorazione dovrebbe essere determinata secondo le medesime regole dell'Ires, ma non consentendo il riporto delle perdite. Secondo questa modifica, i soggetti passivi Ires non potranno, quindi, computare in diminuzione dei redditi percepiti

le perdite fiscali maturate negli anni precedenti per la parte relativa alla sovrainposta.

1. La fiscalità regionale, i gettiti e il finanziamento della sanità

L'attuale progetto di autonomia differenziata prevede un allargamento degli ambiti di competenza regionale e un ampliamento dei margini di disegno autonomo delle politiche. A questo allargamento dovrebbe corrispondere anche una maggiore autonomia sul lato delle entrate, dunque una riduzione della finanza derivata, proprio perché all'autonomia di spesa corrisponda una responsabilità di raccolta delle risorse. La teoria dell'efficiente assegnazione delle imposte agli enti decentrati richiede che i tributi da assegnare siano caratterizzati da una base imponibile poco mobile e omogeneamente distribuita tra gli enti beneficiari, e per cui ci sia la più ampia corrispondenza possibile tra soggetti percossi e beneficiari della spesa locale. I tributi e le partecipazioni andrebbero dunque assegnati ai vari livelli di governo facendo ricorso al principio di correlazione tra prelievo e beneficio connesso alle funzioni esercitate, nel segno della responsabilizzazione finanziaria. Inoltre, ove le funzioni locali abbiano la natura di essere stabili nel tempo, come avviene ordinariamente per la spesa sanitaria, la base imponibile non dovrebbe essere soggetta a oscillazioni congiunturali.

L'originaria attribuzione dell'Irap come tributo proprio al finanziamento della spesa sanitaria rispondeva ad alcune di queste caratteristiche e in particolare una base imponibile ampia, dunque relativamente poco soggetta alle oscillazioni congiunturali, e distribuita territorialmente in base alla localizzazione dei lavoratori, collegandosi dunque ai beneficiari della spesa da finanziare. Lo spazio di movimento per l'ente è comunque sempre stato limitato all'aliquota, con oscillazioni circoscritte nei casi ordinari e un obbligo di alzare l'aliquota in presenza di disavanzi sanitari rilevanti. L'aliquota ordinaria Irap definita a livello nazionale è al momento pari al 3,9% – anche se Pubblica amministrazione e settore finanziario hanno aliquote differenziate – e gli spazi di manovra sono dell'ordine dell'1%. In definitiva, solo per alcune regioni si può parlare di autonomia fiscale, dal momento che per altre l'aliquota è vincolata alla copertura dei disavanzi sanitari.

Le modifiche prima descritte ne hanno oramai fatto un'imposta con gettito limitato e concentrata solo sulla Pubblica Amministrazione e sulle imprese organizzate come società di persone o di capitali. In contraddizione con i principi generali del federalismo, la principale entrata tributaria a sostegno dei bilanci regionali e del sistema sanitario delle Regioni a statuto ordinario è diventata la compartecipazione all'Iva, che nel 2020 ha raggiunto un importo pari a 67 miliardi di euro.

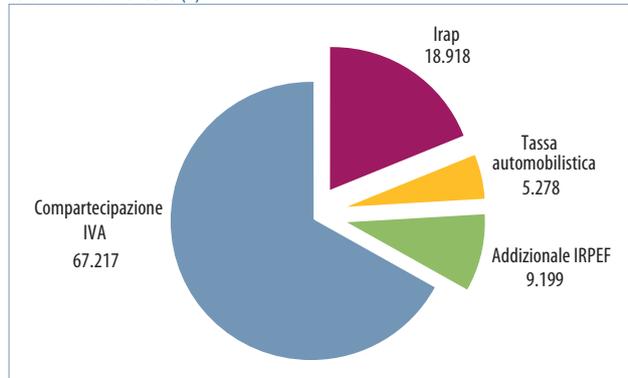
¹ Legge n. 190/2014.

Federalismo in Toscana

Numero 1-2/2023

2

Grafico 1
ENTRATE DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME. 2020
Valori in milioni di euro (*)

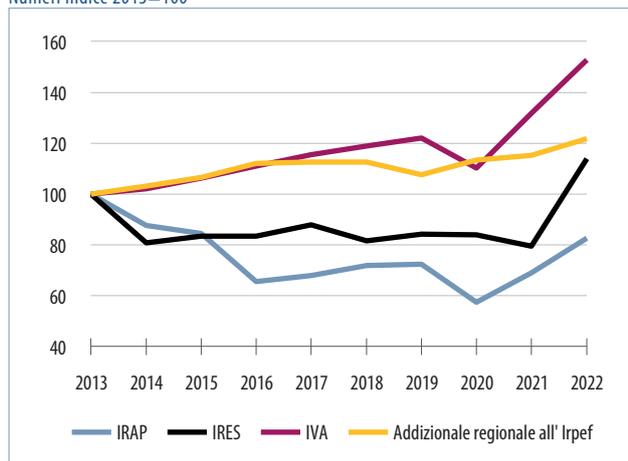


Fonte: Istat (2022)

Infatti, unitamente alla crisi economica che contribuisce anch'essa a ridurre la base imponibile, le varie riforme succedutesi nel tempo hanno generato una perdita di gettito Irapp di quasi il 40% tra il 2008 e il 2020, anno su cui incide anche l'emergenza sanitaria da Covid-19. Nel 2022, nonostante la ripresa economica, il gettito Irapp rappresenta ancora l'83% del prelievo registrato nel 2013, appena prima delle riforme.

L'Ires, la cui maggiorazione dovrebbe sostituire il gettito Irapp, ha per sua natura una più alta sensibilità al ciclo economico rispetto all'Irapp. Al contrario, l'addizionale all'Irpef e l'Iva presentano un andamento più stabile anche durante i periodi di crisi, caratteristica importante dei cespiti dedicati a finanziare i sistemi regionali.

Grafico 2
GETTITO DELLE PRINCIPALI IMPOSTE. ACCERTAMENTI
Numeri indice 2013=100

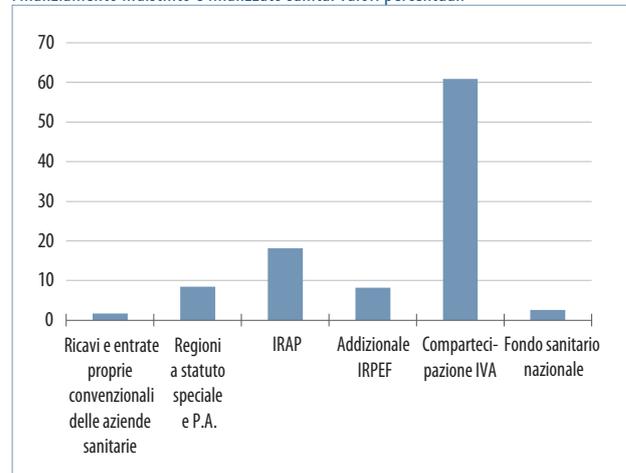


Fonte: Ministero dell'Economia e delle Finanze, Bollettino delle Entrate Erariali, anni vari

Per quanto riguarda più specificatamente il servizio sanitario nazionale, il fondo del 2021 pari a 116 miliardi di euro, viene finanziato per il 60% dalla Compartecipazione all'Iva delle RSO, essendo questa la voce di entrata più significativa nel bilancio regionale. L'Irapp contribuisce, invece, con circa 21 miliardi di euro, coprendo così quasi il 18% dell'intero fondo.

Grafico 3
RIPARTO TRA LE REGIONI DELLE DISPONIBILITÀ FINANZIARIE PER IL SSN. 2021

Finanziamento indistinto e finalizzato sanità. Valori percentuali



Fonte: CIPE

2. La sostituzione dell'IRAP con un aumento del prelievo IRES

Il disegno di legge delega in discussione in Parlamento prevede, come richiamato, la graduale sostituzione dell'Irapp con un maggior prelievo Ires, richiede la copertura del fabbisogno sanitario anche per le Regioni in squilibrio di bilancio e con piani di rientro, senza aggravii per i redditi da lavoro dipendente e da pensione. Il progetto di graduale abolizione dell'Irapp ricalca il progetto della precedente legislatura (Federalismo in Toscana 3/21), a cui si era iniziato a dare corso, con la legge di Bilancio per il 2022, escludendo imprenditori e liberi professionisti dal pagamento dell'imposta. Nell'anno di imposta 2020, ultimo anno per cui sia disponibile il dettaglio della composizione della base imponibile, i contribuenti Irapp ricadenti in questo gruppo erano circa 681mila e a loro corrispondeva poco più di 1 miliardo di imposta netta.

Per cercare di cogliere i primi effetti distributivi della possibile sostituzione dell'Irapp con l'Ires ci si focalizza sull'imposta pagata dal settore privato, al netto di quella pagata dalla Pubblica Amministrazione, andando a stimare la nuova distribuzione della base tra regioni e l'incremento di aliquota Ires necessaria ad ottenere l'invarianza di gettito. Considerando che la proposta prevista dalla delega fiscale non definisce questo aspetto, prenderemo a riferimento l'ipotesi di una sovrainposta regionale, applicata alla attuale base imponibile Ires, senza dunque considerare la non deducibilità delle perdite. La simulazione fa riferimento al gettito Irapp versato nell'anno di imposta 2020, al netto di quanto versato dalle persone fisiche, così da ottenere una stima dell'importo versato secondo le regole vigenti. Entrambe le imposte – Irapp e Ires – hanno una distribuzione della base imponibile del settore privato concentrata territorialmente nelle aree economicamente più avanzate del paese, in particolare Lombardia e Lazio, ma l'Ires accentua tale concentrazione territoriale rispetto all'Irapp, proprio perché quest'ultima è versata in relazione alla localizzazione dei lavoratori sul territorio nazionale, mentre la prima fa riferimento alla sede legale.

Tabella 4

CONFRONTO FRA GETTITO IRAP E GETTITO IRES

Valori assoluti in milioni di euro (sx) e percentuali (dx)

Milioni di euro	IRAP (standard)*	IRES	Composizione %	IRAP (standard)*	IRES
Piemonte	776	1.755	Piemonte	7,1	5,7
Valle d'Aosta	23	54	Valle d'Aosta	0,2	0,2
Lombardia	3.450	11.064	Lombardia	31,5	35,9
Liguria	221	413	Liguria	2,0	1,3
P.A. Trento	131	276	P.A. Trento	1,2	0,9
P.A. Bolzano	169	424	P.A. Bolzano	1,5	1,4
Veneto	1.039	2.834	Veneto	9,5	9,2
Friuli V. Giulia	235	499	Friuli V. Giulia	2,1	1,6
Emilia Romagna	1.001	2.843	Emilia Romagna	9,1	9,2
Toscana	616	1.647	Toscana	5,6	5,3
Umbria	109	259	Umbria	1,0	0,8
Marche	205	480	Marche	1,9	1,6
Lazio	1.652	5.032	Lazio	15,1	16,3
Abruzzo	127	314	Abruzzo	1,2	1,0
Molise	17	38	Molise	0,2	0,1
Campania	428	1.221	Campania	3,9	4,0
Puglia	275	666	Puglia	2,5	2,2
Basilicata	37	80	Basilicata	0,3	0,3
Calabria	81	183	Calabria	0,7	0,6
Sicilia	254	585	Sicilia	2,3	1,9
Sardegna	108	186	Sardegna	1,0	0,6
TOTALE	10.952	30.854	TOTALE	100,0	100,0

(*) Dati stimati su base 2020, con esclusione dell'Irap-persone fisiche e della PA. Per gettito standard di intende quello calcolato ad aliquota ordinaria, escludendo dunque le variazioni dovute a manovre degli enti regionali. Fonte: stime su dati Istat e Mef, dichiarazioni fiscali

Tabella 5

DISTRIBUZIONE DEI SOGGETTI PASSIVI IRAP E IRES (ANNO 2020)

Numero (sx) e percentuali (dx)

Contribuenti	Irap*	Ires	Composizione %	% Irap	% Ires
Piemonte	146.196	64.586	Piemonte	7,1	5,0
Valle d'Aosta	5.401	1.976	Valle d'Aosta	0,3	0,2
Lombardia	366.840	251.012	Lombardia	17,8	19,6
Liguria	54.081	25.004	Liguria	2,6	2,0
P.A. Trento	21.866	9.737	P.A. Trento	1,1	0,8
P.A. Bolzano	25.600	11.394	P.A. Bolzano	1,2	0,9
Veneto	188.598	103.906	Veneto	9,1	8,1
Friuli V. Giulia	38.411	19.015	Friuli V. Giulia	1,9	1,5
Emilia Romagna	168.389	96.635	Emilia Romagna	8,2	7,5
Toscana	153.649	85.283	Toscana	7,5	6,7
Umbria	33.560	17.881	Umbria	1,6	1,4
Marche	62.616	33.885	Marche	3,0	2,6
Lazio	197.560	178.925	Lazio	9,6	14,0
Abruzzo	48.473	29.130	Abruzzo	2,4	2,3
Molise	10.856	6.040	Molise	0,5	0,5
Campania	164.982	124.213	Campania	8,0	9,7
Puglia	122.259	73.123	Puglia	5,9	5,7
Basilicata	18.519	10.597	Basilicata	0,9	0,8
Calabria	53.114	28.463	Calabria	2,6	2,2
Sicilia	128.542	82.070	Sicilia	6,2	6,4
Sardegna	51.827	27.727	Sardegna	2,5	2,2
TOTALE	2.061.338	1.280.602	TOTALE	100,0	100,0

(*) Dati stimati su base 2020, con esclusione delle persone fisiche e PA. Fonte: stime su dati Istat e Mef, dichiarazioni fiscali

Per ottenere l'invarianza di gettito e trascurando l'eventuale scomputo delle perdite, l'aliquota media aggiuntiva che dovrà essere applicata alla base imponibile Ires è dell'8%, con effetti distributivi territoriali legati alla diversa distribuzione geografica della base imponibile. Guardando alla ripartizione della variazione del gettito per regione (Tab. 6) si vede come l'abolizione dell'Irap riferita al settore privato e al netto dell'extragettilo dovuto alle applicazioni di aliquote differenziate da parte degli enti, a favore di una sovrainposta all'Ires ad aliquota uniforme vedrebbe aumentare le entrate in poche regioni, Lombardia, Emilia Romagna e Campania, mentre le diminuirebbe nella maggior parte del territorio nazionale.

Tabella 6

PERDITA (-) O GUADAGNO (+) DI GETTITO NEL PASSAGGIO DA IRAP A IRES

Valori assoluti in milioni di euro e percentuali

	IRAP (standard)*	Perdita (-) o guadagno (+)	Val % su IRAP standard
Piemonte	776	-153	-19,7
Valle d'Aosta	23	-4	-16,4
Lombardia	3.450	476	13,8
Liguria	221	-74	-33,6
P.A. Trento	131	-33	-25,1
P.A. Bolzano	169	-17	-10,3
Veneto	1.039	-31	-3,0
Friuli V. Giulia	235	-56	-24,0
Emilia Romagna	1.001	10	1,0
Toscana	616	-31	-5,1
Umbria	109	-17	-15,3
Marche	205	-34	-16,8
Lazio	1.652	130	7,9
Abruzzo	127	-16	-12,3
Molise	17	-3	-19,2
Campania	428	4	1,0
Puglia	275	-38	-14,0
Basilicata	37	-9	-23,6
Calabria	81	-16	-19,6
Sicilia	254	-47	-18,4
Sardegna	108	-42	-38,7
TOTALE	10.952	0	0

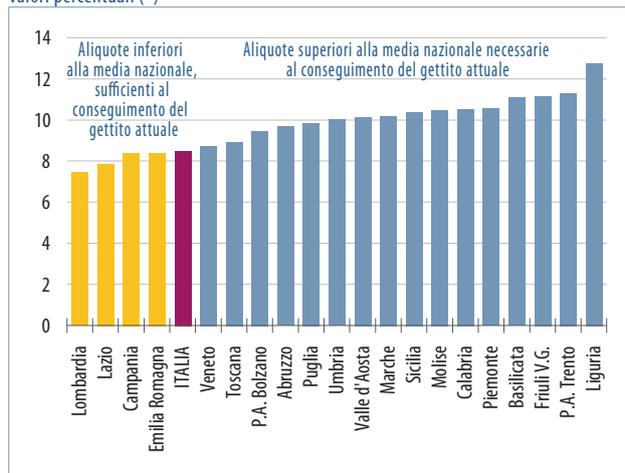
(*) Dati stimati su base 2020, con esclusione dell'Irap-persone fisiche e PA. Per gettito standard di intende quello calcolato ad aliquota ordinaria, escludendo dunque le variazioni dovute a manovre degli enti regionali. Fonte: stime su dati Istat e Mef, dichiarazioni fiscali

Visto da un'altra prospettiva, il grafico 7 illustra le aliquote necessarie al raggiungimento della parità di gettito in ogni regione. In coerenza con i risultati della tabella 6, l'aliquota regionale sarebbe inferiore a quella necessaria a ottenere l'invarianza di gettito nazionale in Lombardia, Lazio, Emilia Romagna e Campania e più elevata nelle restanti regioni.

Grafico 7

ALIQUOTE REGIONALI NECESSARIE PER LA PARITÀ DI GETTITO

Valori percentuali (*)



(*) Dati stimati su base 2020, con esclusione dell'Irap-persone fisiche e PA. Fonte: stime su dati Istat e Mef, dichiarazioni fiscali

L'opzione per aliquote differenziate in funzione della diversa distribuzione della base appare poco probabile, ma lo stesso disegno di legge delega prevede specificatamente l'invarianza di gettito anche per le regioni che si trovano con piani di rientro sanitario e con squilibri di bilancio e, quindi, la possibilità di procedere con aliquote territorialmente differenziate sembra concreta.

3. La sostituzione dell'Irap e la pressione fiscale

Il gettito Irap standard stimato – al netto della Pubblica Amministrazione e delle manovre regionali – ammonta a circa 11 miliardi, quello Ires a oltre 30 miliardi nel 2020. L'insieme dei soggetti passivi coinvolti è circa di 2 milioni di contribuenti nel caso dell'Irap (di cui 1 milione paganti), mentre nel caso Ires i contribuenti sono 1,2 milioni (di cui 640mila paganti), che contribuiscono al bilancio regionale anche attraverso il pagamento dell'Irap. I versamenti medi – e dunque i contributi al gettito – per forma giuridica sono però molto differenziati. Per l'Irap si tratta di 2.700 euro per le società di persone (che contribuiscono con un miliardo al gettito) e di circa 16mila per le imprese con personalità giuridica che contribuiscono al 90% del gettito Irap che esclude i versamenti della P.A. Le imprese societarie versano inoltre mediamente circa 48mila euro di Ires. Guardando alla stima degli effetti della riforma (Tab. 8), si osserva pertanto che, in conseguenza del passaggio dall'Irap alla sovraimposta Ires, le imprese si troveranno a risparmiare mediamente 11mila euro. Nell'ipotesi che il gettito Irap versato dalle società di persone sia coperto dalle società di capitali, queste si troveranno a versare un ammontare aggiuntivo medio di 1.600 euro (da 64,1mila di Ires e Irap a 65,9 di Ires).

Tabella 8
CONTRIBUENTI E VERSAMENTI MEDI DI IMPOSTA NEI DUE SCENARI

	Regime Attuale			Hp solo società
	Irap	Ires	Irap+Ires	Irap>>Ires
(a) Contribuenti Totali	1.924.366	1.280.602		
Società di persone	665.783			
Società di capitali ed enti commerciali	1.258.583	1.280.602		
(b) Contribuenti con versamento di imposta	1.030.186	643.955		
Società di persone	386.385			
Società di capitali ed enti commerciali	643.801	643.955		
(c) Gettito (Imposta netta in 000)	11.515.811	30.853.621	42.369.432	42.369.432
Società di persone	1.057.969		1.057.969	
Società di capitali ed enti commerciali	10.457.842	30.853.621	41.311.463	42.369.432
(d) = (c/b) Gettito medio (in 000)	11.178	47.913	41.128	65.796
Società di persone	2.738		2.738	
Società di capitali ed enti commerciali	16.244	47.913	64.157	65.796

Fonte: elaborazioni su dati Istat e Mef, dichiarazioni fiscali

Dal punto di vista della distribuzione per settore economico, la riforma andrà a penalizzare il comparto manifatturiero e del commercio a vantaggio dei servizi, compresi quelli finanziari e della ristorazione.

Tabella 9
DISTRIBUZIONE DELLA SOVRAIMPOSTA E DEL GETTITO IRAP PER SETTORE DI ATTIVITÀ. 2020

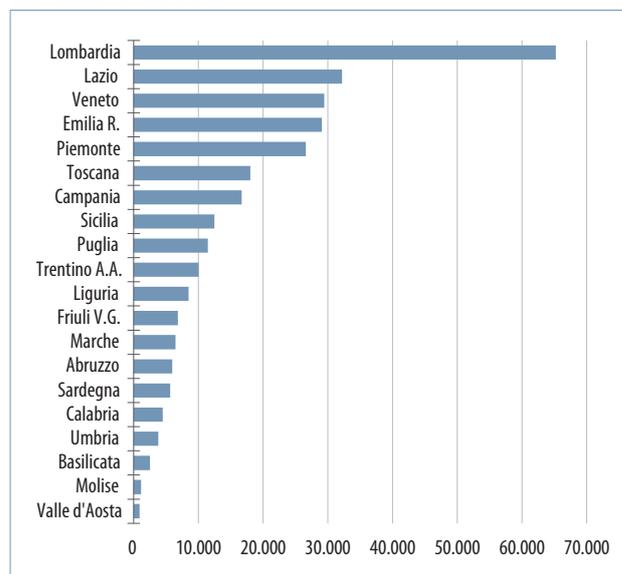
Composizione percentuale

	Sovraimposta Ires	Irap
Agricoltura, silvicoltura e pesca	0,3	0,5
Estrattivo	0,2	0,1
Manifattura	30,6	25,1
Utilities	8,9	6,7
Costruzioni	5,8	6,7
Commercio	19,5	17,0
Trasporto e magazzino	3,3	3,8
Ristorazione e alberghiero	0,5	1,4
Finanza	12,4	14,6
Altri servizi	17,8	24,1
TOTALE	100,0	100,0

Fonte: stime su dati Mef, dichiarazioni fiscali

Per valutare l'effetto complessivo della sostituzione dell'Irap con l'Ires si deve considerare anche l'interazione con altri aspetti contenuti nella delega o con le norme previste in sede di accordi internazionali (si veda la Direttiva (UE) 2022/2523). In particolare l'articolo 6, prevede l'applicazione di una aliquota ridotta per imprese che fanno investimenti qualificati o incrementano l'occupazione senza distribuzione di utili. A questo proposito, per avere una prima indicazione del possibile impatto di questa rimodulazione delle aliquote Ires, si prende a riferimento la distribuzione regionale degli investimenti fissi lordi della contabilità nazionale. Non sorprendentemente gli investimenti sono concentrati nelle 4 regioni economicamente più dinamiche: oltre il 50% degli investimenti, e quindi del potenziale vantaggio di una aliquota Ires ridotta dal lato investimenti, è concentrato tra Lombardia, Lazio, Veneto e Emilia Romagna. Nel caso si aggiungessero anche Piemonte e Toscana, e si considerassero quindi le prime 6 regioni che hanno riportato nel 2020 i più alti investimenti fissi lordi, la concentrazione toccherebbe il 67%.

Grafico 10
INVESTIMENTI FISSI LORDI PER REGIONE
Valori assoluti in milioni di euro



Fonte: elaborazioni su dati Istat

4. Margini di manovra regionali e extragettilo Irap

Nonostante l'architettura istituzionale decentrata del nostro paese e i progetti di una sua accentuazione, gli spazi di effettiva autonomia fiscale locale sono molto contenuti. Come accennato, le Regioni possono al momento intervenire sull'Irap attraverso esenzioni e limitate modulazioni di aliquote. Esercitare una autonomia fiscale locale troppo alta (soprattutto da parte di Regioni piccole e economicamente deboli) espone al rischio di instaurare processi di competizione fiscale. Ciononostante molte regioni si trovano ad esercitare – anche forzatamente – questa autonomia in cerca di un incremento del gettito: si tratta della maggior parte delle regioni meridionali, ma anche, seppur in misura minore, della Toscana, della Lombardia e dell'Emilia Romagna. In generale, comunque, sono proprio le regioni meridionali, dotate in media di basi imponibili più modeste, ad esercitare politiche fiscali in aumento mentre, al contrario, l'entità del gettito extra-standard delle Regioni del nord ha dimensioni inferiori. La più elevata pressione fiscale da parte degli enti meridionali non è però da leggere come l'esercizio di una propria autonomia fiscale, ma al contrario è obbligata dal momento che le regioni in disavanzo sono tenute ad intervenire sull'Irap portando le aliquote ai livelli massimi.

A questo proposito, per la sovraimposta Ires possono essere immaginate aliquote differenziate, oltre che per territorio, anche per alcuni specifici settori o tipologie di imprese, in modo analogo a quanto accade oggi per l'Irap, pur tenendo conto, come già considerato, del fatto che un diverso trattamento fiscale delle imprese soggette all'Ires può lasciare spazio all'instaurarsi di meccanismi di competizione fiscale, legati alla mobilità della base imponibile (Tab. 11 e Graf. 12).

Tabella 11
DISTRIBUZIONE DEL GETTITO E DELL'EXTRAGETTITO IRAP, ANNO DI IMPOSTA 2020

Valori assoluti in milioni di euro e percentuali

	Gettito effettivo totale (MEF)	di cui standard senza P.A. e senza Persone fisiche PF	Extragettito	% extragettito
Piemonte	1.210	776	26	3,2
Valle d'Aosta	50	23	-4	-20,8
Lombardia	4.502	3.450	138	3,8
Liguria	381	221	4	1,6
P.A. Trento	193	131	-49	-59,7
P.A. Bolzano	270	169	-43	-34,3
Veneto	1.486	1.039	13	1,2
Friuli V. Giulia	379	235	3	1,4
Emilia Romagna	1.497	1.001	25	2,4
Toscana	1.050	616	58	8,6
Umbria	195	109	1	0,8
Marche	385	205	37	15,4
Lazio	7.814	1.652	392	19,2
Abruzzo	259	127	28	18,3
Molise	46	17	4	19,3
Campania	927	428	111	20,6
Puglia	600	275	60	18,0
Basilicata	90	37	1	3,8
Calabria	232	81	23	22,5
Sicilia	673	254	-3	-1,4
Sardegna	260	108	-26	-32,2
ITALIA	22.498	10.952	799	6,8

Fonte: stime su dati Mef, dichiarazioni fiscali

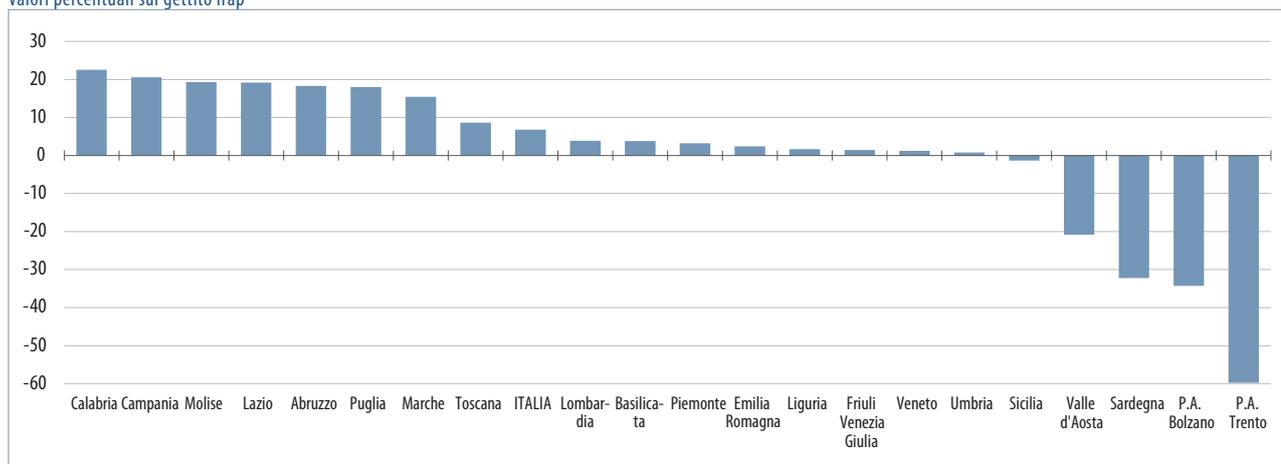
5. Conclusioni

La riforma contenuta nel disegno di legge delega attualmente in discussione in parlamento, come nella delega discussa nella precedente legislatura, prevede la graduale sostituzione dell'Irap. Nella delega attuale è esplicitamente prevista una sostituzione con l'Ires, attraverso una maggiorazione dell'Ires. I nodi che dovranno essere sciolti riguardano però diversi aspetti. Il primo si riferisce alla diversa distribuzione territoriale della base imponibile e alla maggior mobilità della base Ires rispetto a quella Irap che richiederanno forme di perequazione o un finanziamento totalmente diverso degli enti regionali, tanto più in vista dell'allargamento delle loro competenze. Un secondo aspetto riguarda gli effetti distributivi tra le imprese: al momento le persone fisiche (piccoli imprenditori e liberi professionisti) non sono soggetti ad Irap indipendentemente dal numero di dipendenti e dalle dimensioni dell'attività e non saranno toccati in futuro dal passaggio alla sovraimposta Ires, mentre le società di persone devono ancora iniziare il percorso di transizione. L'onere di assicurare la parità di gettito è dunque concentrato sulle imprese con personalità giuridica, ma questo da un lato può incentivare la pianificazione fiscale internazionale, dall'altro fa perdere parte del collegamento tra i soggetti che versano il tributo e i beneficiari della spesa regionale. Inoltre, rimane ancora poco chiara la futura contribuzione della pubblica amministrazione e degli enti non commerciali, ad oggi soggetti a disposizioni differenti rispetto agli altri soggetti passivi. Il contributo di questi soggetti, per cui è in generale configurabile una partita di giro, poteva avere una ratio rispetto all'imposizione Irap, molto meno chiara con il passaggio all'Ires. Ugualmente rimane indeterminata la possibilità o la necessità di aliquote differenziate tra regioni, rivolte a conseguire l'invarianza con i gettiti attuali delle regioni in disavanzo, che già oggi solo per alcune rappresentano concreti spazi di autonomia fiscale.

*IRPET

**Università degli studi di Firenze

Grafico 12
EXTRAGETTITO IRAP PER REGIONE
Valori percentuali sul gettito Irap



Fonte: stime su dati Mef, dichiarazioni fiscali

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:

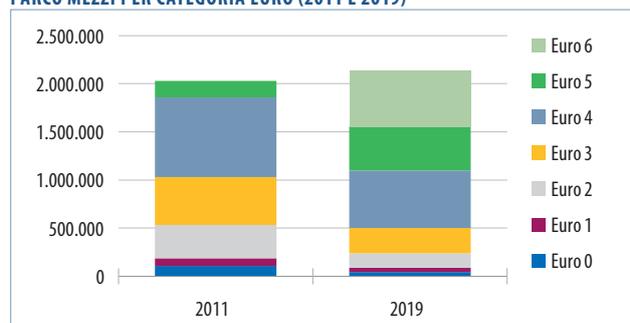
- 10% dell'importo fisso minimo annuo, passando da 21,02 € a 23,12 €;
- 10% dell'importo base dovuto per motocicli di cilindrata superiore a 50 centimetri cubici;
- 10% dell'importo oltre 100 kW dovuto per autovetture, autoveicoli per trasporto promiscuo ed autocarri di cui all'articolo 1, comma 240, 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.

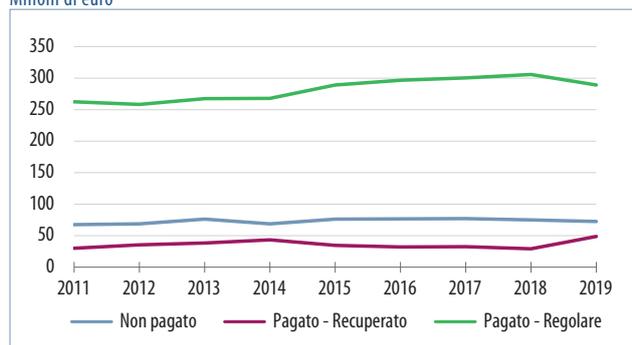
Riguardo ai soggetti passivi, si è già osservato che i proprietari di uno o più autoveicoli aumentano nel tempo (Tab. 5) e, nonostante il mancato pagamento di questo tipo di fiscalità sia facilmente individuabile e contestabile, questo fenomeno è fortemente presente durante tutto il periodo.

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

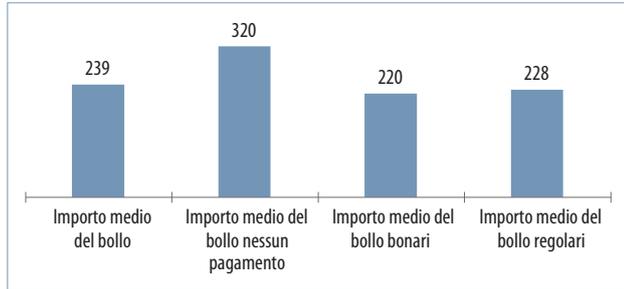
ANNO SCADENZA	Importo medio del bollo (€)	Importo medio del bollo non compliant (€)	Importo medio del bollo bonari (€)	Importo medio del bollo regolari (€)
2017	241	317	243	227
2018	240	316	212	229
2019	240	321	221	228

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

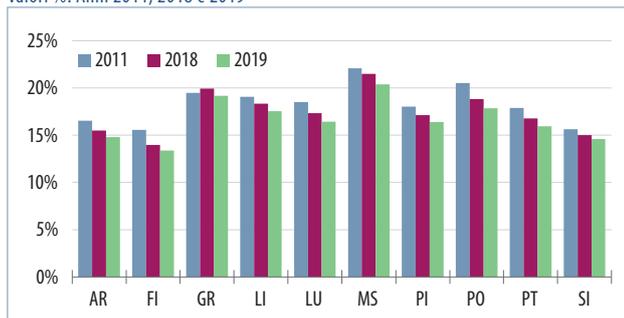
Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

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 & Kazemekaityte 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

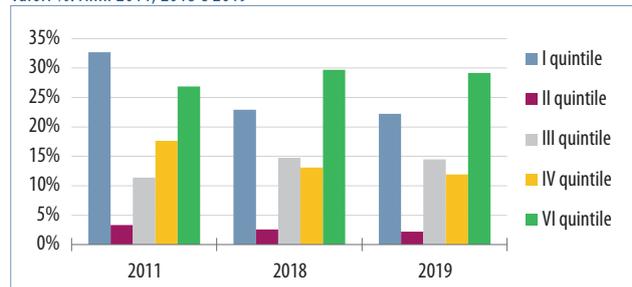
Valori %. Anni 2011, 2018 e 2019

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.

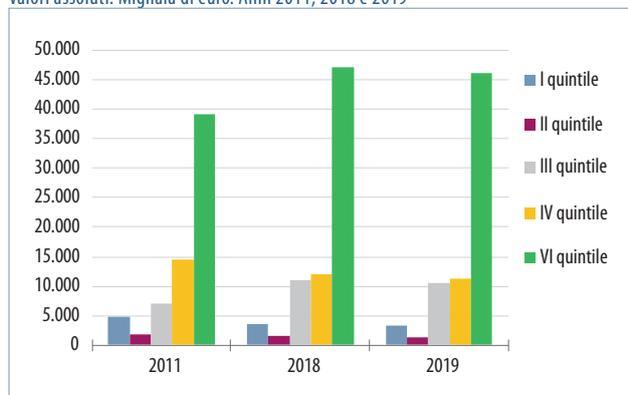
Tabella 12
MANCATO GETTITO PER QUINTILI DELLA TASSA

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., Kažemekaityte 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

Numeri precedenti

2016

Federalismo in Toscana n. 1

- “Qualità e completezza degli studi di fattibilità, un fattore di criticità per i progetti di investimento pubblico italiani” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “Problemi e prospettive della valutazione economica pubblica” di *Marco Ponti* (Politecnico di Milano)
- “Le strategie europee per gli investimenti pubblici” di *Francesca Petrina e Claudio Virno* (Esperti)
- “Il finanziamento degli investimenti degli enti locali e territoriali: gli strumenti ed il loro utilizzo” di *Agnese Casolaro e Alessandro Panaro* (SRM Intesa San Paolo)
- “La valutazione del PUMS di Milano: processo progettuale e supporto alle decisioni” di *Paolo Beria* (DAStU, Politecnico di Milano)

Federalismo in Toscana n. 2

- “L’abbandono del patto di stabilità: quante risorse per gli investimenti dei comuni?” di *Claudia Ferretti, Patrizia Lattarulo e Andrea Taddei* (IRPET)
- “Superamento del Patto e revisione della Legge 243: abbiamo scherzato?” di *Andrea Ferri e Giuseppe Ferraina* (IFEL – Dipartimento Finanza Locale)
- “La situazione economico-finanziaria degli enti territoriali della Toscana. L’analisi della Sezione regionale della Corte dei conti” di *Francesca Petrina e Paolo Peluffo* (Corte dei Conti – Sezione Toscana)
- “Dal patto di stabilità interno al pareggio di bilancio in Costituzione” di *Onelio Pignatti* (Regione Emilia-Romagna)

Federalismo in Toscana n. 3

- “Impatto sulla finanza regionale della legge di bilancio” di *Massimiliano Ferraresi* (Università di Ferrara), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Leonio Rizzo* (Università di Ferrara & IEB)
- “La spesa sanitaria delle Regioni” di *Roberta Garganese* (IPRES)
- “Competizione per il mercato e concentrazione industriale nei servizi di trasporto pubblico locale: l’esperienza Toscana” di *Patrizia Lattarulo, Mauro Massaro e Leonardo Piccini* (IRPET)
- “Il Settore Pubblico Allargato in Toscana. L’analisi conti pubblici territoriali” di *Irene Tassi* (IRPET)

2017

Federalismo in Toscana n. 1

- “Gli investimenti pubblici tra flessibilità e vincoli di bilancio” di *Maria Cristina Mercuri* (UpB – Ufficio Parlamentare di Bilancio)
- “Quali risorse e quali riforme per il rilancio degli investimenti” di *Claudia Ferretti, Giuseppe Francesco Gori, Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Interventi sulla fiscalità di impresa: tra cambiamenti strutturali e spinte congiunturali” di *Francesca Gastaldi* (UpB – Ufficio Parlamentare di Bilancio)
- “La promozione delle imprese e dei loro investimenti” di *Marco Mariani* (IRPET)
- Valutazione degli investimenti pubblici in Italia: il caso delle politiche di prevenzione del rischio geologico di *Mauro Grassi* (Direttore di #Italiasicura)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Il sistema delle stazioni appaltanti toscane e il processo di aggregazione alla luce del nuovo codice degli appalti” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “La stazione unica appaltante della città metropolitana di Roma” di *Paolo Berno* (Città metropolitana di Roma)
- “La riforma dei contratti pubblici” di *Alberto Cucchiarelli* (ANAC – Ufficio regolazione in materia di contratti pubblici)
- “La riforma del sistema di affidamento dei contratti pubblici: in’ipotesi di integrazione tra le centrali di aggregazione e di committenza” di *Giovanni Forte* (Unione Valdera)

Federalismo in Toscana n. 3

- “Tax gap regionale efficacia degli strumenti di auditing fiscale” di *Alfonso Carfora, Rosaria Vega Pansini, Stefano Pisani* (Agenzia delle entrate)
- “Le interazioni spaziali nelle politiche fiscali sul patrimonio immobiliare: un’analisi sui comuni italiani” di *Chiara Bocci, Claudia Ferretti, Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “I nodi irrisolti della capacità fiscale standard” di *Carmela Brugnano, Giuseppe Ferraina, Larysa Minzyuk* (IFEL, Dipartimento Finanza locale)
- “L’imposta sul reddito d’impresa individuale e di società di persone: la nuova IRT” di *Claudia Ferretti, Patrizia Lattarulo, Irene Tassi* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 4

- “Investimenti pubblici, risorse e riforme” di *Giuseppe Francesco Gori, Patrizia Lattarulo, Leonardo Piccini* (IRPET)
- “La finanza decentrata, risorse e riforme” di *Claudia Ferretti, Patrizia Lattarulo* (IRPET)

2018

Federalismo in Toscana n. 1

- “Politiche di contrasto all’evasione: la partecipazione dei Comuni all’accertamento dei tributi erariali” di *Andrea Angeli* (IRPET)
- “Il sostegno della Regione ai Comuni nella lotta all’evasione fiscale” di *Luigi Idili e Agnese Parrini* (Regione Toscana)
- “Riflessioni sul contrasto ad evasione/elusione della fiscalità locale in un Comune di 14.000 abitanti” di *Lorenzo Nesi* (Assessore alle politiche finanziarie del Comune di Montelupo Fiorentino)
- “La lotta all’evasione dell’ecotassa tramite la partecipazione degli enti locali” di *Claudio Sciancalepore* (Università degli studi di Bari)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Il regionalismo differenziato tra servizio universale e specificità territoriali” di *Lisa Grazzini* (Università degli studi di Firenze, Dipartimento di Scienze per l’economia e l’impresa), *Patrizia Lattarulo* (IRPET), *Marika Macchi, Alessandro Petretto* (Università degli studi di Firenze, Dipartimento di Scienze per l’economia e l’impresa)
- “Spanish (Regional) Decentralization” di *Laura Varela Candamio* (University of A Coruña)
- “Autonomia scolastica e regionalismo differenziato” di *Santino Piazza* (IRES Piemonte)
- “Regionalismo differenziato e sanità. Livelli di spesa, LEA e performance: il caso della Regione Puglia” di *Roberta Garganese e Iary I. P. Goffredo* (IPRES) e *Benedetto Giovanni Pacifico* (Regione Puglia)

2019

Federalismo in Toscana n. 1

- “La Legge di Bilancio per il 2019 e gli interventi per la spesa degli enti locali” di *Claudia Ferretti* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Legge di Bilancio 2019 e autonomia tributaria: quali prospettive per la finanza comunale?” di *Maria Teresa Monteduro* (Ministero Economia e Finanza)
- “La Legge di Bilancio 2019 e le misure per le Regioni” di *Guido Mazzoni* (Ancrel)
- “Ripristino delle Province, Città Metropolitane e Legge di Bilancio 2019” di *Rocco Conte* (Città metropolitana di Firenze)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Prove di differenziazione. Nuovi compiti delle regioni dopo la riforma delle Province” di *Patrizia Lattarulo* e *Michele Seremia* (IRPET)
- “Nota sulla definizione dei fabbisogni standard delle Regioni a Statuto Ordinario nelle materie diverse dalla sanità ai sensi del D.L. 50 del 2017” di *Francesco Porcelli* (SOSE Spa)

Federalismo in Toscana n. 3/4

- “Il federalismo asimmetrico nella letteratura internazionale” di *Lisa Grazzini* (Università degli studi di Firenze)
- “Regionalismo e riparto di risorse: il metodo del costo storico, del costo medio, dei fabbisogni standard” di *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Effetti finanziari delle richieste di autonomia regionale” di *Leonio Rizzo* e *Riccardo Secomandi* (Università degli Studi di Ferrara e IEB, Università degli Studi di Ferrara e Università degli Studi di Parma)
- “Regionalismo differenziato e autonomie speciali: analogie reali o ipotetiche?” di *Alice Valdesalici* (Eurac Research - Istituto di studi federali comparati)
- “Between exit and disintegration: devolution e relazioni intergovernative nel Regno Unito dopo Brexit” di *Gabriella Saputelli* (Ricercatrice presso l'Istituto di Studi sui Sistemi Regionali Federali e sulle Autonomie “Massimo Severo Giannini” - ISSIRFA-CNR)

2020

Federalismo in Toscana n. 1

- “DL 18 marzo 2020: misure fiscali a sostegno della liquidità di famiglie e imprese” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “La spesa sanitaria toscana e i provvedimenti dell'emergenza Covid-19” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Le amministrazioni locali di fronte all'emergenza sanitaria” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe F. Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 2

- “I comuni motore degli investimenti, nonostante tutto” di *Carlo Lancia* (ANCE Toscana)
- “Nuove prospettive per le assunzioni negli enti locali? Le assunzioni a tempo indeterminato e le ultime novità del decreto rilancio in materia di personale” di *Rocco Conte* (Città metropolitana di Firenze)
- “Entrate locali, nuovi spazi per un efficace recupero fiscale. Le nuove regole per l'agevolazione della riscossione previste dalla Legge di Bilancio 2020” di *Andrea Angeli* e *Alessandro Canzoneri* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 3

- “Lavori pubblici tra lockdown e Decreto Semplificazione” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Pubblica amministrazione e investimenti” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “Accessibilità materiale e digitale in Toscana” di *Claudia Ferretti*, *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* e *Leonardo Piccini* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 4

- “Criticità dei lavori pubblici, le opinioni degli enti” di *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)
- “L'impatto dei fondi di coesione europei sulla spesa per investimenti degli enti locali per le infrastrutture scolastiche. Un viale dei sogni (non ancora) infranti?” di *Santino Piazza* e *Paolo Feletig* (IRES Piemonte)
- “Riordino delle stazioni appaltanti ed efficienza dei lavori pubblici” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “I piani di investimento di amministrazioni e imprese in vista dell'arrivo delle risorse europee” di *Simone Torricini* (IRPET)

2021

Federalismo in Toscana n. 1

- “Condono e fiscalità regionale, effetti di gettito e sulla compliance” di *Andrea Angeli* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET), *Maria Grazia Pazienza* e *Eugenio Palmieri* (Università degli studi di Firenze)
- “La finanza decentrata e le trasformazioni dell'epoca Covid, vecchi e nuovi temi” di *Ernesto Longobardi* (Università degli studi di Bari)
- “I documenti di programmazione e i documenti di economia e finanza delle regioni (DEFRR), una rassegna” di *Roberta Garganese* (IPRES)
- “I piani di investimento di amministrazioni e imprese in vista dell'arrivo delle risorse europee” di *Simone Torricini* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 2

- “Investimenti pubblici, scenari del PNRR” di *Giuseppe Francesco Gori* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 3

- “L'istituzione di una Service Tax nell'ordinamento tributario dei comuni” di *Alessandro Petretto* (Università degli studi di Firenze)
- “Come cambierebbe il finanziamento delle regioni nel passaggio dall'IRAP all'IRES” di *Claudia Ferretti* (IRPET), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Maria Grazia Pazienza* (Università degli studi di Firenze)
- “PNRR e riforma del Catasto” di *Claudia Ferretti* (IRPET), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Letizia Ravagli* (IRPET)
- Total Quality management e recupero fiscale. La sperimentazione della Regione Toscana di *Stefania Vanni* (ACI-Regione Toscana)

Federalismo in Toscana n. 4

- “La gestione dell'istruzione durante la pandemia” di *Silvia Duranti*, *Claudia Ferretti*, *Giada Garbini* e *Patrizia Lattarulo* (IRPET)

- “La centralizzazione degli acquisti sanitari e il ruolo svolto da centro e regioni nella crisi pandemica” di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET)
- “Le dinamiche delle relazioni intergovernative stato-regioni durante l'emergenza sanitaria” di *Nicolò Paolo Alessi* (Dottorando di ricerca presso le Università di Verona e Fribourg/Freiburg (Svizzera) e Junior researcher presso l'Istituto di studi federali comparati di Eurac research)

2022

Federalismo in Toscana n. 1

- “Lo stato dell'arte nell'applicazione dei fabbisogni standard per il servizio di asilo nido” di *Letizia Ravagli* (IRPET)
- “I servizi sociali tra vecchie e nuove disuguaglianze territoriali: risorse aggiuntive e obiettivi di servizio nel fondo di solidarietà comunale” di *Roberta Garganese* (Fondazione IPRES) e *Francesco Porcelli* (Università di Bari)
- “Perequazione e fabbisogni standard del fondo di solidarietà comunale (FSC). Il caso dei comuni dell'Emilia-Romagna” di *Alberto Sceda* (Dirigente Studi e ricerca Finanza locale e spesa P.A. - Regione Emilia Romagna)

Federalismo in Toscana n. 2

- L'efficienza temporale nella realizzazione delle opere pubbliche in Italia di *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Nicola Carmine Salerno* (UPB)
- Il servizio ferroviario regionale e gli interventi del PNRR di *Leonardo Piccini* (IRPET)

Federalismo in Toscana n. 3/4

- Risorse, territori, istituzioni nell'avvio del PNRR di *GClaudia Ferretti* (IRPET), *Giuseppe Francesco Gori* (IRPET), *Patrizia Lattarulo* (IRPET) e *Letizia Ravagli* (IRPET)
- Rigenerazione urbana e territoriale nel PNRR di *Laura Fregolent* (Università Iuav di Venezia) e *Elena Franco* (Architetto, esperta di politiche integrate, si occupa di valorizzazione urbana e territoriale. Svolge attività di ricerca e formazione per enti pubblici e privati)
- Accessibilità e equità territoriale nel futuro della Toscana: gli investimenti di PRIIM e PNRR di *Leonardo Piccini* (IRPET)
- Il PNRR della Città metropolitana di Firenze di *Rocco Conte* (Città metropolitana di Firenze)