



UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PADOVA

**DIPARTIMENTO DI SCIENZE ECONOMICHE ED AZIENDALI
"M.FANNO"**

**DIPARTIMENTO DI DIRITTO PUBBLICO, INTERNAZIONALE E
COMUNITARIO**

CORSO DI LAUREA IN ECONOMIA E MANAGEMENT

PROVA FINALE

**L'ABROGAZIONE DEL TESTO UNICO SULLE TASSE
AUTOMOBILISTICHE E L'AUMENTO DELLE ACCISE SULLA
BENZINA IN ITALIA**

RELATORE:

CH.MO PROF. MAURO BEGHIN

LAUREANDA: CLAUDIA SANGUEDOLCE

MATRICOLA N. 1066447

ANNO ACCADEMICO 2015 – 2016

Indice

Introduzione.....	3
Capitolo 1	
La proposta di abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche: presentazione e analisi oggettiva.....	6
1.1 La tassa di circolazione	6
1.2 Le accise.....	6
1.3 Il contenuto della proposta.....	7
Capitolo 2	
La proposta di abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche e il conseguente comportamento dei contribuenti.....	11
2.1 Le accise come tasse “occulte”	11
2.2 La percezione del contribuente della tassazione.....	16
2.3 La proposta e i relativi effetti sui consumi.....	20
Capitolo 3	
Il rapporto tra decisore fiscale e contribuente.....	23
3.1. Il mascheramento fiscale nell’istituto della sostituzione d’imposta	23
3.2 Uno sguardo dall'alto	26
3.2.2 La curva di Laffer e la “compliance” tra cittadino e Stato	27
Conclusioni.....	33
Bibliografia	37

Introduzione

Un solido equilibrio quantitativo tra attività e passività dell'amministrazione di uno Stato è condizione imprescindibile per la sua sopravvivenza. Esso rappresenta l'obiettivo primario di ogni planning politico, l'elemento cardine a cui si avvitano tutte le altre decisioni sull'organizzazione della collettività. La spesa pubblica, voce passiva di bilancio, raccoglie tutti i beni e i servizi acquistati dallo Stato e dagli enti pubblici.

A finanziarla, in Italia, in un'utopica condizione di autosufficienza economica, non vi è metodo alternativo alla tassazione. Dunque ogni processo decisionale sull'assestamento della finanza pubblica è relativo alla natura dei beni da concedere, dei servizi da erogare ai cittadini e al livello di pressione fiscale da far gravare sugli stessi.

Tali decisioni non sono influenzate solo da condizioni interne al paese, quali possono essere le esigenze della collettività e gli ideali del partito rappresentante in un dato momento, ma le più influenti variabili euristiche vigono a livello macroeconomico. Oggi, infatti, l'Italia è inserita, con tutti gli altri Paesi, in una fitta rete internazionale costituita da connessioni di natura giuridica, economica e finanziaria che, nel tentativo di ampliarne il margine di libertà, difendendo e promulgando principi di giustizia, paradossalmente, la blocca entro certi spazi d'azione. Le direttive e i regolamenti dell'Unione Europea, la globalizzazione dei mercati e la crisi di altri Paesi della suddetta rete, sono i principali impulsi della condotta economica negli ultimi cinquant'anni nel nostro territorio. Un importante esempio delle rilevanti conseguenze fiscali in campo interno (in Italia, ma anche in tutte le altre nazioni caratterizzate da un'economia di tipo occidentale, in linea con la logica "a rete" prima concettualizzata) di una certa situazione economica in un paese estero è stata, tra il 2005 e il 2010, la crescita della spesa pubblica, la diminuzione delle entrate pubbliche sul PIL e dunque l'espansione dei debiti, originatasi dalla crisi finanziaria statunitense dell'autunno del 2008. L'autorevole *The Economist* nel numero del 26 settembre 2009 definiva quella attuale come *la più grande espansione fiscale, in tempo di pace, della storia* (p. 80). *The Economist* si riferiva ai risvolti fiscali della crisi economico-finanziaria del 2008, tamponata dagli stati con un massiccio ricorso ai tagli fiscali e alla spesa pubblica, sotto forma di aiuti di stato alle banche e alla produzione/consumo. Gli stimoli fiscali hanno prodotto- in praticamente tutti i paesi occidentali, a partire dagli Stati Uniti- profondi deficit nei bilanci pubblici che richiedono

misure draconiane e prolungate per ridurne la portata (Ferrari 2011, p.1). Infatti, per ristabilire l'agognato equilibrio di bilancio, sono necessarie manovre che riducano la spesa pubblica e aumentino il prelievo fiscale.

La fiscalità è il più grande canale entro cui lo Stato si inserisce nell'economia, plasmandola e curandola ove necessario. In Italia, il cui rapporto debito su PIL era già del 105,1% nel 2000, le conseguenze della crisi statunitense sono state particolarmente sentite, e hanno contribuito a portare il dato al 115,3% nel 2010 e al 132,3% nel 2014 (fonte Eurostat). Il 22 luglio 2016 Eurostat rileva che il "rapporto debito/Pil italiano è tornato a crescere nel primo trimestre 2016, raggiungendo il 135,4% (con aumento del +2,7%), tra i Paesi Ue rispetto agli ultimi 3 mesi del 2015, quando era al 132,7%".

In questo contesto di crisi, di malcontento della popolazione, di aspettative negative e di sfiducia nei mercati, la fiscalità riveste un ruolo di primo piano sulla scena politica del nostro Paese, comportando con sé questioni rilevanti non solo a livello economico ma, se si fa un'analisi più introspettiva, anche sociale e psicologico. Le decisioni in materia di finanza pubblica hanno infatti risvolti sul consenso elettorale del gruppo politico rappresentante. Assumersi la responsabilità di tali decisioni e mantenere allo stesso tempo un certo appoggio dai "rappresentati", in una situazione in cui sono necessarie misure che determinino un sacrificio in termini economici in capo ad ogni contribuente, che già soffre gli effetti della crisi, è l'arduo proposito dello statista moderno.

Un'immagine molto calzante della situazione descritta si trova, compiendo un'ampia digressione storica, nel *De Rerum Naturae* di Lucrezio, che fa luce sulla possibilità di manipolare la variabile percettiva individuale per rendere sopportabile un dato reale e raggiungere un certo fine.

*“Come i medici, quando cercano di dare ai fanciulli
il ripugnante assenzio, prima gli orli, tutt’attorno al bicchiere,
cospargono col dolce e biondo liquore del miele,
perché nell’imprevidenza della loro età i fanciulli siano ingannati,
non oltre le labbra, e intanto bevano interamente l’amara
bevanda dell’assenzio e dall’inganno non ricevano danno,
ma al contrario in tal modo risanati riacquistino vigore”.*

(De Rerum Naturae, Lucrezio)

Senza azzardare un confronto troppo diretto, si può calare lo scritto risalente al I secolo a.C. nell'attualità solo per quanto concerne l'aspetto concettuale: il "politico-medico" deve somministrare al "cittadino-fanciullo" l'amara medicina, necessaria per guarire.

L'unico modo è l'inganno. L'addolcire con il miele. Ed è proprio così oggi che si presentano le riforme: lavorando su quello che potrebbe essere definito il "marketing" della fiscalità. Manovre ben calibrate non solo per essere sopportate, ma anche addirittura desiderate dal contribuente, e che però nascondono quel retrogusto di assenzio percepibile solo da palati più fini.

La questione su cui è necessaria una riflessione è: quanto i cittadini/contribuenti "riacquistano vigore" dopo questi tentativi di cura applicati dal governo? Fino a che punto è giustificabile il mezzo di "persuasione" dall'auspicato fine di ripresa economica? Che questi mezzi non siano, al contrario, un'amplificazione degli effetti negativi della crisi? Al fine di analizzare il tema della fiscalità in questa sua dimensione più "soggettiva", più avanti presenterò il caso di una recentissima proposta di legge sulla materia fiscale che può essere esemplificativo dell'intreccio di tematiche economiche e insieme psicologiche nella spiegazione della sua genesi: la scelta di abrogare il testo unico sulle tasse automobilistiche e, in compenso, aumentare le accise sulla benzina.

Nel trattare queste tematiche toccheremo nozioni e istituti del diritto tributario che, con il suo insieme di principi e regole giuridiche, nella ricerca della perfetta convergenza di interessi dello Stato e dei cittadini, calibra la potente arma della tassazione affinché questa non diventi "di distruzione di massa". Faremo appello alla Scienza delle Finanze e ai pensatori promulgatori della recente disciplina della Psicologia Fiscale, la cui nascita, secondo Groenland (1992) è collocabile negli ultimi anni Settanta del Novecento e il suo sviluppo nei successivi anni Ottanta. Costoro, con gli strumenti della Psicologia, hanno perfezionato l'analisi sul problema fiscale attuale che, come vedremo, non può unicamente basarsi sul paradigma, dominante nell'economia, del contribuente razionale.

Capitolo 1

La proposta di abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche: presentazione e analisi oggettiva

Il 13 aprile 2016 viene presentata alla Camera dal movimento “Fare!”, con la firma dell’onorevole Caon, una proposta di legge volta a cancellare definitivamente la tassa di circolazione. Per coprire le ingenti entrate che da questa manovra verrebbero a mancare, l’intento, sempre dichiarato nella proposta, è quello di aumentare di circa 0,16 le accise sulla benzina. Prima di indagare sulla natura di questa riforma e sulle ripercussioni che ne deriverebbero in ambito economico, presentiamo il dettaglio di queste due tipologie di tributi: la tassa di circolazione (detta anche “bollo auto”) e l’accisa.

1.2 La tassa di circolazione

La fonte normativa principale della tassa di circolazione è il D.P.R. 5 **febbraio** 1953 n. 39 (*"Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche"*).

Si tratta di un tributo locale, applicato sul presupposto del possesso di autoveicoli o motoveicoli immatricolati in Italia, da versare alla Regione di residenza.

È dunque una tassa sul patrimonio, da pagare indipendentemente dall’utilizzo del mezzo. Sono esentati dal pagamento alcune categorie di veicoli (oppure soggetti a imposte ridotte) e i disabili.

1.1 Le accise

Le accise sono imposte “che gravano sulla fabbricazione e/o sulla importazione di particolari prodotti” (Beghin 2015, p.737). Tali prodotti in Italia sono principalmente quelli energetici, gli idrocarburi, l’energia elettrica, i tabacchi e gli alcolici.

A differenza dell’IVA, che pure è un’imposta sui consumi, le accise non si applicano sul prezzo, ma sulla quantità, fabbricata o importata, rapportata all’unità di misura del prodotto. In analogia al funzionamento dell’IVA, invece, tali imposte si caratterizzano per il meccanismo della traslazione: queste vengono versate a monte dal soggetto che

abbia realizzato il fatto economico (in questo caso gli operatori che si occupano dell'importazione e della fabbricazione dei prodotti sopra specificati) e poi caricate sul prezzo applicato ai consumatori finali, ai quali vengono definitivamente addebitate.

Il consumatore percepisce dunque l'accisa come "un elemento costitutivo del corrispettivo" (Beghin, 2015, p.738), anche se, proprio perché è solo il prezzo finale ad essere rivelato al consumatore, non si può neanche letteralmente affermare che l'accisa possa essere percepita, nel senso che si considerano rari i casi in cui il consumatore riesca a fare un distinguo tra il prezzo pagato per il prodotto e l'accisa applicata, per mancanza di informazioni.

Sul prezzo finale comprensivo di accisa viene poi calcolata l'IVA. Attraverso questo meccanismo, sottolinea Mauro Beghin nel suo manuale di Diritto Tributario a pagina 738 "si producono situazioni di vero e proprio cumulo tra l'accisa e l'IVA, apparentemente giustificato dal fatto che la stessa accisa, una volta liquidata nella fattura emessa dal fabbricante o dall'importatore si incorpora nel prezzo".

1.3 Il contenuto della proposta

La proposta di legge presentata alla Camera introduce l'auspicata manovra fornendo anzitutto qualche numero sulla tassa di circolazione. In particolare, si evidenzia il totale del parco veicoli circolante nel nostro Paese pari a 49.150.466 mezzi, secondo la fonte Automobile club d'Italia, constatando che l'Italia è tra i Paesi con la più alta motorizzazione *pro capite*. Sul testo che contiene il contenuto della proposta viene poi citata la Convenzione di New York del 4 giugno 1954 che disciplina la circolazione in Italia di veicoli appartenenti a persone residenti all'estero. Questa permette al proprietario, ma anche al conducente (il quale può essere una persona delegata o parente del titolare entro il terzo grado), l'esenzione dal pagamento del bollo di circolazione. Su questo argomento detta disciplina anche la normativa del codice della strada che, nell'articolo 132 del decreto legislativo n. 285 del 1992, precisa: "gli autoveicoli e i motoveicoli immatricolati all'estero (...) sono ammessi a circolare in Italia per la durata di un anno". Il dato che viene fornito sul totale dei veicoli immatricolati all'estero e circolanti in Italia è di circa 3.500.000. A questo punto, per convincere il lettore della convenienza della manovra, viene messo in luce il fenomeno dell'evasione sulla tassa di circolazione, sul problema dell'assicurazione e delle sanzioni amministrative non pagate

dai cittadini italiani “furbetti” che scelgono di immatricolare e reimmatricolare all’estero (in paesi come la Romania e la Bulgaria dove i premi assicurativi sono bassissimi e non si paga il bollo) veicoli e motoveicoli poi circolanti in Italia. A causa di questo fenomeno, la perdita del gettito fiscale potenzialmente derivante dalla tassa, secondo i dati forniti sul documento COM, è di circa 500 milioni di euro, senza considerare le sanzioni non pagate. Ma questo non è di certo l’unico caso che ci porta a riflettere su quanto sia forte l’esigenza nel nostro Paese di combattere l’economia sommersa, una condizione d’essere ormai qui profondamente radicata, una “malattia” del sistema che può essere fatale se non viene posto un rimedio efficace.

Nasce con l’obiettivo di ridurre i dati sull’evasione, almeno relativi alla tassa in questione, e per rispondere a forti esigenze di semplificazione della struttura amministrativa che la caratterizza, l’idea del gruppo presenziato dall’onorevole Caon di abrogare il testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e sostituire l’articolo 17 del DLG 21 dicembre 1990 n. 398, con il seguente:

“ART. 17. – 1. Le regioni a statuto ordinario possono istituire con proprie leggi un’imposta regionale sulla produzione e sul consumo di carburante per autotrazione, erogato dagli impianti di distribuzione ubicati nelle rispettive regioni, in misura non eccedente euro 0,20 al litro.

1. Le regioni possono, con successive leggi, modificare l’aliquota dell’imposta di cui al comma 1 fino ad un massimo di euro 0,30 al litro.

2. Le entrate derivanti dall’imposta di cui al presente articolo sono destinate ai seguenti interventi:

- a) manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture viarie di competenza degli enti locali;
- b) potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico locale;
- c) realizzazione di piste ciclabili di interesse regionale o locale;
- d) progetti di sensibilizzazione in materia di educazione stradale nelle scuole. “

Il nuovo tributo, che verrebbe applicato sulla produzione e sul consumo di carburante – dunque non più sul possesso ma sull’acquisto e a prescindere dal mezzo cui quell’acquisto si riferisce - rende il versamento dello stesso conseguenza inevitabile della circolazione in Italia. La possibilità di “esportare” quantità di gettito fiscale viene dunque eliminata.

La manovra comunque non viene presentata solo nella sua funzionalità di eliminare una volta per tutte il fenomeno dell’evasione nel settore auto, ma viene descritta anche nel suo aspetto “green friendly”. Facendo leva sull’equità e sulla ragionevolezza dell’applicazione del principio europeo “chi inquina paga” (che invita i Paesi a far ricorso alla leva fiscale per aumentare il costo delle condotte che comportano diseconomie esterne, in linea con il pensiero pigouviano), il nuovo tributo viene definito “ambientale in senso stretto”, poiché il presupposto che ne implica il pagamento, secondo la definizione data dalla Commissione europea, presenta una relazione diretta con un fatto materiale considerato dannoso per l’ambiente, e in questo caso si tratta del consumo di carburante che produce emissioni di CO₂. A pagare di più non è solo “chi fa più chilometri”, ma anche chi possiede automobili ormai obsolete, che effettivamente consumano di più, favorendo il ricambio di un parco veicoli in Italia ormai vetusto.

A tal proposito è interessante notare che un’imposta sull’ambiente non sia meramente diretta al perseguimento di una finalità che risieda nella tutela stessa dell’ambiente e dunque extrafiscale. La connotazione “ambientale” del tributo è legata infatti alla caratteristica del suo presupposto e non anche nell’impiego del gettito.

Il nuovo tributo regionale in questione, essendo un’accisa sui carburanti, viene inoltre definita “di scopo”, ovvero strumentale anzitutto al finanziamento di determinate spese o servizi, di cui al comma 2 del nuovo articolo 17 proposto.

Secondo Flavio Tosi, leader del movimento “Fare!”, la proposta in questione è “*di buon senso, intuitiva, semplice*”, e in pochi lo mettono in dubbio. Lo slogan “chi inquina paga”, le nobili finalità della manovra e l’abolizione di una delle tasse più odiate dagli italiani sono tutti elementi che in effetti vendono molto bene la proposta ai contribuenti.

Possiamo quindi constatare che siano presenti le giuste condizioni perché questa proposta di legge venga accolta, ma per completare e approfondirne l’analisi, sarebbe interessante adottare anche un punto di vista diverso, che ci faccia focalizzare sulla rappresentazione sociale del provvedimento, dunque sui suoi risvolti “soggettivi”, che ne spiegano

l'efficacia mediatica e arrivano a dedurre il significato intrinseco ed effettivo, con le sue accezioni, in questo caso, negative.

Capitolo 2

La proposta di abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche e il conseguente comportamento dei contribuenti

2.1 Le accise come tasse “occulte”

Abbiamo precedentemente visto che le accise, essendo imposte di consumo, in Italia si caratterizzano per la loro capacità di “confondersi” nel corrispettivo applicato al consumatore finale per il particolare bene ceduto. Per ottemperare alla necessaria esigenza di perforare “il velo di Maya” della fiscalità e soddisfare la curiosità di qualche contribuente più attento, qui in seguito viene riportato un elenco aggiornato al 2016 fornito dalla testata online “Marketmovers”, del totale delle accise, e del relativo ammontare, applicate su un litro di carburante:

- € 0,000981: finanziamento della guerra d’Etiopia del 1935-1936;
- € 0,00723: finanziamento della crisi di Suez del 1956;
- € 0,00516: ricostruzione post disastro del Vajont del 1963;
- € 0,00516: ricostruzione post alluvione di Firenze del 1966;
- € 0,00516: ricostruzione post terremoto del Belice del 1968;
- € 0,0511: ricostruzione post terremoto del Friuli del 1976;
- € 0,0387: ricostruzione post terremoto dell’Irpinia del 1980;
- € 0,106: finanziamento della guerra in Libano del 1983;
- € 0,0114: finanziamento della missione in Bosnia del 1996;
- € 0,02: rinnovo del contratto degli autoferrotranvieri del 2004;
- € 0,005: acquisto di autobus ecologici nel 2005;
- € 0,0051: terremoto dell’Aquila del 2009;
- € 0,0073: finanziamento della manutenzione e la conservazione dei beni culturali, di enti ed istituzioni culturali nel 2011;
- € 0,04: arrivo di immigrati dopo la crisi libica del 2011;

€ 0,0089: alluvione in Liguria e Toscana nel novembre 2011;
€ 0,082 (€ 0,113 sul diesel): decreto “Salva Italia” del governo Monti nel dicembre 2011;
€ 0,02: finanziamento post terremoti dell’Emilia del 2012.

Il totale delle accise è pari alla non modica cifra di 0,42 centesimi per litro. È interessante notare come molte di queste siano strumentali al finanziamento di calamità naturali o guerre avvenute più di cinquant’anni fa. Naturalmente a questo punto ci si chiede cosa si paga ogni qualvolta si alimenta la propria auto. Inoltre, a questo dato vanno aggiunte le accise autonome sui carburanti che le Regioni possono imporre dal 1999 grazie ad un decreto legislativo e l’imposta di fabbricazione. Sul prezzo del carburante, comprensivo di tutte le accise, viene calcolata l’Iva, attualmente al 22%, ma prevista in aumento nei prossimi anni.

Nelle successive pagine sono riportati i grafici, forniti dall’Unione petrolifera e aggiornati al 2016, relativi all’incidenza fiscale sul gasolio e sulla benzina in Italia e negli altri Paesi UE.

Il primo dato che richiama la nostra attenzione, per quanto concerne sia la benzina sia il gasolio è l’importo delle accise nel nostro Paese, dato dal totale delle accise sopra riportate più l’imposta di fabbricazione e al netto delle addizionali regionali, complessivamente pari a 0,728 per la benzina e 0,617 per il gasolio. L’importo risulta secondo per grandezza rispetto ai vicini europei.

Per quanto riguarda il totale dell’incidenza fiscale, il podio è sempre nostro. Sul prezzo della benzina l’incidenza fiscale in Italia, pari a 67,3%, è terza per grandezza rispetto ai paesi dell’UE, superata dall’Olanda che registra un 68,6% e dal Regno Unito con il primato del 68,9%. Con questo dato l’Italia surclassa la media europea di 2,9 punti percentuali. L’incidenza fiscale sul prezzo del gasolio invece ci assegna un secondo posto con un 64,8%, superati solo dal 68,4% del Regno Unito. In questo caso siamo sopra la media europea di ben 6,2 punti percentuali.

È doveroso, a questo punto, riflettere sull’iniziativa legislativa che aggiungerebbe alle accise sopra menzionate un’ulteriore di circa 16 centesimi al litro. Abbiamo visto l’UE benedire questa manovra poiché, nella sua attuazione, comporterebbe l’applicazione del

principio “chi inquina paga”. Alla luce dei fatti però, di fronte agli effettivi importi delle accise versate da più di cinquant’anni dai contribuenti, è impossibile negare che, in Italia, chi inquina paga già. “Dal punto di vista ambientale” - dice Gabriele Masini del quotidiano delle fonti delle energie, citato sulla testata online “L’Espresso”, il quale pure riflette sull’incoerenza di tale situazione - "l’Italia già penalizza chi guida di più, infatti le accise nel nostro Paese sono le seconde più alte d’Europa. Per cui il nostro Stato tassa già fortemente gli automobilisti rispetto alle Nazioni in cui la *carbon tax* è stata approvata". Di certo qui il problema concerne scelte politiche incentrate sullo spostamento del carico tributario da una categoria di soggetti ad un’altra, e di certo non esiste né mai esisterà una formula esatta che definisca le giuste decisioni riguardo al prelievo fiscale e al relativo impiego sotto forma di spesa pubblica, che renda gli oneri sociali imposti proporzionali ai benefici ricevuti dai cittadini. Nel caso esaminato nel presente lavoro però esiste un punto di contatto e allo stesso tempo di contrasto con i principi del diritto tributario. Infatti vediamo che su un certo presupposto di tassazione, il consumo di carburante, cade già una rilevante imposizione fiscale, ovvero le accise viste prima che non trovano più una giustificazione d’essere, quindi pare illogico introdurre e giustificare una nuova imposta sui carburanti, comunque mantenendo e legittimando le precedenti. È allora evidente che in questo caso non esiste un equilibrio tra il principio europeo e il presupposto della tassazione.

Incidenza della fiscalità sui prezzi della Benzina

Nei paesi della UE (13 Giugno 2016)

(Euro/litro)						
	Prezzo al netto tasse	Accisa	Iva	Prezzo alla pompa	Incidenza fiscale %	% Iva
AUSTRIA	0,467	0,493	0,192	1,152	59,5	20,0
BELGIO	0,471	0,619	0,229	1,319	64,3	21,0
BULGARIA	0,442	0,363	0,161	0,966	54,2	20,0
CIPRO	0,501	0,490	0,188	1,179	57,5	19,0
CROAZIA	0,465	0,513	0,244	1,222	61,9	25,0
DANIMARCA	0,548	0,619	0,292	1,459	62,4	25,0
ESTONIA	0,491	0,423	0,183	1,097	55,2	20,0
FINLANDIA	0,507	0,653	0,278	1,438	64,7	24,0
FRANCIA	0,483	0,648	0,226	1,356	64,4	20,0
GERMANIA	0,482	0,655	0,216	1,352	64,4	19,0
GRECIA	0,483	0,680	0,268	1,431	66,2	23,0
IRLANDA	0,465	0,608	0,247	1,319	64,8	23,0
ITALIA (*)	0,485	0,728	0,267	1,480	67,3	22,0
LETTONIA	0,465	0,445	0,191	1,100	57,8	21,0
LITUANIA	0,474	0,434	0,191	1,099	56,9	21,0
LUSSEMBURGO	0,498	0,462	0,163	1,123	55,7	17,0
MALTA	0,535	0,549	0,195	1,280	58,2	18,0
OLANDA	0,477	0,778	0,264	1,519	68,6	21,0
POLONIA	0,458	0,380	0,193	1,031	55,6	23,0
PORTOGALLO	0,482	0,671	0,265	1,418	66,0	23,0
REGNO UNITO	0,435	0,729	0,233	1,396	68,9	20,0
REP. CECA	0,432	0,475	0,191	1,098	60,6	21,0
ROMANIA	0,476	0,451	0,185	1,112	57,2	20,0
SLOVACCHIA	0,487	0,570	0,211	1,268	61,6	20,0
SLOVENIA	0,451	0,564	0,223	1,238	63,6	22,0
SPAGNA	0,518	0,462	0,206	1,186	56,3	21,0
SVEZIA	0,488	0,677	0,291	1,456	66,5	25,0
UNGHERIA	0,479	0,389	0,234	1,103	56,5	27,0

(*) al netto delle addizionali di accisa sulla benzina presenti in diverse regioni italiane

	Prezzo al netto tasse	Accisa	Iva	Prezzo alla pompa	Incidenza fiscale %	% Iva
medie ponderate						
area euro	0,485	0,644	0,235	1,363	64,4	20,8
ue 28	0,474	0,631	0,232	1,338	64,6	21,0

Fonte: Direzione generale Energia della Commissione Ue

Incidenza della fiscalità sui prezzi del gasolio auto

Nei paesi della UE (13 Giugno 2016)

(Euro/litro)						
	Prezzo al netto tasse	Accisa	Iva	Prezzo alla pompa	Incidenza fiscale %	% Iva
AUSTRIA	0,480	0,410	0,178	1,068	55,0	20,0
BELGIO	0,468	0,465	0,196	1,128	58,6	21,0
BULGARIA	0,462	0,330	0,158	0,951	51,4	20,0
CIPRO	0,515	0,461	0,185	1,161	55,6	19,0
CROAZIA	0,493	0,406	0,225	1,124	56,1	25,0
DANIMARCA	0,551	0,424	0,244	1,218	54,8	25,0
ESTONIA	0,496	0,393	0,178	1,067	53,5	20,0
FINLANDIA	0,499	0,493	0,238	1,231	59,4	24,0
FRANCIA	0,457	0,511	0,193	1,161	60,6	20,0
GERMANIA	0,474	0,470	0,179	1,124	57,8	19,0
GRECIA	0,558	0,339	0,206	1,104	49,4	23,0
IRLANDA	0,476	0,499	0,224	1,199	60,3	23,0
ITALIA	0,464	0,617	0,238	1,319	64,8	22,0
LETTONIA	0,437	0,350	0,165	0,953	54,1	21,0
LITUANIA	0,483	0,330	0,171	0,983	50,9	21,0
LUSSEMBURGO	0,478	0,335	0,138	0,951	49,8	17,0
MALTA	0,511	0,472	0,177	1,160	56,0	18,0
OLANDA	0,479	0,492	0,204	1,176	59,2	21,0
POLONIA	0,455	0,332	0,181	0,969	53,0	23,0
PORTOGALLO	0,490	0,456	0,217	1,163	57,9	23,0
REGNO UNITO	0,445	0,729	0,235	1,408	68,4	20,0
REP. CECA	0,457	0,405	0,181	1,044	56,2	21,0
ROMANIA	0,499	0,420	0,184	1,102	54,8	20,0
SLOVACCHIA	0,499	0,406	0,181	1,086	54,1	20,0
SLOVENIA	0,438	0,489	0,204	1,130	61,3	22,0
SPAGNA	0,505	0,368	0,183	1,057	52,2	21,0
SVEZIA	0,513	0,598	0,278	1,389	63,1	25,0
UNGHERIA	0,499	0,358	0,231	1,088	54,1	27,0
medie ponderate	Prezzo al netto tasse	Accisa	Iva	Prezzo alla pompa	Incidenza fiscale %	% Iva
area euro	0,476	0,475	0,198	1,149	58,6	20,8
ue 28	0,474	0,492	0,202	1,168	59,4	20,9

Fonte: Direzione generale Energia della Commissione Ue

2.2 La percezione del contribuente della tassazione

La particolarità messa in luce nei paragrafi precedenti è che esistano ancora tributi creati molto tempo fa per rispondere alle esigenze di piani di finanziamento non più attuabili, e che i contribuenti, già sottoposti al relativo pagamento, oggi sono disposti ad accettarne un aumento. Si deduce quindi che il contribuente, molto probabilmente, non è pienamente consapevole della quantità e della funzionalità dei prelievi fiscali che subisce.

La Scienza delle Finanze insegna che i tributi modificano la distribuzione del reddito nella società, e ogni decisione di finanza pubblica che aumenti o riduca il livello di spesa e di prelievo fiscale comporta sia costi che benefici sociali, in termini di perdita/ guadagno in capo ai contribuenti. Ovviamente, poiché i contribuenti non possono avere un'informazione perfetta sull'effettivo importo del gettito totale fiscale e il relativo impiego in termini quantitativi, sia per la vastità e complessità del sistema, sia per il tecnicismo che lo caratterizza, i dati oggettivi relativi ai costi e alle spese differiscono sempre da quelli "soggettivi", ovvero da quelli che i contribuenti si rappresentano. La composizione di questi costi e benefici sociali percepiti, e spesso non effettivi, contribuisce, in maniera molto rilevante, a determinare il consenso/ dissenso elettorale, incidendo dunque sulla longevità della carica di chi legifera.

In un Paese come l'Italia, caratterizzato da una storia fiscale molto pesante che ha consolidato nella cultura un'avversione reciproca tra contribuenti e Fisco, e soprattutto, caratterizzato da un sistema di divulgazione di notizie e fatti politici molto orientato ad evidenziare il lato negativo dell'andamento economico, aumentare il prelievo fiscale ad oltranza, come classica misura per cercare di risanare le cifre record dei deficit di bilancio, è difficile. Si tratta di una politica che, come abbiamo già accennato nell'introduzione di questo elaborato, risulterebbe indigesta alla popolazione, farebbe venir meno il consenso elettorale creando poi un circolo vizioso di continua sfiducia, malessere e instabilità del governo e che porterebbe al definitivo collasso del Paese.

È difficile, ma i fatti dimostrano che non sia impossibile. Il decisore fiscale italiano infatti fa leva proprio su quella dissonanza cognitiva tra Fisco e contribuente e tenta di agire più sul dato "soggettivo", sulla rappresentazione del contribuente del sistema di tassazione. Con uno sfrenato utilizzo di strumenti psicologici può conoscere e poi plasmare i dati soggettivi, per "persuadere" i contribuenti e rendere tollerabile il pagamento delle pesanti imposte caratterizzanti il paese e la situazione economica attuale in particolare.

A riflettere su questo punto fu già nel 1863 il filosofo, matematico ed economista Cournot, il quale, nel suo trattato “La teoria della ricchezza” (che noi troviamo tradotto in italiano a cura di Elena Franco Nani, nella raccolta “Opere”), allude alla propensione del decisore fiscale ad aggiungere continui tributi, non lasciando alcuno spazio all'accorgimento e al discernimento del contribuente.

“Bisognava soltanto concedere alle imposte già fissate il tempo di *sedersi*, in modo che nessuno si rendesse più conto in misura eccessiva, con la percezione del proprio malessere, dello sforzo che era necessario compiere per sopportare la propria parte di peso, cosicché rimanesse ancora un margine per l'imposizione di una nuova tassa, che avrebbe provocato un malessere passeggero.” (Cournot, 1863, p. 549)

L'abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche libera il contribuente da un aggravio economico di un peso non irrilevante, il cui importo è ben definito e quindi percepito nel suo intero ammontare nel momento del pagamento. Le accise che andrebbero a sostituire questa somma sarebbero invece pagamenti ridotti e ripetuti che, anche se nel loro complesso superassero l'importo del bollo, comunque ne renderebbero più tollerabile l'esborso monetario poiché le “rate” in cui viene suddiviso il tributo da sole non supererebbero mai la “soglia del dolore” del contribuente, come invece sembra accadere con il bollo auto che infatti viene considerata una tra le tasse più odiate dagli italiani.

Ad impedire al contribuente di avere una consapevolezza completa ed esatta della situazione dal punto di vista quantitativo, vi sono due ulteriori elementi. Il primo è la natura di “imposta di consumo” delle accise che, in quanto tali, sono facilmente applicabili e riscuotibili dal governo poiché, abbiamo visto, gravano su beni difficilmente occultabili ma che, con anche un gioco di parole, le stesse vengono poi “occultate” nel prezzo del bene a cui si riferiscono. In questo caso è quindi l'invisibilità dell'imposta ad aumentarne la sopportabilità. In secondo luogo, la caratteristica di reiterazione del pagamento di questo particolare tributo che con il tempo provoca una certa “assuefazione” al contribuente, fenomeno a cui si riferiva Cournot dicendo che, per essere meno percepite, le imposte necessitassero del tempo di *sedersi*. Dimostrazione concreta

ne è l'elenco, precedentemente presentato, di accise attualmente pagate per un litro di benzina e riferite al finanziamento di programmi ormai non più attuabili.

Inoltre un'imposta sui consumi, rispetto ad altri tributi, lascia più spazio alla discrezionalità del contribuente che sa di avere la possibilità di pagare di meno se consuma di meno. Questo gli procura una maggiore sensazione di libertà, ma in realtà rimane solo una sensazione.

Ricongiungendoci al pensiero di Lucrezio precedentemente presentato, abbiamo qui una perfetta dimostrazione empirica del tentativo, da parte di chi legifera, di "addolcire con il miele" una manovra fiscale molto subdola, che anzi viene presentata come "*semplice e intuitiva*", alludendo ad una fittizia trasparenza.

A proposito dell'"invisibilità" delle imposte di consumo, già O'Connor (1973, 1978) il quale ha indagato sulla pratica di mascheramento del carico fiscale adottata dallo Stato e che si basa su meccanismi psicologici e illusioni cognitive, con la sua opera "La crisi fiscale dello Stato" ha lasciato spunti di riflessioni interessanti per il presente lavoro.

"Nei paesi capitalistici avanzati lo sfruttamento fiscale è tenuto nascosto ai contribuenti. Le imposte indirette (per esempio le imposte sulle vendite e le accise o imposte di fabbricazione) rimangono cespiti importanti di entrata delle amministrazioni locali e statali. La Tax Foundation ha stimato che circa 150 tributi sono "celati" nel prezzo di una pagnotta e circa 600 nel prezzo di una casa." (O'Connor, 1973, p.229).

Per lo Stato la condizione ideale, per semplificazioni tecniche di riscossione e di riscontro psicologico nei contribuenti, è una tassazione solo su consumi. Invece, la scienza dell'Economia insegna che sono preferibili imposte dirette poiché non incidono direttamente sulla produzione e sul consumo, essendo questi due elementi il motore della crescita economica. Le analisi effettuate da Keynes, che sono baluardo dell'economia politica, dimostrano che produzione e consumo non sono influenzati unicamente dal prezzo dei beni, ma anche dalle aspettative e dalla fiducia degli individui sui mercati. Dunque, la finanza pubblica, che deve per forza prendere in considerazione gli interessi delle casse dello Stato e allo stesso tempo promuovere lo sviluppo economico, trova un compromesso in una forte tassazione sui consumi che però influisca il meno possibile sulle variabili soggettive individuali, quindi le aspettative e la fiducia. Così si arriva all'"occultamento d'imposta".

Sulle piattaforme social online e nell'area commenti in calce agli articoli sulla riforma, le opinioni dei cittadini a riguardo sono, per la stragrande maggioranza, a favore dell'abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche. Sono pochissime le persone che dubitano dell'utilità della stessa o che conoscono la quantità e la natura delle accise che già gravano sul carburante. Una spiegazione conforme potrebbe essere che, mediamente, il cittadino italiano impiega le sue disponibilità monetarie e i suoi primi risparmi in primis per l'acquisto di un motoveicolo o, con maggiore probabilità, di un autoveicolo. Il bollo auto, che abbiamo visto essere percepito nella totalità del suo ammontare, rappresenta invece un blocco, un costo da considerare sempre nell'acquisto dell'auto e che lo limita. Quindi il cittadino italiano, abbagliato dall'idea che il bollo auto possa sparire, e vedendosi immediatamente spianata la via per il realizzarsi del suo desiderio, anche se questo comportasse l'aumento di un'ulteriore tassa, comunque si rappresenterebbe immediatamente in maniera positiva la situazione, perché percepirebbe di meno la pesantezza dell'imposta sui consumi, per le caratteristiche della stessa viste precedentemente.

La situazione piacevole che l'idea dell'abolizione della tassa di circolazione comporta al contribuente, lo fa protendere verso l'approvazione della proposta e verso l'immagine dell'accisa come semplice possibilità di "ammortizzare" il costo auto, la possibilità di spalmare una tassa più grande in altre più "piccole", rendendo l'esborso più digeribile. Anche se alla fine il totale delle accise pagate in più dovesse superare l'importo del bollo. Spinto dall'euforia di un acquisto più sostenibile, il contribuente, nella sua condizione di inconsapevolezza fiscale diviene dunque vittima di uno stratagemma del governo che fa uso degli strumenti della Psicologia per gestirne a proprio favore la percezione.

Inoltre, alla convenienza economica di un calcolo molto approssimativo del contribuente si aggiunge il valore etico che lo slogan "chi inquina paga" vuole attribuire alla legge proposta. Tutto questo lavoro del governo per illudere il contribuente e l'ignoranza fiscale diffusa, che hanno come contropartita la maggiore sopportabilità dell'aumento di qualsiasi imposta, risulta molto efficace nel breve periodo per raccogliere il consenso elettorale.

"Di solito le classi dominanti cercano o di occultare, oppure di giustificare e razionalizzare ideologicamente lo sfruttamento fiscale. Le nuove imposte vengono

imbandite con formule pubblicitarie come per esempio l'equità o la giustizia fiscale o gli incentivi al miglioramento. Lo stato del resto è costretto a spiegare in simili modi l'aumento delle aliquote [...] se non vuole incoraggiare una maggiore evasione, la fuga dalle attività successivamente colpite, l'opposizione politica organizzata o altre forme di evasione". (O'Connor, 1973).

2.3 La proposta e i relativi effetti sui consumi

Coloro i quali hanno proposto questa legge, parlano di un'ulteriore conseguenza positiva e virtuosa che ne deriverebbe: con l'abolizione del bollo, essendoci meno costi diretti in capo agli italiani, si rilancerebbero i consumi nel settore auto.

Ma anche su questo punto bisogna essere precisi e approfondire. Il commercio italiano si svolge prevalentemente con trasporto su strada. L'aumento delle accise sul carburante comporta un proporzionale aumento delle spese di trasporto per le aziende e un conseguente ricarico sul prezzo finale applicato ai beni. La proposta di legge esaminata nel presente lavoro infatti va a svantaggio dei soggetti che percorrono molti chilometri, secondo molti studi effettuati a riguardo, tra questi presentiamo quello elaborato dall'Ufficio Studi CGIA. Secondo questo studio un autoveicolo a gasolio di 1.900, che attualmente paga 227 euro all'anno per il bollo auto, o un autoveicolo a benzina di 1600 cc il cui bollo è pari a 199 euro all'anno, perderebbero il vantaggio derivante dalla manovra dopo i 20 000km annui. Cifre facilmente raggiungibili se parliamo di trasporti commerciali.

Per un autoveicolo di piccola cilindrata il vantaggio invece verrebbe perso dopo aver percorso i 15 000 km.

Auto a Gasolio 1.900 cc - bollo auto di 227 € l'anno (consumo ipotizzato 17km/lt, potenza pari a 88 kw)

Km/annuo	accisa attuale	IVA	Prezzo alla pompa (a)	Con aumento accisa	Nuova IVA	Nuovo prezzo alla pompa (b)	Aumento prezzo carburante (b-a)	Pago di + Pago di - (*)
5.000	182	67	372	229	77	430	+57	-170
10.000	363	134	744	457	155	859	+115	-112
15.000	545	201	1.116	686	232	1.289	+172	-55
20.000	726	268	1.488	915	310	1.718	+230	+3
25.000	908	335	1.860	1.143	387	2.148	+287	+60

*Considerando anche il mancato pagamento del bollo auto.

Elaborazione: Ufficio Studi CGIA

Auto a benzina 1.600 cc - bollo auto di 199 € l'anno
(consumo ipotizzato 15km/lt, potenza pari a 77 kw)

Km/annuo	accisa attuale	IVA	Prezzo alla pompa (a)	Con aumento accisa	Nuova IVA	Nuovo prezzo alla pompa (b)	Aumento prezzo carburante (b-a)	Pago di + Pago di - (*)
5.000	243	87	482	296	99	547	+65	-134
10.000	486	174	965	592	197	1.095	+130	-69
15.000	728	261	1.447	888	296	1.642	+195	-3
20.000	971	348	1.929	1.185	395	2.190	+260	+62
25.000	1.214	435	2.412	1.481	494	2.737	+325	+127

*Considerando anche il mancato pagamento del bollo auto.
Elaborazione: Ufficio Studi CGIA

Auto a benzina 1.240 cc - bollo auto di 152 € l'anno
Consumo ipotizzato 17km/lt, Potenza pari a 59 kw

Km/annuo	accisa attuale	IVA	Prezzo alla pompa (a)	Con aumento accisa	Nuova IVA	Nuovo prezzo alla pompa (b)	Aumento prezzo carburante (b-a)	Pago di + Pago di - (*)
5.000	214	77	426	261	87	483	+57	-95
10.000	428	153	851	523	174	966	+115	-37
15.000	643	230	1.277	784	261	1.449	+172	+20
20.000	857	307	1.702	1.045	348	1.932	+230	+77
25.000	1.071	384	2.128	1.306	435	2.415	+287	+135

*Considerando anche il mancato pagamento del bollo auto
Elaborazione: Ufficio Studi CGIA

Pertanto la tassazione sugli autoveicoli commerciali che il testo unico delle tasse automobilistiche oggi disciplina, risulterebbe nel complesso più leggera rispetto a quella che si avrebbe con una nuova imposta sul carburante dal valore di 0,16 euro/litro per le aziende di trasporto.

L'aumento del prezzo dei beni, soprattutto primari, è una conseguenza che inibisce quella prospettata del rilancio dei consumi nel settore auto, facendole perdere del tutto senso. Ma, come spesso avviene, i ragionamenti delle campagne politiche per riscuotere successo sono concentrate tutte nell'ottica di breve periodo, perché si punta ai bisogni immediati di chi ha il potere di voto. Se però si prova a ragionare anche sul futuro ci si accorge che oltre alla scelta ben poco virtuosa e non produttiva di favorire nel rilancio dei consumi un mercato di beni a fascia medio-alta a scapito del mercato dei beni primari, non è per nulla conveniente per le casse dello Stato neanche agganciare una fonte di finanziamento ad un settore in continua evoluzione tecnologica come quello delle auto,

soprattutto se ci si affida ad una variabile come il consumo di carburante. La prospettiva in questo campo è infatti una sempre più diffusa circolazione di auto ibride, elettriche o in generale meno inquinanti e più efficienti che ridurranno moltissimo il consumo di carburante e quindi le entrate fiscali. Sicuramente l'aumento delle accise in questo senso diventa positivo poiché essa rappresenterebbe una vera e propria imposta disincentivante, ma finché permane per il nostro Stato il problema di garantirsi stabili fonti di finanziamento, sarebbe meglio riservare più sforzi nel dibattito politico per la ricerca di un sistema innovativo di tassazione in questo ambito, che, per esempio, possa colpire le proprietà inquinanti dei veicoli.

Una questione inerente questo tema si è presentata in Illinois, negli Stati Uniti. Qui, la presenza di auto “verdi” cresce in maniera esponenziale e il gettito fiscale, derivante dai tributi applicati su carburanti e su veicoli, ne risente. La necessità dello Stato di far cassa allora ha spinto il presidente del Senato John Cullerton a proporre un tributo sui chilometri percorsi, rilevati tramite un dispositivo da applicare sui veicoli o, in alternativa e a discrezione del contribuente, un'unica tassa forfettaria pari a 450 dollari annui. Il costo sarebbe all'incirca di 1.5 centesimi di dollaro per chilometro percorso e, secondo le stime, risulterebbe meno pesante rispetto al tradizionale rifornimento alla pompa. Oltre all'appesantimento della struttura amministrativa e all'invasione della privacy che deriverebbero dalla nuova legge, la conseguenza più assurda è che ad essere penalizzato sarà chi impatterà meno l'ambiente. Il carburante infatti costerà di meno e ad essere avvantaggiate, a parità di chilometri percorsi, saranno i veicoli ad alte emissioni e quindi più inquinanti, quando in realtà sarebbe più opportuno sostenere la diffusione di veicoli con maggiore efficienza energetica. La priorità evidentemente, come in Italia, è sempre quella di alimentare i finanziamenti allo Stato. Anche a costo di scontrarsi con i valori etici condivisi.

Dopo aver presentato tutti questi casi di Fisco “ingiusto” che adotta manovre lesive degli interessi privati dei cittadini, ci si chiede se almeno queste abbiano la finalità di un maggiore benessere collettivo. Ci si chiede se davvero i contribuenti *“dall'inganno non ricevono danno, ma al contrario, in tal modo risanati, riacquistino vigore”*. Nelle prossime pagine saranno analizzati, ancora da un punto di vista “introspettivo” rispetto agli attori della scena economica del nostro Paese, gli effetti che derivano da questo gioco di luci e ombre della fiscalità.

Capitolo 3:

Il rapporto tra decisore fiscale e contribuente

3.1. Il mascheramento fiscale nell'istituto della sostituzione d'imposta

Nei capitoli precedenti, accennando al meccanismo della loro applicazione, abbiamo visto che le imposte di consumo si caratterizzano per il fatto di essere versate dal produttore ma che, di fatto, incidono sul consumatore finale, il quale, non instaurando nessun rapporto con l'Amministrazione finanziaria e osservando unicamente il prezzo comprensivo del tributo, quasi non si accorge di essere soggetto al suo pagamento. Dunque in questo caso il soggetto passivo d'imposta non è lo stesso che effettua il versamento del tributo.

Nel nostro ordinamento vige un ulteriore, rilevante, sistema di prelievo tributario improntato su questo modello. Trattasi della cosiddetta sostituzione d'imposta, disciplinata dall'art. 64, comma 1, DPR n. 600/73. Viene nominata sostituzione d'imposta il meccanismo con cui un soggetto, il sostituto, è chiamato a versare, al posto di un altro soggetto, il sostituito, un tributo, con obbligo di rivalsa nei confronti di quest'ultimo. Dunque, anche se si tratta di somme sottratte ai redditi dei sostituiti, sarà solo il sostituto ad instaurare rapporti con l'Amministrazione finanziaria. Il sostituto è sempre un soggetto che eroga redditi e che, in virtù dell'attività esercitata, dovrebbe trovarsi nella condizione di disporre di una struttura amministrativa idonea ad applicare questo meccanismo.

I soggetti qualificati come sostituti, nel regime del DPR n. 600/73 sono società commerciali, imprenditori abituali, enti e liberi professionisti. Questa normativa, che nasce con lo scopo di semplificare e accelerare le procedure inerenti la fiscalità di massa nelle fasi di accertamento e riscossione dei tributi, non si applica solo al rapporto tra datore di lavoro e lavoratore subordinato, ma esistono numerose altre fattispecie, individuate dalla legge, in cui un soggetto eroga proventi, compensi, retribuzioni ecc. ed è obbligato a versare il prelievo sulla base imponibile altrui. A titolo d'esempio, il rapporto tra imprenditore commerciale e un libero professionista (dove il primo è tenuto

a pagare al secondo il compenso per la prestazione ricevuta), oppure il rapporto tra società per azioni e obbligazionista (dove la società deve pagare gli interessi all'investitore).

L'intercettazione e il prelievo delle somme da versare al Fisco avvengono attraverso le cosiddette ritenute, che farebbero parte della retribuzione del soggetto sostituito ma al quale non verranno mai versate perché destinate, appunto, al Fisco. Il sostituito pertanto percepirà in busta paga direttamente la sua retribuzione netta. La differenza tra la retribuzione lorda e la retribuzione netta è denominata cuneo fiscale, che è dunque rappresentativa dell'impatto sullo stipendio del fenomeno impositivo. Se la ritenuta è totale, dunque effettuata "a titolo definitivo", il sostituito non è soggetto all'obbligo di presentazione della dichiarazione tributaria relativamente al reddito cui si riferisce il tributo, perché l'effettuazione della ritenuta è sufficiente a soddisfare tutti gli adempimenti fiscali. È chiaro che l'istituto della sostituzione d'imposta, soprattutto in questo caso, semplifica molto il lavoro dell'Agenzia delle entrate, che si trova a gestire non più i singoli versamenti relativi ad ogni lavoratore sostituito, ma solamente l'unico versamento effettuato dal datore di lavoro che raccoglie tutti quelli dei suoi dipendenti. Con l'analogo funzionamento, l'Agenzia delle entrate dovrà controllare unicamente il versamento della banca o di una società, per i proventi dalla stessa erogati (interessi, dividendi, ecc.).

A differenza comunque delle accise occultate nei prezzi dei prodotti, l'ammontare delle imposte applicate sui redditi soggetti a ritenute alla fonte, sono esplicitati nella busta paga. Dunque, non vi è il vero e proprio occultamento dell'imposta sul piano formale. Vi è però una forte distorsione cognitiva per il contribuente, riguardo al fenomeno impositivo. Questi, infatti, consapevole di non poter incassare quella porzione di reddito destinata al Fisco, fin dall'origine non la riconosce come rientrante nel suo potere di acquisto, non la riconosce sua. Lo Stato prende, prima di dare. Sul piano psicologico e sostanziale, dunque, il pagamento non viene percepito, pur esistendo. Il contribuente infatti non effettuerà mai un esborso monetario, non metterà mai "mano al portafoglio" per privarsi di una sua disponibilità, di conseguenza non si sentirà depauperato perché la percezione che avrà del tributo sarà quella di un mancato guadagno e non una perdita. Per questo motivo, paradossalmente, il peso delle imposte è percepito dal sostituito più che dal sostituito. A provarlo, sono i numerosissimi fatti di cronaca di imprenditori che non hanno adempiuto all'obbligo di versare al Fisco le ritenute applicate ai propri dipendenti.

Inoltre, a rendere più sopportabile il carico fiscale per il contribuente, è la concezione di uguaglianza applicata all'istituto della sostituzione d'imposta, poiché è ben percepito che tutti vengano colpiti allo stesso modo.

Con questo meccanismo di prelievo fiscale, la sofferenza per il sostituito viene quindi alleggerita e la variabile della percezione individuale dell'imposta ancora una volta, manipolata dal decisore fiscale.

“La ritenuta fiscale rappresenterebbe una sorta di antidolorifico oppiaceo capace di generare sul malcapitato sostituito uno stato di intorpidimento mentale, di irrimediabile intontimento, fino a tramutarsi in vera e propria inconsapevolezza quanto alla pressione fiscale che insiste sulla ricchezza prodotta. Il contribuente si troverebbe così a vivere in una peculiare dimensione di insufficienza cognitiva e, de plano, non sarebbe più in grado di pretendere dai governanti servizi pubblici adeguati alla misura del prelievo.”

Queste le parole del professore e avvocato Mauro Beghin, estratte da un articolo del novembre 2010 sul suo Blog e che, con un perfetto gioco di metafore, sono molto efficaci nel tratteggiare la situazione discussa in questi paragrafi e nell'alludere al problema annesso di “inconsapevolezza fiscale” per il contribuente. Quest'ultimo, non avendo un'esatta rappresentazione del meccanismo fiscale cui è soggetto, riflette Beghin, neanche potrebbe delinarsi la giusta proporzione dei servizi pubblici resi rispetto alle imposte pagate. Ed è proprio per questo motivo che lo strumento più rappresentativo della democrazia diretta – il referendum – nel nostro Paese non viene completamente sfruttato. A riguardo, il diffuso astensionismo è esplicativo di uno status di apatia e mancata volontà di partecipazione per il cittadino, derivante da un sistema legislativo e politico in cui questi è inserito ma che non lo coinvolge pienamente. Finché non vi sarà completa trasparenza o, più in generale, una medesima visione della realtà tra Stato e cittadino, lo Stato italiano non potrà ritenersi permeato di valori e usi afferenti alla sfera della democrazia diretta. In particolare, nel nostro caso, il contribuente non potrà ritenersi anche decisore fiscale, o comunque in convergenza di interessi con quest'ultimo che pure dovrebbe rappresentarlo. Uno status di certo in controtendenza con la ratio che sta alla base del sistema legislativo tributario secondo cui il tributo è il “prezzo da pagare” per appartenere ad una comunità, i cui interessi – collettivi – diventano, in automatico, interessi del singolo.

Il meccanismo di sostituzione d'imposta diviene dunque per il legislatore, che sfrutta l'apatia del contribuente a riguardo, un'ulteriore occasione per celare le imposte e farle *sedere*.

Ovviamente, questa non vuole essere una critica all'istituto della sostituzione d'imposta, giacché allo stesso tempo devono esserne riconosciuti tutti i pregi, quali la celerità nelle procedure o la bassissima probabilità di evasione che lo stesso comporta. In generale, infatti, i lavoratori che non subiscono la ritenuta alla fonte, hanno maggiori probabilità di evadere proprio perché è a loro carico l'obbligo di versare le imposte sul reddito dovute.

3.2 Uno sguardo “dall’alto”

La sostituzione di imposta rappresenta il perfetto esempio di una realtà economica e fiscale la cui indagine che, con un tocco di ironia definirei “freudiana”, può portare a risultati rilevanti e comunque utili per capire la crisi fiscale dello Stato da un punto di vista alternativo e, forse, ormai necessario. Questo tipo di approccio non deve essere limitato all'analisi dei comportamenti degli individui di fronte alla tassazione, ma bisogna sperimentarlo anche nell'analisi di macro dati. Numerose sono state nel tempo le teorie e gli studi per capire la negativa situazione economica in cui si trova l'Italia insieme a tanti paesi esteri, le sue cause, i moti interni, le conseguenze e le probabili soluzioni alla stessa. Ma evidentemente, tutto ciò è stato sempre svolto con scarsi risultati perché lo stato di stagnazione economica permane. Forse per questo motivo allora sarebbe il caso di dare più spazio ad analisi diverse, che possano quanto meno dare spunti, aprire vie di uscita e soluzioni alternative, arricchire la visione di ciò che oggi sta accadendo.

L'analisi introspettiva su cui è impostato questo elaborato abbiamo visto voler spostare il focus dell'attenzione sull'uomo, più che sui moti dell'economia concepiti nel loro legame causale. Un'analisi da cui non si può prescindere se si attribuisce un certo peso al ruolo della fiscalità nella crisi economica e se ci si ricorda che l'economia è nata e costituita da uomini, non solo da numeri o da leggi. Nel fare ciò ovviamente non si può disporre di una scienza esatta perché l'oggetto di analisi, l'uomo, è una variabile molto imprevedibile.

La Psicologia fiscale è una disciplina nata recentemente proprio con l'obiettivo di aiutare ad analizzare e risolvere la crisi fiscale del nostro Stato, tenendo conto del comportamento

umano. Sebbene la sua “giovane età”, comunque questa raccoglie pensieri di autori, economisti e giuristi di epoche molto lontane nel tempo, alcuni dei quali ho precedentemente citato. Costoro già avevano individuato una possibile interpretazione, diversa e più soggettiva, e spesso sottovalutata, dei fatti economici rilevanti nei rispettivi periodi.

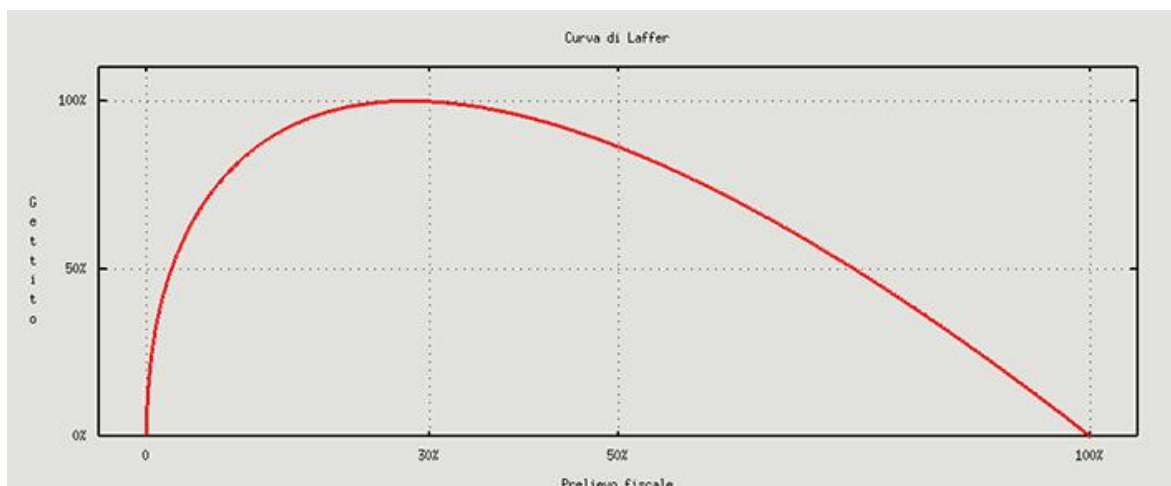
Nel prossimo paragrafo sarà presentata la famosa teoria dell'economista Arthur Laffer, che trasporta sul piano psicologico le decisioni relative ad entrate e spesa pubblica, allargando dunque gli orizzonti della Psicologia fiscale che infatti non si limita più all'analisi dei micro comportamenti fiscali, come quelli precedentemente osservati, ma diventa strumentale anche all'analisi dei fenomeni macroeconomici.

3.2.2. La curva di Laffer e la “compliance” tra cittadino e Stato

Arthur Laffer, economista dell'University of Southern California (Usa), fu esponente del filone monetarista nell'approccio alla politica economica degli stati, la cosiddetta Supply Side Economics che si contrapponeva alle teorie keynesiane della domanda aggregata. Entrambe le correnti, sebbene aventi teorie completamente opposte, comunque lasciavano molto spazio alla variabile percettiva e soggettiva umana, partendo proprio da questa per l'analisi di dati e fenomeni macroeconomici.

Laffer elaborò, intorno agli ultimi anni del '900, un modello che mette in relazione le aliquote fiscali con il gettito entrante nelle casse dello Stato, la cui forma, come si nota sul grafico cartesiano in calce alla pagina, è quella di una curva. L'intuizione che l'economista statunitense vuole offrire è che non necessariamente una riduzione delle aliquote fiscali comporta una riduzione del gettito tributario. Sul grafico (in cui è descritto l'importo del gettito totale sull'asse delle ordinate e il livello dell'aliquota fiscale sull'asse delle ascisse) il punto di massimo della curva rappresenta lo status in cui lo Stato ricava il massimo gettito totale possibile. Oltre questo punto, muovendosi verso destra nella curva, la tassazione viene percepita dal contribuente come troppo pesante e il gettito fiscale si riduce. Si presenta questa conseguenza perché i singoli individui superano il limite di sopportazione del prelievo fiscale applicato sui rispettivi redditi da lavoro,

oppure sono in disaccordo con l'impiego del gettito, magari destinato a spese improduttive che non determinano il beneficio preteso per i maggiori costi sopportati, e



dunque lavorano di meno perché viene a ridursi il costo opportunità del tempo libero e la tassazione viene applicata su una base imponibile più ristretta. Inoltre, la riduzione dell'offerta di lavoro a sua volta aumenta il costo del lavoro, l'utilizzo dei macchinari e il prezzo dei prodotti. Tutto ciò comporta un calo delle vendite e della produzione e dunque un rallentamento dell'economia del paese.

Secondo Laffer, nel momento in cui ha elaborato questa originale teoria, il suo Paese, allora retto dall'amministrazione Reagan, si trovava proprio sul lato destro della curva rispetto al punto di massimo. Per risollevare l'economia era allora necessaria una diminuzione dell'aliquota fiscale che "paradossalmente" avrebbe comportato l'aumento del gettito totale. Il modello ancora oggi viene preso in considerazione nelle politiche macroeconomiche e nelle decisioni fiscali, ma è oggetto di molti dibattiti e discussioni e comunque non è esente da critiche. Tra queste, la mancata presa in considerazione della possibilità che per l'individuo l'effetto reddito prevalga sull'effetto sostituzione, ovvero che l'aumento della tassazione lo renda più "povero" e quindi costretto a lavorare di più; la possibilità per alcuni individui di sostituire il reddito da lavoro con il reddito da capitale, mantenendo quindi fissa l'offerta di lavoro e diminuendo comunque il gettito

totale; l'impossibilità di determinare l'esatta forma della curva perché la stessa dipende dalla misura in cui la variazione di ore lavorate compensa la variazione dell'aliquota stessa, dunque l'elasticità del lavoro rispetto al salario netto che non può essere determinata in maniera universale.

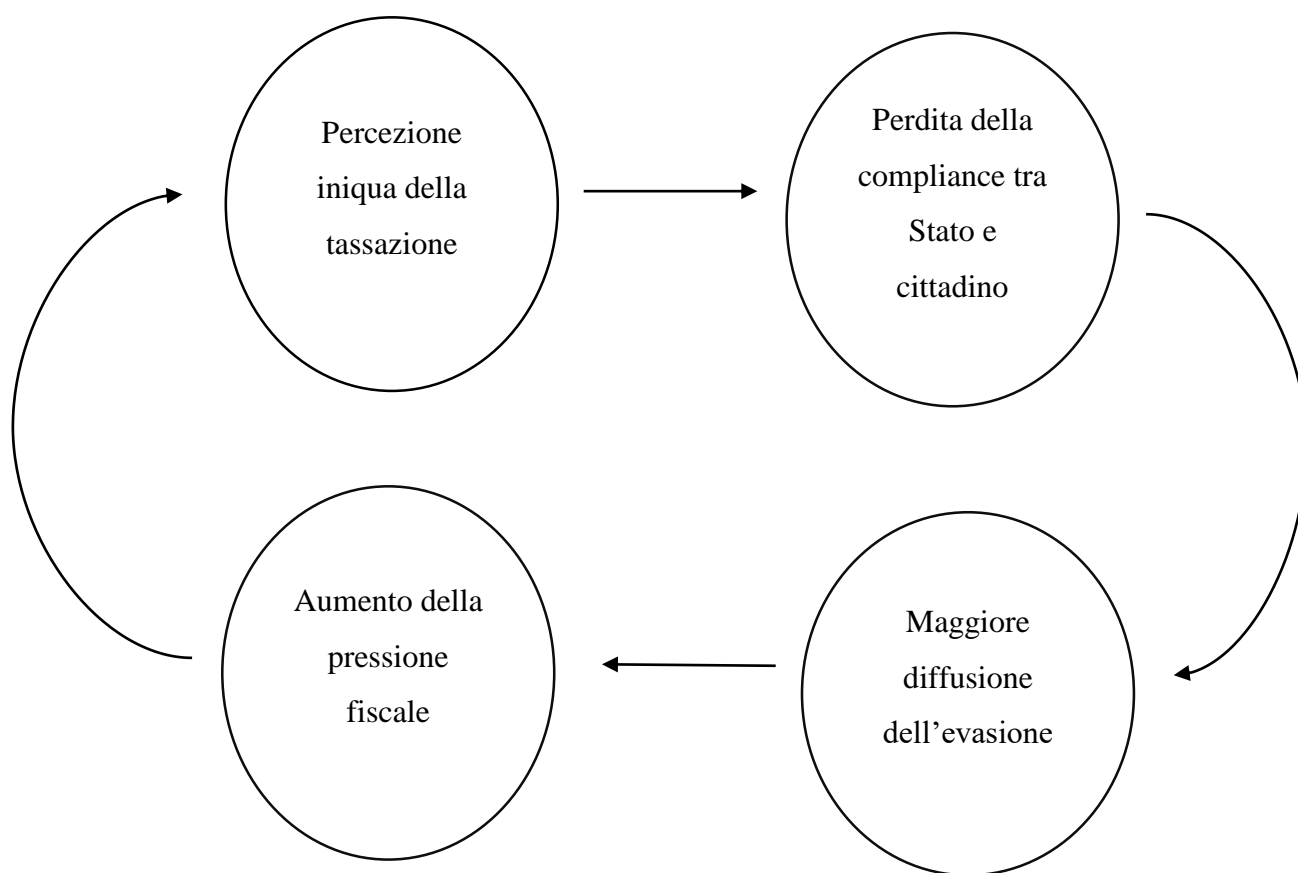
Nonostante l'inesattezza su alcuni punti, comunque la teoria viene in linea di principio accettata e, anzi, oggi può essere benissimo adattata alla situazione italiana, soprattutto se si considera anche l'evasione come causa della diminuzione del gettito totale tributario conseguente all'aumento dell'aliquota fiscale. L'aumento del carico fiscale infatti comporta l'aumento della convenienza ad evadere per il cittadino e di conseguenza una più probabile riduzione del gettito totale.

In Italia sappiamo che la pressione fiscale è molto forte, e l'evasione è uno dei problemi più sentiti. Non è difficile immaginare che i due fenomeni siano tra loro correlati: le mancate entrate causate dall'evasione sempre più diffusa, vengono continuamente compensate da aumenti del prelievo fiscale, che a loro volta esasperano il cittadino-contribuente e sfociano in evasione. È per questo motivo che, come abbiamo già precedentemente osservato, gli appesantimenti fiscali vengono il più delle volte "occultati" dal governo, in modo da non dare al contribuente la consapevolezza dell'effettivo importo da versare sotto forma di tributo e quindi per non condurlo ad un rallentamento dei consumi, all'evasione o al dissenso elettorale. È importante sottolineare però, che il problema tasse non si elimina del tutto "celandolo", perché esso si ripresenta prima o poi nella percezione che ha il cittadino-contribuente della sua disponibilità di acquisto. E anche se effettivamente non la vede e non riesce a darle un'effettiva quantificazione monetaria, comunque la sente e sa di subirla. L'occultamento di imposta, che si verifica anche per derivazione del caos normativo e della rigida burocrazia caratterizzanti il nostro Paese, quando è propriamente voluto e ben programmato dal governo è finalizzato a raccogliere nel breve termine l'approvazione elettorale di chi è in carica, ma nel lungo il contribuente non si sentirà di certo meno povero. A far venir meno il consenso del contribuente molto spesso è anche il contrasto sulle modalità di impiego del denaro raccolto dalle entrate tributarie, dunque sulla spesa pubblica e soprattutto sulle illusioni a riguardo che la classe politica genera alla popolazione.

Ciò che poi ne risulta è una situazione di malessere generale che genera un feedback negativo della popolazione sull'operato della classe politica rappresentante e inibisce la

“compliance” tra cittadino e Stato, rendendo conflittuale la relazione circolare che abbiamo visto esserci tra i due soggetti e che è caratterizzata dalle variabili prelievo e spesa fiscale.

Se questa relazione non è “sana” viene a crearsi con il tempo una sorta di circolo vizioso, stilizzato nel grafico sottostante, capace di portare il Paese al collasso.



In questo contesto, cresce la sensazione di minorità e debolezza per il contribuente, che non può difendersi di fronte alle scelte fiscali a lui sfavorevoli e molto spesso giustificate perché necessarie per lo sviluppo economico. È vero che in Italia il tasso di evasione è altissimo, ma è altrettanto vero che le prese in giro provengono in primo luogo dalla classe politica rappresentante. In uno Stato in cui la popolazione nutre sentimenti di diffida, avversione e difesa nei confronti del governo non potrà mai vigere un sistema fiscale sano, poiché i presupposti per l'esistenza di quest'ultimo sono lo

spirito di collaborazione e la reciproca fiducia. Al peggiorare di questo rapporto cittadino-Stato, metaforicamente, ci si muove verso destra della curva di Laffer poiché, come fa riflettere il dott. Raffaele Piras in un suo pensiero pubblicato su Facebook e datato febbraio 2013, il cittadino mentalmente accosta al prelievo fiscale quei costi sociali derivanti non solo dalle continue misure fiscali svantaggiose per se stesso, ma anche dall'atteggiamento con cui si pone lo Stato nei suoi confronti. La pesantissima burocrazia, la crescente difficoltà del sistema e la complessità degli adempimenti imposti infatti provocano nel contribuente una reazione negativa e opposta rispetto a quella prospettata dal decisore fiscale. Perciò, aggiunge Piras, nella calibrazione del sistema fiscale, non può essere considerata unicamente l'"imposta nominale", ovvero quella "costituita dal prelievo coatto di ricchezza" e "quantificabile in termini monetari", ma soprattutto rileva l'imposta "reale", più alta in questo caso, che il contribuente, come anche abbiamo esposto prima, non vede, ma sente. "La differenza tra l'imposta nominale e quella percepita possiamo anche chiamarla *imposta occulta*. È un fenomeno diffuso in molti scenari dell'economia e della politica economica: ragionare in termini solo nominali è ingannevole persino per chi è autore dell'inganno. Il cittadino, che non è poi così sciocco come i governanti si illudono che sia, ragiona in termini reali e su questi regola le sue scelte politiche elettorali e le sue reazioni allo strapotere dello stato moderno, più tiranno di certi regimi dittatoriali" (Piras, 2013).

In Italia, sarebbe auspicabile che il governo si rendesse consapevole della struttura rigida che caratterizza il sistema paese che blocca e incatena tutte le energie e qualsiasi iniziativa imprenditoriale. Sarebbe auspicabile che, anziché aumentare ad oltranza le tasse, come invano tentativo di incentivare lo sviluppo economico, in linea con la teoria di Laffer, queste venissero diminuite o meglio adattate ad un contesto più dinamico e ormai globalizzato. Sarebbe auspicabile che si creasse, per quanto sottovalutato e in realtà importantissimo, un rapporto migliore tra l'autorità finanziaria e il contribuente, un rapporto di reciproca fiducia.

Una realtà del genere non è prodotto di una mera fantasia, e l'esempio concreto è la Svizzera. In questo Paese la trasparenza è la chiave del successo di un sistema fiscale famoso in tutto il mondo per bontà. Qui la "compliance" tra cittadini e governo politico raggiunge il picco massimo. La Svizzera infatti è l'unico paese che applica la democrazia diretta a livello nazionale, cantonale e comunale. "Qui i cittadini, pur delegando il potere

politico agli organi rappresentanti eletti, sono anch'essi legislatori, in quanto hanno il diritto di votare direttamente le leggi ordinarie e costituzionali. [...] Possono proporre nuove leggi o modifiche costituzionali, oppure bloccare decisioni legislative del Parlamento" (Ferrari, 2011). Il senso di responsabilità delle proprie scelte nei confronti della comunità e l'informazione perfetta sulle variabili economiche come debito pubblico, spesa pubblica e prodotto interno lordo, data da una continua comunicazione tra rappresentati e rappresentanti, rendono il contribuente svizzero quasi felice di pagare le tasse e dare il suo contributo al miglioramento del suo Paese. Luigi Ferrari riporta nel suo manuale di Psicologia fiscale l'indagine condotta da Feld e Frey (2002) sulla situazione fiscale nei 26 cantoni della Svizzera. Le differenze rilevate tra i cantoni sono spiegate dal diverso grado di democrazia diretta da cui sono caratterizzati. In particolare, è stata rilevata una forte presenza di rispetto e fiducia e una conseguente tolleranza per le reciproche piccole mancanze tra autorità fiscali e contribuenti, che tra di loro sembrano aver costituito un *contratto di tipo psicologico*, giacché si sono creati diritti e doveri, aspettative comportamentali reciproche, per cui il rispetto o la violazione delle stesse ha conseguenze sul rapporto tra le parti e ne influenza il comportamento.

Ci si rende conto che il caso svizzero è una realtà utopica per le nostre condizioni in Italia. La colpa però non è del tutto imputabile a chi ci governa, agli sperperi effettuati senza l'effettivo consenso dei cittadini e alle strategie di aumento del carico fiscale e del relativo occultamento viste precedentemente. A distruggere il rapporto di compliance, è anche la mentalità passivizzata del contribuente italiano, ormai non più cittadino ma quasi suddito, il quale, talvolta pur consapevole della sua ignoranza e dei bluff escogitati e subiti da chi governa, non fa nulla per cambiare la situazione attuale e continua a subire. È chiaro che questa situazione non può andare avanti per molto. Nel nostro paese, secondo le stime Istat del dicembre 2015, l'economia sommersa vale 206 miliardi, quasi il 13% del Pil.

Conclusioni

Partendo dalla prospettata riforma fiscale di abolizione della tassa di circolazione e di aumento di accise sulla benzina, con il presente lavoro si è analizzato l'approccio legislativo alla fiscalità in Italia, dal punto di vista sia dell'autorità fiscale sia del contribuente. L'indagine non si è limitata ai comportamenti visibili delle due parti, ma ha assunto una connotazione particolare e forse più originale rispetto ai classici studi a stampo economico e giuridico. Essa è andata ad indagare quelle che sono le cause dei comportamenti delle due parti, le ragioni psicologiche intrinseche di un certo agire.

Così ci si è concentrati sul come e sul perché il contribuente accetti e gradisca un certo tipo di comportamento dell'autorità fiscale, di come talvolta non lo comprenda o lo rifiuti, e "inconsiamente" reagisca in un particolar modo, ad esempio, evadendo.

Si è scardinato perciò il concetto del "contribuente razionale", figura utilitarista che prende le migliori decisioni fiscali con un'informazione perfetta, in termini economici e monetari, della convenienza a contribuire alla spesa pubblica. Si è visto come la classe rappresentante politica e il fisco cerchino di studiare questa soggettiva percezione del cittadino-contribuente per vendere al meglio le loro decisioni, di come accade che non sia solo il cittadino-contribuente a bluffare, praticando l'evasione, ma che anche lo Stato.

Già Keynes, nei primi anni del '900, con la sua celebre teoria sulla domanda aggregata, aveva attribuito alla psicologia un ruolo basilare per comprendere fenomeni macroeconomici. In particolare, le aspettative, la fiducia e la propensione al rischio dei consumatori e degli investitori erano fattori causali di qualsiasi iniziativa economica, perciò l'intervento dello Stato nell'economia, che avrebbe garantito la piena occupazione, il rilancio dei consumi e degli investimenti, era prospettato anche per risanare e correggere i sentimenti negativi degli agenti economici.

La teoria dell'offerta che si oppone completamente a quella keynesiana in quanto disapprova l'intervento dello Stato nell'economia, comunque, in analogia con quest'ultima, considera la variabile psicologica umana e la mette in relazione con il verificarsi di determinati fatti economici. Si è analizzato a tal proposito lo studio del maggior esponente di questa linea di pensiero, Arthur Laffer, che da il nome alla celebre curva.

Anche la famosissima teoria dei giochi, in cui l'imprevedibilità dei comportamenti umani legata alla percezione e ai sentimenti individuali è il fulcro del pensiero, può farsi esempio di questo tipo di approccio allo studio dell'economia.

L'obiettivo principale di questa relazione è stato quello di fornire un punto di vista diverso da adottare su un caso fiscale in particolare, quello che riguarda la proposta di abrogazione del testo unico sulle tasse automobilistiche, emblematico, ma da poter utilizzare ed elaborare meglio per ulteriori studi.

Sono stati trattati argomenti afferenti al diritto tributario, materia che si innesta sul terreno dell'Economia e ne articola la struttura prendendo in considerazione gli interessi dei diversi soggetti, rappresentati e rappresentanti, che su questo terreno agiscono e si rappresentano in svariati modi, costituendo il più rilevante punto di contatto tra variabili reali e mentali dell'economia capitalistica moderna e, soprattutto, il tramite di quella relazione circolare tra autorità fiscale e cittadino-contribuente di cui si è parlato nella presente relazione e che rappresenta il grado di benessere e di salute di un Paese. Si può dire che la politica "plasma" e "personalizza" l'economia tramite la legislazione, e su questa base si sono cimentati gli studiosi della Psicologia fiscale. In particolare, costoro si sono dedicati all'analisi delle modalità con cui vengono prese in considerazione gli interessi dei soggetti passivi di imposta nella legislazione che ha come obiettivo l'equilibrio di bilancio, alla rappresentazione sociale e individuale della comunità e dell'ordinamento giuridico, e ai conseguenti comportamenti economici degli stessi soggetti.

La letteratura della Psicologia Fiscale sta allargando molto velocemente i suoi orizzonti, intervenendo sempre più spesso nella spiegazione dei moti dell'economia e dimenandosi in ambiti e tematiche innumerevoli, poiché in effetti sono molte le ripercussioni e le situazioni *a latere* dei fatti economici e fiscali. Per motivi di spazio, è difficile riportare o citare qui tutti gli studiosi che hanno contribuito a far crescere questa disciplina, o altri autori e studiosi di secoli precedenti il cui pensiero è stato recentemente ripreso e analizzato in quest'ottica, l'importante in questo contesto comunque è averne delineato i tratti essenziali della metodologia e di averla applicata al caso in particolare trattato nella presente relazione.

Abbiamo visto, esponendo la teoria di Arthur Laffer, che il fenomeno dell'evasione e della crescita esponenziale del debito pubblico non può essere risolto in chiave puramente economica, giuridica o finanziaria, poiché esso riguarda percezioni di equità, valori, etica, comportamenti fiscali e rappresentazioni sociali a cui non sarebbe dedicato abbastanza spazio da queste discipline. Così l'approccio della Psicologia Fiscale può essere adottato anche in campo più macroeconomico, ammettendo la possibilità che le cause del problema possano risiedere nel pensiero del cittadino italiano, a cui non viene dato nessun incentivo ad adempiere ad un valore etico, nessuna prospettiva di guadagno in termini monetari nel contribuire alla spesa pubblica, nessun sentimento di partecipazione alla comunità.

Il diritto tributario insegna che se le spese pubbliche non vengono completamente coperte dall'entrate, è necessario intensificare la tassazione. Così si arriva alla situazione in cui vengano ridotti consumo e produzione comportando la recessione economica, oppure alla situazione in cui anche il contribuente italiano onesto, sempre adempiente di fronte ai suoi obblighi fiscali, raggiunge il limite di sopportazione e prende in considerazione la via dell'evasione.

Si è visto che il decisore fiscale, per evitare questi fenomeni, tenda ad "occultare" l'aumento dell'imposizione fiscale. Ma conseguentemente accade che il cittadino avverta comunque il peso economico, talvolta in termini più "reali" che "nominali", e tutto ciò gli comporta astio nei confronti dell'ente impositore, non solo per le uscite monetarie richiestegli ma anche per il giochetto che sente di aver subito.

In Italia purtroppo non vengono mai prese in considerazione alternative all'aumento della tassazione per raccogliere le entrate necessarie e ostruire i gap del sistema tributario. Sappiamo che il prelievo tributario si applica sulla ricchezza attribuita ai cittadini, ma in una situazione di crisi come quella italiana, la ricchezza viene sempre di più a mancare. Il cambiamento di rotta allora potrebbe provenire dalla cultura, dal tentativo di sensibilizzare e informare di più il contribuente sulla tematica. Agire sulla mente dell'uomo. Dando più importanza alla percezione che questi ha del sistema economico in cui è inserito. L'economia viene portata avanti dagli uomini e non può essere concepita come un sistema esterno all'uomo, autoalimentato e autosufficiente, che può essere solo subire.

Keynes, con il suo approccio più introspettivo, insegna che le prospettive positive degli individui sull'andamento dell'economia, generano situazioni positive. La fonte mediatica principale del nostro Paese, il telegiornale, è l'esempio che non vi è nessuno stimolo a pensare positivo. Le cronache sui fatti economiche sono sempre catastrofiche, e se non riguardano fatti economici, sono cronache nere. Per quanto possa sembrare "ingenuo", un ragionamento focalizzato più sull'uomo e sulle motivazioni psicologiche intrinseche del suo agire, che ci dice che esisterà la crisi finché continueranno a dirci che esista, può essere una via da prendere in considerazione per uscire da una fase di stagnazione economica. L'iniziativa imprenditoriale, elemento completamente mancante in Italia, viene alimentata da prospettive ottimistiche sull'economia. Esiste un lato bello, ma non viene messo in luce, e il nostro Paese viene condannato alla claustrofobia.

Analizzata da questo punto di vista, la situazione presenta una soluzione (ispirata al caso Svizzero precedentemente presentato) che partirebbe da qualcosa di molto semplice, come una trasmissione mediatica delle informazioni più trasparente e ottimistica, che agirebbe dunque sulle aspettative dell'uomo, rendendole positive. Una soluzione che eviterebbe lo sfruttamento fiscale del contribuente derivante dall'edonismo della classe politica rappresentante e che eliminerebbe dal nostro sistema tributi riferiti a finanziamenti di progetti non più esistenti, che insomma darebbe al cittadino la consapevolezza di avere una percezione completa del tessuto economico del paese e dell'operato dell'amministrazione finanziaria, ricostruendo un sentimento più patriottico.

Bibliografia

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA. In: Proposta di legge della camera dei deputati per l'abrogazione del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, com(16)3746, finale.

BEGHIN MAURO, 2015. *Diritto tributario*. Seconda edizione: Wolters Kluwer.

BEGHIN MAURO, 2010. *La ritenuta e l'oppio dei "sostituiti": un caso di disobbedienza tributaria (online)*. Blog di Mauro Beghin. Disponibile su < <http://www.maurobeghin.net/blog/la-ritenuta-fiscale-e-l%E2%80%99oppio-dei-%E2%80%9Csostituiti%E2%80%9D-un-caso-di-disobbedienza-tributaria> >. [Data di accesso 19/08/16].

C.A.S.E., 2016. *Eurostat: Italia, rapporto debito/Pil aumenta a 135,4% (online)*. Articolo non firmato. Disponibile su: < <http://www.case.univpm.it/node/756> > [Data di accesso: 10/08/2016].

COURNOT, A.A. 1863, "Principi della teoria della ricchezza". Tr. it. in *Opere*, p. 549

CONVENZIONE DOGANALE DI NEW YORK DEL 4 GIUGNO 1954 CONCERNENTE L'IMPORTAZIONE TEMPORANEA DEI VEICOLI STRADALI PRIVATI. In: Proposta di legge della camera dei deputati per l'abrogazione del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, com(16)3746, finale.

DIARIO DEL CAPITANO, 2014. *La curva di Laffer (online)*. Disponibile su: < <http://diariodelcapitano.altervista.org/la-curva-di-laffer/> >. [Data di accesso 19/08/16].

DLGS, 1992, n. 285. In: PROPOSTA DI LEGGE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI PER L'ABROGAZIONE DEL TESTO UNICO DELLE LEGGI SULLE TASSE AUTOMOBILISTICHE, COM(16)3746, finale.

DLGS, 5 febbraio 1953, n.39. In: PROPOSTA DI LEGGE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI PER L'ABROGAZIONE DEL TESTO UNICO DELLE LEGGI SULLE TASSE AUTOMOBILISTICHE, COM(16)3746, finale.

DLGS, 21 dicembre 1990, n.398. In: PROPOSTA DI LEGGE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI PER L'ABROGAZIONE DEL TESTO UNICO DELLE LEGGI SULLE TASSE AUTOMOBILISTICHE, COM(16)3746, finale.

D.P.R. 5 febbraio 1953 n. 39, *Testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche*.

DPR n. 600/73

EUROSTAT. Sito ufficiale (online) su < <http://ec.europa.eu/eurostat> >. [Data di accesso: 19/08/2016].

FELD, L.P., FREY, B.S., 2002. *Trust breeds trust. How taxpayers are treated*. In: Economics of Governance, 3,2, pp. 87-99. In: Ferrari Luigi, Salvatore Randisi, 2011. *Psicologia Fiscale, illusioni e decisioni dei contribuenti. Prima edizione*.

FERRARI LUIGI, SALVATORE RANDISI, 2011. *Psicologia Fiscale, illusioni e decisioni dei contribuenti. Prima edizione*.

FILIPPI STEFANO, 2016. *Fisco diabolico: ecco tutte le tasse invisibili*. Il Giornale.it. Disponibile su < <http://www.ilgiornale.it/news/tasse-invisibili-1256030.html> >. [Data di accesso: 19/08/2016].

GAROFALO LUIGI, 2016. *Bollo auto, l'abolizione farebbe aumentare i carburanti di oltre 20 centesimi al litro*. L'Espresso. Disponibile su < <http://espresso.repubblica.it/attualita/2016/05/05/news/bollo-auto-l-abolizione-farebbe-aumentare-i-carburanti-di-oltre-20-centesimi-al-litro-1.264418> >. [Data di accesso 19/08/16].

GROENLAND, E.A.G., 1992. *Developing a dynamic research strategy for the economic psychological framework*". In *Journal of Economic Psychology*, pp 589-596.

HARVEY S. ROSEN, TED GAYER, 2014. *Public Finance*. Tr. in it: *Scienza delle Finanze*. Decima edizione.

LUCREZIO, I secolo a.C., *De Rerum Naturae*.

MARKETMOVERS, 2016. *Elenco accise sulla benzina aggiornato al 2016 (online)*. Articolo non firmato. Disponibile su < <http://www.marketmovers.it/2016/06/elenco-accise-sulla-benzina-2016.html#.V7c0t5iLTIV> > . [Data di accesso: 19/08/2016].

O'CONNOR, 1973. *La crisi fiscale dello Stato*, p. 228, 229.

PIRAS RAFFAELE, 2013. Pensiero condiviso sulla piattaforma online Facebook.

PROPOSTA DI LEGGE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI PER L'ABROGAZIONE DEL TESTO UNICO DELLE LEGGI SULLE TASSE AUTOMOBILISTICHE, COM(16)3746, finale.

THE ECONOMIST, 2009. *Economic Focus. Much ado about multipliers*, articolo non firmato, 26 settembre, p.80. In: LUIGI FERRARI, SALVATORE RANDISI, 2011. *Psicologia Fiscale, illusioni e decisioni dei contribuenti*, p.1.

UFFICIO STUDI CGIA, documento pdf (online) disponibile su <<http://www.cgiamestre.com/wp-content/uploads/2016/05/bollo-auto.pdf>>. [Data di accesso: 07/09/2016]

UNIONE PETROLIFERA, 2016. *Incidenza della fiscalità sui prezzi della Benzina e Incidenza della fiscalità sui prezzi del gasolio auto*. Articoli non firmati. Disponibili su < http://www.unione petrolifera.it/?page_id=558 > . [Data di accesso: 19/08/16].

