



Università degli studi di Napoli Federico II

Innovazione e Diritto - Rivista trimestrale on line fondata nel 2005 dal prof. Raffaele Perrone Capano, autore e responsabile scientifico del Progetto di informatizzazione diffusa della Facoltà di Giurisprudenza, e di catalogazione in formato digitale della Biblioteca storica, a supporto della ricerca e della didattica.

Il Progetto, approvato dal MIUR nel 2004, per un importo complessivo di 1.350.00 €, era stato finanziato per il 70% dall'UE, per il 26% dalla Facoltà, attraverso il riconoscimento delle spese effettuate nel settore informatico nel biennio precedente, e per il restante 4% dal MIUR.

Innovazione e Diritto è stata, fin dalla nascita, una rivista ad accesso libero, a supporto delle attività dei dottorati di ricerca e dei giovani studiosi della Facoltà. L'adesione di numerosi colleghi, professori e ricercatori di altre Università italiane, ne ha consolidato in breve tempo la dimensione nazionale.

Dal 2012, in seguito alla trasformazione delle Facoltà in Dipartimenti, la Rivista ha proseguito l'attività, per l'impegno di un gruppo di professori e ricercatori di numerose Università italiane che hanno assicurato il regolare flusso di contributi scientifici di elevata qualità. Il nuovo assetto editoriale ha favorito l'estensione degli interessi scientifici della Rivista ai settori più direttamente investiti dalla crisi finanziaria del 2008, la più grave dal dopoguerra. L'orizzonte più ampio ha comportato una parallela specializzazione della produzione scientifica, e ne ha amplificato la diffusione e l'impatto.

Un primo punto di svolta ha preso avvio all'inizio del 2018, con la scelta della cadenza trimestrale, per lasciare spazio alla pubblicazione di numeri speciali, di Atti di convegno e di altre iniziative promosse dalla Rivista, affiancata dall'indicazione nel sottotitolo di: "Rivista di Diritto tributario e dell'Economia". Un secondo punto si è concretizzato in una nuova partenza, basata su una piattaforma digitale avanzata, coerente con le indicazioni dell'ANVUR per le riviste di classe A e con gli standard definiti da Google per la massima diffusione internazionale dei contenuti.

Le politiche fiscali ad impatto ambientale (Tax policies with environmental impact)

di Emanuela Di Rauso

*Dottoranda di ricerca in Imprenditorialità e Innovazione -
Dipartimento di Economia - Università degli Studi della Campania
"Luigi Vanvitelli"*

ABSTRACT

The pandemic crisis has gripped the world economies over the past two years and has brought with it the need to development models (building back better) in a special way environmental taxation has become prominent. Development models are understood to mean (consumption patterns, lifestyles, welfare models, urban planning, construction, etc...). In this paper, project in a special way, it is to raise the hypothesis of investing public resources in the best possible way, as decisions will be crucial for the bad decade in the field of technologies and processes that help the environment. Many scholars have argued that being there "environmental improvement", resources must also come from revenues through fair taxation, this would ensure "financial sustainability" of the measures taken without having to chase after other forms of revenue such as labor or business. The particular guidelines available to us today are as follows:

1) the NRP (National Recovery and Resilience Plan), which wants to allocate resources to achieve the goals of carbonization and environmental energy transition;

2) the Fiscal Delegation Act of 2014 specifically defined by Article 15 dedicated to Energy and Environmental Taxation and the National Strategy for Sustainable Development, these articles help the promotion of environmental taxation.

In addition, as far as the NRP is concerned, the enabling act for tax reform present July 31, 2021, tends to provide answers to the country's structural weaknesses through European resources. Environmental taxation has become an integral part of recovery, making smart use of resources, and this is only possible through (ad Hoc) taxation regulations, which is "The purpose" of the following research project (paper). In addition, the secondary but also main objective is to study the role of environmental taxation and green budgeting within the overall framework of the Italian budget. In my opinion, to ensure "More efficiency" of the following research project, I would organize the study as follows:

- 1) study of the general framework of environmental taxation within the European framework;
- 2) researching ad hoc taxation for the proper use of resources for environmental improvement.

SINTESI

La crisi pandemica ha coinvolto le economie mondiali nell'arco dell'ultimo biennio, portando con sé l'esigenza di modificare i modelli di sviluppo (building back better), in modo particolare attraverso la tassazione ambientale. Per modelli di sviluppo si intendono (modelli di consumo, stili di vita, modelli di welfare, pianificazione urbana, edilizia, ecc...). In questo paper, progetto in maniera particolare, si tratta di sollevare l'ipotesi di investire risorse pubbliche nel miglior modo possibile, poiché le decisioni saranno cruciali per il prossimo decennio nel campo delle tecnologie e processi che aiutano l'ambiente. Molti studiosi hanno affermato che esserci "miglioramento ambientale", le risorse devono pervenire anche dalle entrate attraverso un'equa tassazione, questo garantirebbe "la sostenibilità finanziaria" delle misure adottate senza dover ricorrere ad altre

forme di gettito come lavoro o imprese. Le particolari linee guida che oggi abbiamo a disposizione sono le seguenti:

1) il PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) che vuole destinare le risorse per realizzare gli obiettivi di carbonizzazione e di transizione energetico ambientale;

2) la Legge Delega fiscale del 2014, in modo particolare definita dall'art.15 dedicato alla Fiscalità energetica e ambientale e della strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, questi articoli aiutano la promozione della fiscalità ambientale.

Per quanto riguarda concerne il PNRR, inoltre, la Legge delega per la riforma fiscale presentano il 31 luglio 2021 tende a dare risposte alle debolezze strutturali del paese attraverso le risorse europee. La fiscalità ambientale è diventata parte integrante della ripresa, utilizzando in modo intelligente le risorse, e questo è possibile solo attraverso norme di fiscalità (ad Hoc), che rappresenta "Lo scopo" del seguente progetto (paper) di ricerca. Inoltre, l'obiettivo secondario ma anch'esso principale è rappresentato dallo studio del ruolo della fiscalità ambientale e del green budgeting all'interno del quadro generale del bilancio italiano. Secondo me, per garantire "Maggiore efficienza" del seguente progetto di ricerca, lo studio lo organizzerei così:

1) studio del quadro generale della tassazione ambientale all'interno del quadro europeo;

2) ricerca di una tassazione ad hoc per il corretto utilizzo delle risorse per il miglioramento dell'ambiente.

SOMMARIO

1. Metodologia, Criterio di Ricerca, Fonti e domanda di ricerca
- **2.** Strumenti fiscali e riforme fiscali verdi: "Le politiche ad impatto ambientale" - **3.** Le teorie di base per la costruzione delle politiche fiscali verdi - **4.** Il ruolo dei tributi e dei sussidi ambientali nel sistema fiscale italiano - **5.** Le prospettive d'intervento della Commissione europea e lo studio della Legge delega come imposta - **6.** Come possibile soluzione: Il pacchetto FIT FOR 55 europeo - **7.** Caso carburanti ed energia in Italia - **8.** Come tassare le risorse in esaurimento ed esaurite? - **9.** Le misure fiscali orizzontali per la salvaguardia dell'ambiente - **10.** Risultati di ricerca e conclusioni

1. Metodologia, Criterio di Ricerca, Fonti e domanda di ricerca

La metodologia utilizzata per il seguente lavoro è la revisione sistemica della letteratura, prendendo in considerazione le fonti dall'anno 2021 ad oggi. Le banche date utilizzate sono: Juris, Researchgate, Scopus, Google Scholar. Inoltre, sono state prese in considerazione molti testi presenti presso la biblioteca dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". Le parole chiave di ricerca sono state: - Politiche fiscali verdi - *Green taxes* - imposte ambientali - SAD (Sussidi ambientalmente dannosi).

La revisione sistemica della letteratura è stata svolta in questo modo:

- 1) Raccolta degli articoli attraverso le banche dati.
- 2) Attenta analisi degli articoli.
- 3) Messa in evidenza tutte le componenti che forniscono una panoramica chiara per poter rispondere in modo esaustivo alle

domande di ricerca poste nel corso del seguente lavoro. Le domande di ricerca poste sono le seguenti:

1) In che modo le politiche fiscali ambientali possono provvedere alla salvaguardia dell'ambiente?

2) Quale potrebbe essere un modello ambientale adeguato a ridurre l'inquinamento e il gettito fiscale?

Il lavoro attraverso una revisione delle varie linee guida applicate dal 2020 ad oggi cerca di rispondere alle seguenti domande di ricerca e cerca inoltre di offrire nei risultati di ricerca e conclusioni importanti spunti di ricerca futura per cercare di equilibrare nel corso del tempo le difficoltà tra lo Stato e l'applicazione delle politiche fiscali verdi.

2. Strumenti fiscali e riforme fiscali verdi: “Le politiche ad impatto ambientale”

Nell'ambito internazionale e in particolare nella tassazione ambientale, le imposte ambientali hanno la loro base imponibile fondata su una grandezza fisica (una proxy), cioè delle risorse da tassare a causa delle agevolazioni. Però poiché queste risorse vengono utilizzate in maniera (scorretta), per l'ambiente in progetti ambientali molte volte dannosi per esso, questo tipo d'imposta ha un impatto negativo e specifico sull'ambiente. Obiettivo fondamentale e di grande supporto per l'ambiente è “adottare” una politica fiscale in grado di migliorare l'ambiente. Le eccessive deduzioni ai fini fiscali sulle imposte ambientali stanno portando incentivi d'investimento negativi per esso. Basta pensare ai sussidi diretti e indiretti sulle fonti fossili. Per quanto riguarda il concetto di sussidio è un concetto puramente economico, che non va ripreso giuridicamente parlando, (anche se l'OCSE ci ha tentato). Il sussidio è tutto ciò che riguarda: Incentivi, agevolazioni, finanziamenti agevolati, esenzioni da tributi¹ finalizzati alla tutela dell'ambiente. Il sussidio può essere diretto e indiretto:

¹ A.F. URICCHIO., *“Le politiche tributarie in materia ambientale, La fiscalità ambientale in Europa e per l'Europa”*, Cacucci Editore, Bari, 2016, p. 472.

- quello diretto avviene mediante: a) trasferimento economico a fondo perduto a operatori economici fatti tramite bandi, pagamento d'interessi, ecc., b) trasferimenti potenziali di risorse pubbliche a operatori economici (ad es. garanzie, assicurazioni), c) copertura di costi, tariffe o canoni per l'accesso a beni e/o servizi;

- quello indiretto avviene tramite spese fiscali come detrazioni, deduzioni, esenzioni, riduzioni d'aliquota, esclusioni o riduzioni dalla base imponibile. Agevolazioni tariffarie, canoni ridotti e sussidi e prodotti simili, attività simili ma al minor importo.

Agendo sia sul versante delle entrate (imposte), e sia su quello delle uscite (sui vari progetti ambientali), si può seriamente pensare ai processi di riallocazione fiscale verde. L'obiettivo fondamentale delle politiche fiscali è eliminare la SAD, cioè i sussidi fiscali² dannosi per l'ambiente. Tale prospettiva è definita nell'agenda 2030 dell'ONU con l'obiettivo di realizzare sussidi ed imposte coerenti con questo settore.

3. Le teorie di base per la costruzione delle politiche fiscali verdi

La riallocazione fiscale verde comprende due sfere, "maggiori entrate fiscali", e "utilizzo delle risorse".

Quella delle "maggiori entrate fiscali" riguarda:

- a) l'introduzione di nuovi tributi legati all'ambiente;
- b) la revisione dei tributi esistenti in modo da meglio riflettere le esternalità ambientali associate alle scelte di consumo e/o produzione;
- c) la creazione di mercati attraverso la messa all'asta di permessi negoziabili;
- d) la riduzione/eliminazione dei sussidi dannosi per l'ambiente, costituiti in buona parte da forme di erosione fiscale;

² A. ZATTI, "Riforma ecologica del fisco italiano: il contesto e le priorità", ECCO The Italian Independent Energy and Climate Change Think Thank, 2021.

e) la valutazione e revisione periodica dei sussidi ambientalmente favorevoli in modo da migliorarne la costo-efficacia.

Quella di “utilizzo delle risorse” concerne invece:

- a) la riduzione di altre entrate fiscali maggiormente distorsive e penalizzanti per la crescita;
- b) gli investimenti in infrastrutture e beni durevoli finalizzati alla protezione e alla valorizzazione dell’ambiente;
- c) i sussidi all’innovazione eco-friendly a livello di produzione e consumo;
- d) gli interventi di mitigazione/compensazione per le categorie maggiormente colpite dalle misure sul versante delle entrate;
- e) la riduzione del deficit e del debito.

La teoria della *green taxes*³ afferma che: I pacchetti integrati di misure per la sostenibilità ambientale devono essere valutati congiuntamente ad una serie di fattori. Perché una politica fiscale distorta può frenare o depotenziare i percorsi d’investimento ambientale.⁴ La politica fiscale dev’essere coerente col contesto, con l’ambiente e i *policy maker*.

4. Il ruolo dei tributi e dei sussidi ambientali nel sistema fiscale italiano

Le imposte ambientali in Italia hanno generato entrate per 58,7 milioni di euro. Le imposte ambientali sono divise per settori:

- il 18,2% sui mezzi di trasporto;
- l’81% sui tributi energetici;
- l’1% le risorse energetiche.

³ Si faccia riferimento a B. SANTACROCE, E. SBANDI, “*Plastic tax: riflessioni tecniche e questioni aperte in attesa delle disposizioni attuative*”, Il Fisco, n. 13, Wolters Kluwer, 30 marzo 2020.

⁴ Si veda REVISTA DE ESTUDIOS JURÌDICOS, “*Fiscalità ambientale e principi europei: spunti critici*”, n. 17/2017.

Circa 2/3 del gettito fiscale sui trasporti incide sul settore ambientale. Negli ultimi anni l'attenzione all'ambiente ha dato origine all'introduzione di nuovi tributi come nel caso dell'introduzione del tributo sullo smaltimento in discarica. Alcuni tributi sono stati rimodulati affinché si possa dare maggiore attenzione al tema ambiente. Un esempio è la (tassa automobilistica). Questo tipo di tassa andava a penalizzare gli strumenti automobilistici più penalizzanti per l'ambiente perché sono più potenti e inquinanti. Le imposte ambientali hanno avuto un cambiamento ad U graficamente parlando; infatti:

- 1) nel 2019 le imposte ambientali in Italia erano il 3,3% del Pil. Ed il 7,7% delle entrate fiscali;
- 2) nel 1999 era il 3,5% del Pil e il 9,1% sul totale delle entrate;
- 3) nel 2008 era il 2,6% del Pil e il 6,2% sul totale delle entrate.

Le percentuali sono scese perché ci è stato il mancato adeguamento delle aliquote all'inflazione e all'economia reale. Le accise sui carburanti vengono utilizzate come strumento di correzione dei conti pubblici dopo la crisi fiscali del 2011. Assumono importanza quei sussidi con impatti fiscali sull'ambiente, con particolare riferimento delle spese fiscali. Le riforme fiscali si devono adeguare al *polluter pay principle*,⁵ queste riforme devono essere inserite in una riforma fiscale verde. Le riforme devono avere come obiettivi:

- eliminazione dei sussidi ambientali dannosi;
- miglioramento della conoscenza del costo-efficacia dei sussidi ambientali dannosi;
- il processo così come richiesto dalla comunità scientifico dev'essere progressivo ma rapido.

Purtroppo, gli incentivi fiscali (ai sussidi dannosi), provoca un grandissimo danno all'ambiente. Nel settore energetico, ad esempio,

⁵ AA.VV., "Cost of pollution China, Economic estimates of physical damages", Conference Edition, February 2007.

con l'indagine sin ora condotta le agevolazioni fiscali toccano il 67% dei SAD e il 76% dei SAF. Molte agevolazioni adottate sulle basi imponibili dei SAD indiretti hanno altri scopi economici (politica industriale, finalità redistributive, tutela della concorrenza, politiche territoriali ecc...), ma i loro effetti purtroppo si ripercuotono negativamente sull'ambiente. Molte agevolazioni fiscali sul 84% dei SAF favoriscono scelte favorevoli per l'ambiente. Cambiare il regime impositivo riguardo le imposte ambientali porta con sé dei pro e dei contro. I pro riguardano "Forme di agevolazioni fiscali su sussidi che fanno realmente bene all'ambiente". I contro stanno nella valutazione della dannosità ambientale. Quest'ultima non è sempre uguale sotto tutti gli aspetti, basta pensare ai mezzi di trasporto pubblico e collettivo. I trasporti pubblici e correttivi hanno l'esenzione dell'imposta pubblica sull'esenzione e dell'elettricità, l'esenzione è giustificata dal fatto che si incentiva l'uso del mezzo pubblico a differenza del privato nonostante è inquinante. Quindi il nuovo criterio d'imposizione fiscale verde deve tenere conto di una molteplicità di fattori. Quindi nonostante il tentativo di andare a ridurre le imposte sui SAD (sussidi dannosi), non ci si riesce facilmente perché dipende sotto quale prospettiva valutiamo la "dannosità". Infatti, la Commissione europea nel 2020 ha avviato un processo di rimodulazione dei sussidi in termini di fiscalità ma è tutto ancora fermo. Andrebbero rivisti anche i SAD in aggiunta poiché sono quasi tutti destinati al sostegno delle fonti rinnovabili (11,5 milioni), per le pratiche agricole e per il recupero e la riqualificazione energetica degli edifici esistenti.

Elementi comparativi

I tributi⁶ ambientali in Italia hanno incidenza medio-alta in termini di agevolazioni fiscali. È impossibile trovare la giusta tassa ambientale

⁶ Si veda R. MICELI, "Tassazione ambientale e sistema tributario nazionale: nuove linee guida per le regioni dalla sentenza della corte cost. n. 58/2015", in *Rivista trimestrale di diritto tributario*, fascicolo 1, 2016.

che comprende tutto o che sia uguale per tutti i paesi.⁷ Infatti, in un'ottica di crescita per l'appunto, bisogna trovare un modello di tassazione ambientale eterogeneo cioè valido per settori, per tipologia di base imponibile. Questo modello di tassazione è "Misalignment". In sintesi, ci sono alcune cose che eviterebbero molto inquinamento ambientale in fase evolutiva. Tra queste:

1) maggiore tassazione sui carburanti usati per i trasporti pubblici. I trasporti pubblici nonostante la loro utilità inquinano molto;

2) la tassazione diversa in base al tipo di combustibile, favorendo in particolare i combustibili meno inquinanti;

3) mettere a fuoco nuovi strumenti d'intervento (accise energetiche, quote d'emissione a titolo oneroso, obblighi di emissione sul mercato);

4) introduzione d'imposte che correggono nel tempo la maggior parte delle forme d'inquinamento. E che hanno conto in aggiunta un'analisi costi/benefici che solo nel tempo si può misurare, andando a variare le imposte ambientali in base alle caratteristiche economiche;

5) La speranza è che si sviluppi un quadro d'intervento coerente e multilivello dove si intrecciano le varie discipline e norme a livello globale, nazionale e sub-nazionale.

Per trovare un'imposizione ambientale ottimale c'è bisogno di osservare un quadro fiscale⁸ generico. In Italia il quadro è il seguente:

- le imposte maggiori di circa il 50,3% sono quelle sul lavoro, con particolare riferimento alla componente dei contributi sociali sia per gli individui che per le imprese;

- l'aliquota minore è quella sul consumo; l'Italia infatti applica sui consumi un'aliquota molto inferiore a differenza di quella di altri paesi europei;

⁷ V. FICARI, G. SCANU, *"Tourism Taxation. Sostenibilità ambientale e turismo fra fiscalità locale e competitività"*, ed. Giappichelli p. 124, 2013.

⁸ Si faccia riferimento a F. MARCHETTI, *"Tassa, imposta, corrispettivo o tributo ambientale?"*, in *Finanza locale*, 2004.

- vi è una situazione fiscale intermedia sui redditi d'impresa e sulle proprietà;
- riguardo l'IVA sono molto sviluppati i fenomeni di evasione ed elusione fiscale.

5. Le prospettive d'intervento della Commissione europea e lo studio della Legge delega come imposta

Il governo italiano all'interno del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), ha inserito delle misure volte a promuovere la fiscalità ambientale. Le misure più importanti sono le seguenti:

- semplificazione e correttezza del sistema fiscale;
- l'IRPEF come sistema duale, ciò significa che verrebbero assoggettate alla progressività solo i redditi da lavoro e assimilati, mentre gli altri redditi (incluso il reddito da lavoro autonomo sotto una certa soglia) rimarrebbero soggetti ad aliquote proporzionali.
- semplificazione dell'IRES, con riduzione dell'aliquota applicata per tutti quei comportamenti in linea con la transizione ecologica.
- riduzione delle spese fiscali per l'ambiente in linea con la transizione ecologica.

In particolare, nel testo della Commissione⁹ del Senato e della Camera e nell'art. 5 della proposta Legge delega emerge che essa a livello fiscale propone:

- "Il riordino, la semplificazione, e la stabilizzazione degli edifici privati per la riqualificazione energetica e antisismica per fornire un quadro chiaro alle famiglie e consente anche la cessione dei crediti fiscali";
- di aumentare gli incentivi per gli interventi di decarbonizzazione e riqualificazione ambientale, arrecando anche il meno possibile danni alle famiglie;
- di incrementare il limite della detraibilità IVA (40%), per tutti i

⁹ A. DI PIETRO, "La fiscalità ambientale in Europa e per l'Europa", Cacucci, p. 57, 2016.

veicoli a basse emissioni.

- di rimodulare la tassazione ambientale agli obiettivi del *Green Deal*, riducendo le emissioni di CO₂.

La proposta della Legge delega prevede una riforma del sistema fiscale, adeguando il sistema fiscale all'*European Green Deal*. Adeguare inoltre le aliquote indirette sulla produzione sui consumi di prodotti energetici al fine di ridurre le emissioni di gas e promuovere le fonti energetiche rinnovabili. Ma tutto ciò richiederebbe all'Italia (Paese molto indebitato), di ridurre le sue entrate a gettito fiscale e questa è un'ipotesi non realista. Quindi l'unica cosa che si può sperare è il raggiungimento di questi obiettivi in 1-5 anni cioè nel primo anno i primi passi e così via. La prospettiva di riallocazione fiscale verde parte già dal 2014 con la Legge delega.

6. Come possibile soluzione: Il pacchetto FIT FOR 55 europeo

Il pacchetto della Comunità europea "*Fit For 55*", comprende alcune misure per regolare le normative comunitarie, le entrate del gettito fiscale alle politiche di fiscalità verde. Il pacchetto è diviso in vari settori cioè quattro. La prima parte riguarda la revisione direttiva sulla tassazione energetica e comprende i seguenti obiettivi (argomenti):

- Adeguamento del valore delle accise minime;
- Ridefinizione dei livelli minimi delle accise energetiche al fine di commisurarle a quelle del carbonio;
- Tante altre misure tra cui l'introduzione dei livelli minimi di tassazione per i carburanti usati nei trasporti marittimi.

La seconda parte del pacchetto riguarda la revisione del sistema europeo delle quote di emissione:¹⁰

Article I. Riduzione delle emissioni del 61%;

¹⁰ D. VERGNE, "Organizzazione Europea dei Consumatori, Perché non è consigliabile estendere lo scambio di quote di emissione (ETS) al trasporto su strada e agli edifici", FIRE, Febbraio 2021.

Article II. Riduzione delle quote distribuibili gratuitamente al settore aereo entro la fine del 2026;

Article III. Destinare le entrate nette in misura del 100% alle tematiche ambientali;

Article IV. Destinare il 25% delle entrate sui trasporti alle famiglie vulnerabili, microimprese e utenti del trasporto su strada.

La terza parte del pacchetto è il Carbon Border Adjustment Mechanism che prevede:

- Dal 2026 chi vuole emettere gas serra dovrà avere una particolare certificazione (acquisita a titolo oneroso);

- Il prezzo applicato all'importo delle immissioni importate varia da settimana a settimana;

- Dal 2026 eliminazione delle quote gratuite che riguardano (il cemento, l'acciaio, l'alluminio, l'elettricità, fertilizzanti), per favorire la fiscalità verde.

A tal proposito si stimano più entrate per 5,2 milioni da destinare a sussidi ambientali. La quarta parte del pacchetto riguarda il contributo nazionale sui rifiuti di plastica da imballaggio non riciclati;

- Si applica un'aliquota dello 0,8 Euro per ogni chilo di plastica (non riciclata), per favorire la fiscalità verde.

- A livello comunitario, però queste proposte¹¹ possono essere rallentate poiché anch'esse piene d'incognite e quindi queste iniziative potrebbero ritardare l'attivazione. Inoltre, a livello di bilancio comunitario in futuro potrebbero verificarsi maggiori uscite e minori entrate e nel bilancio comunitario le spese potrebbero inoltre essere già previste.

- Mezzi di trasporto.

Il carico fiscale superiore in Italia è quello che grava sui mezzi di trasporto in tema di tributi ambientali. Infatti, nel 2019 ha garantito un gettito fiscale pari a 0,7 miliardi di Euro, pari al 1,5% delle entrate tributarie in totale. Queste entrate quindi in termini di gettito fiscale

¹¹ A. KALINA, A. MEHTAP, *"The Emissions Trading Scheme proposal explained: changes and challenges ahead"*, European Trade Union Institute, Settembre 2021.

sono appetibili, stabili e prevedibili ma queste imposte in termini di fiscalità verde devono essere rimodulate. Ad esempio, i mezzi di trasporto vengono tassati per peso, potenza, dimensioni, consumi, emissioni, ecc... Invece dovrebbero essere tassati anche sulla collocazione spazio-temporale relativamente all'uso che se ne fa e ai chilometri percorsi. In base ai fenomeni possiamo regolarci sul fenomeno inquinante.¹² Inoltre, le auto normali sono soggette a bollo e superbollo, invece le auto tra i vent'anni e i ventinove anni d'anzianità al nulla assoluto, invece rappresentano una maggiore fonte inquinante. Il segreto sarebbe quello di trovare la giusta equità tra tassazione verde, aumento del gettito fiscale e crescita del bilancio in termini di entrate per destinare fondi all'ambiente. Un altro ambito molto importante sono i mezzi aerei, dove si va ad incidere sui permessi di emissione e la revisione della ETD, ma purtroppo la conferenza di Chicago non dà una soluzione anti-ambientalista, e questo consiste cioè nell'esenzione della tassazione sui carburanti. Ma questa soluzione va ad incrementare l'inquinamento, e non persegue gli scopi della fiscalità verde.

7. Caso carburanti ed energia in Italia

In Italia nonostante le aliquote applicate siano alte, sui consumi¹³ di carburante vengono applicate percentuali molto basse, e questo forse perché influiscono poco sul gettito fiscale generale. Poiché in Italia tutte le aliquote in generale sono molto alte, l'impatto delle aliquote sui carburanti sembra quasi che impattino poco. Le aliquote, gli impatti fiscali vanno corretti in base ad alcune condizioni stabilite dal "Fit For 55" in termini di impatto ambientale positivo e fiscalità verde. Gli interventi sono i seguenti:

¹² A. PERRA, *"Come una riforma ambiziosa e rapida dell'EU-ETS sia essenziale per raggiungere i nuovi obiettivi climatici"*, EURACTIVE, luglio 2021.

¹³ P. SALZA, *"Strategie per l'ottimizzazione di sistemi di produzione e utilizzazione di energia in ipotesi di penetrazione significativa di fonti rinnovabili"*, in *Africa Rivista*, 2009.

Un intervento sul gap fiscale benzina, gasolio, purtroppo le aliquote, attualmente come stanno ora, vanno a favore della benzina che rappresenta un carburante a maggior impatto sull'ambiente. Quindi una possibile soluzione sarebbe quella di aumentare le aliquote sulla benzina per aumentare il gasolio.

2) Una seconda condizione è un intervento sul gpl e sul metano. Andando ad applicare su questi due carburanti un'aliquota pari ai 2/3 di quella prevista per diesel e benzina.

3) Una riduzione delle agevolazioni che riguarda il settore agricolo. Le macchine utilizzate nel settore¹⁴ agricolo consumano carburanti, e c'è una tassazione ridotta sui carburanti di queste macchine, queste agevolazioni vanno ridotte perché le macchine agricole inquinano.

4) Anche nel settore marittimo vanno aumentate le aliquote di tassazione, poiché le emissioni marittime provocano "impatto ambientale in negativo".

Il settore dell'energia in Italia ha livelli impositivi già alti, ciò rende difficile prevedere grandi margini di manovra nel campo delle energie, fiscalità verde e di aliquote. Anche qui sono state introdotte azioni volte a salvare l'impatto ambientale attraverso il meccanismo delle politiche verdi. Le condizioni sono le seguenti:

- Ridurre le agevolazioni fiscali rivolte alle grandi imprese che consumano un certo totale di energia elettrica (totale di energia consumate superiore al normale).
- Eliminare le aliquote vantaggiose per quanto riguarda (metano, carbone, Gpl).
- Introdurre più entrate aggiuntive in termini di gettito fiscale per quanto riguarda le entrate relative ai permessi di emissione.
- Inserire in bolletta l'onere della componente incentivamente Asos relativa al sostegno delle energie rinnovabili.¹⁵

¹⁴ S. BELLOCCHI, M. MANNO, M. NOUSSAN, M.G. PRINA, M. VELLINI, *"Electrification of transport and residential heating sectors in support of renewable penetration: Scenarios for the Italian energy system"*, Elsevier, 2020.

¹⁵ L. DI MARCO, *"Obiettivi di sviluppo sostenibile e politiche europee: dal Green Deal al Next Generation EU"*, Roma, Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile

8. Come tassare le risorse in esaurimento ed esaurite?

Lo strumento tributario o para-tributario (le imposte, i tributi) nel caso delle risorse naturali per disincentivare lo spreco di risorse naturali non disponibili illimitatamente in natura oppure disponibili ma che hanno un impatto rilevante sull'ambiente. Ne sono esempi alcune manovre fiscali volte alla risoluzione di alcuni problemi ambientali attraverso le politiche fiscali "green".¹⁶ Una prima risoluzione potrebbe essere l'incremento del tributo speciale per il deposito in discarica dei rifiuti. La normativa internazionale dovrebbe introdurre dei range minimi "alti" per disincentivare il deposito di eccessivi rifiuti nelle discariche. Per quanto riguarda i canoni idrici essi già vengono applicati agli usi, alle quantità che ne facciamo delle acque pubbliche. Qui la manovra fiscale potrebbe essere quella che parte dallo Stato circa l'introduzione di canoni idrici minimi per uso (tipologia d'uso). Questo consentirebbe una maggiore entrata di gettito fiscale e un uso responsabile¹⁷ dell'acqua. Anche per quanto riguarda l'estrazione dei materiali di cava c'è bisogno dell'introduzione di oneri aggiuntivi in termini di tassazione, qui come ricavo si avrebbe un uso responsabile delle risorse per l'ambiente e inoltre si incentiva ancor più l'utilizzo di risorse "non subito esauribili" e un maggior gettito fiscale. Bisogna inoltre incentivare i tributi sull'estrazione degli idrocarburi solidi e diretti (visti come risorse non rinnovabili). Questi tributi dovrebbero essere applicati alla quantità di risorsa estratta. Questo incentiva il ricorrere a risorse alternative per l'ambiente e a maggiori entrate fiscali. Un'altra manovra sensata riguarderebbe la tassazione sugli input chimici in agricoltura sul fatturato in particolare si potrebbe incentivare invece l'uso dei

(ASviS), 2020.

¹⁶ E. DE FALCO, "L'armonizzazione fiscale e le tasse ecologiche", in *Riv. Giur. Ambiente*, pp. 643 e ss. 2004,

¹⁷ F. GALLO, "Disuguaglianze, giustizia distributiva e principio di progressività", *Rassegna Tributaria*, 2012

fitosanitari agevolando l'IVA al 10%. Invece sui prodotti chimici si dovrebbe ridurre la tassazione.

9. Le misure fiscali orizzontali per la salvaguardia dell'ambiente

Le misure orizzontali rappresentano l'insieme di strategie volte al miglioramento della sostenibilità¹⁸ ambientale con l'aiuto delle manovre sulle politiche fiscali. Ad oggi le possibili soluzioni, secondo recenti studi per l'adozione delle politiche fiscali verdi sono le seguenti:

1 monitorare continuamente oltre l'ISTAT anche il gettito fiscale in entrata e gli impatti ambientali che le imposte generano sull'ambiente in termini di "Incentivi e Disincentivi";

2 un'indicizzazione periodiche delle aliquote applicate ai tributi ambientali in modo da preservarne i valori reali in base al contesto.¹⁹ Quindi senza l'applicazione di imposte ad aliquote fisse che non sarebbero più benevoli per l'ambiente in caso di variazione del contesto;

3 le politiche di bilancio dovrebbero essere sottoposte a screening di efficacia ed efficienza per misurarne il loro impatto sull'ambiente;

4 tutte le misure di politiche fiscali dovrebbero essere coerenti a livello nazionale, internazionale e comunitario. In modo da adottare normative coese per salvaguardare l'impatto ambientale.

10. Risultati di ricerca e conclusioni

Lo Stato sente l'esigenza di ridurre le imposte sui redditi derivanti dall'impiego di fattori²⁰ di produzione. Questa misura guardata in

¹⁸ B. ARDÙ, "Chi investe in green economy crea occupazione", La Repubblica, 2017.

¹⁹ B. PAGAMICI, "Terzo Settore: impresa sociale e società benefit a confronto", IPSOA, 2016.

²⁰ M. NOUSSAN, B. NASTASI, "Data Analysis of Heating Systems for Buildings - A Tool for Energy Planning, Policies and Systems Simulation", Energies, Gennaio 2018.

chiave realistica ridurrebbe di molto le entrate di gettito fiscale. A tal punto le imposte ambientali ridurrebbero di gran lunga questo gap, causando maggiori entrate fiscali. Ma nell'applicazione di queste politiche fiscali verdi si deve tener conto di vari fattori:

1. dei miglioramenti ambientali che questi disincentivi in termini di imposta e portano nel corso del tempo ad un minor gettito fiscale;
2. la difficoltà nell'attuazione (anche tra gli Stati e questo perché dovrebbe esserci una normativa unica e ad Hoc), per portare a risultati ottimali;
3. inoltre, ci vorrebbero delle previsioni presenti e future più precise per migliorare le politiche fiscali verdi.

Per concludere ci si augura che l'argomento susciti più attenzione sia nei confronti degli studiosi tributari che degli economisti.