

INTRODUZIONE

Sommario: 1. La scelta del tema d'indagine. – 2. La centralità della tematica. – 3. L'approccio metodologico e il piano di lavoro.

1. La scelta del tema d'indagine

Nell'“era dell'ebollizione globale” – come recentemente definita dal Segretario Generale delle Nazioni Unite¹ – l'urgenza crescente di contrastare il cambiamento climatico e di ridurre le emissioni climalteranti ha reso la mobilità sostenibile una delle priorità del dibattito pubblico e politico, tanto a livello nazionale quanto sovranazionale². Tra i settori maggiormente coinvolti, il comparto dei trasporti³ – e, in particolare, il trasporto privato su strada⁴

¹ Il Segretario Generale dell'ONU ha aperto il suo discorso al Palazzo dell'ONU affermando che stiamo entrando nell'“era dell'ebollizione”, *cf.* A. GUTERRES, *Discorso speciale sull'azione per il clima*, New York, 28 luglio 2023.

² Si moltiplicano gli interrogativi circa la reale capacità degli Stati di rispettare gli impegni assunti a livello internazionale, in particolare quelli previsti dall'Accordo di Parigi del 2015. La discussione sull'abbandono dell'obiettivo di contenere l'aumento della temperatura globale entro 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali è divenuta sempre più centrale nel dibattito scientifico e politico. Secondo alcune rilevazioni, nel 2023 la temperatura media globale ha già raggiunto un incremento di +1,49 °C, segnalando il concreto rischio che tale soglia venga superata stabilmente nel breve periodo. *Cfr.* A. JARVIS-P.M. FORSTER, *Estimated human-induced warming from a linear temperature and atmospheric CO₂ relationship*, in *Nature Geoscience*, novembre 2024.

³ In Italia le emissioni climalteranti derivanti dai trasporti rappresentano circa il 26% delle emissioni totali, in linea con la media europea. I dati sulle emissioni di gas serra derivanti dai trasporti sono disponibili sul portale dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale, *cf.* ISPRA, *Emissioni di gas serra dai trasporti*, 30 giugno 2024, consultabile al sito <https://indicatoriambientali.isprambiente.it/it/trasporti/emissioni-di-gas-serra-dai-trasporti>.

⁴ Nel dettaglio, il trasporto privato, includendo automobili e motociclette, rappresenta circa il 56% delle emissioni nel settore dei trasporti, registrando un aumento del 3,4% dal 1990 al 2019, a causa di un parco circolante vetusto e inquinante. Secondo i dati delle registrazioni al Pubblico Registro Automobilistico (PRA), l'Automobile Club d'Italia (ACI) ha calcolato che nel 2023 il parco circolante di autovetture in Italia ammontava a 40.915.229 unità, di cui il 25,35% appartiene alle categorie più inquinanti, ossia quelle fino alla classe di emissioni EURO 3. Si rinvia a ACI, *Annuario statistico*, 2024 consultabile al sito <https://aci.gov.it/attivita-e-progetti/studi-e-ricerche/annuario-statistico/>.

– si configura come una delle sfide più complesse, ma al contempo più strategiche, in termini di impatto ambientale, economico⁵ e di potenziale riconfigurazione sistemica.

La consapevolezza della necessità di ripensare i paradigmi della mobilità, unitamente all'opportunità di esplorare gli strumenti tributari a disposizione del legislatore per incentivare comportamenti virtuosi, ha costituito la motivazione principale che ha dato origine al presente lavoro. In particolare, l'attenzione si è concentrata sulla fiscalità automobilistica, ambito in cui il diritto tributario potrebbe esercitare un ruolo rilevante, se non decisivo, nel promuovere la transizione verso modelli di mobilità più sostenibili.

I tradizionali strumenti normativi, basati su divieti e regolamentazioni, si sono spesso dimostrati insufficienti a promuovere un cambiamento strutturale delle abitudini di cittadini e imprese nel settore automobilistico⁶. Parimenti, appare scarsamente produttiva la prospettiva di ricorrere agli strumenti economici intesi come permessi negoziabili, a causa delle oggettive difficoltà legate alla creazione e gestione di un mercato efficiente in un contesto estremamente frammentato, con oltre 40 milioni di autoveicoli in circolazione soltanto in Italia⁷. La leva fiscale, invece, attingendo alla logica extrafiscale tipica della fiscalità ambientale, si rivela particolarmente adatta a orientare condotte liberamente esercitabili⁸, premiando le scelte virtuose e disincentivando quelle dannose, senza imporre soluzioni coercitive⁹.

⁵ Appare utile rammentare che il settore dei trasporti costituisce un elemento cruciale per l'economia europea, contribuisce per il 5% al PIL europeo e impiega direttamente circa 10 milioni di lavoratori, *cfr.* Comunicazione della Commissione, *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*, 9 dicembre 2020, COM(2020) 789 final, par. 1.

⁶ Gli strumenti di *command and control* nel settore degli autoveicoli, hanno prodotto risultati positivi in alcune aree specifiche, come l'introduzione di standard sulle emissioni (es. Euro 1-6), l'obbligo di dotare i veicoli di dispositivi di sicurezza e contenimento dell'inquinamento, o il divieto di circolazione per i veicoli più inquinanti in determinate zone, ma si sono spesso rivelati insufficienti a promuovere un cambiamento strutturale dei comportamenti, soprattutto per quanto riguarda la riduzione dell'uso dell'auto privata e l'acquisto di veicoli ecologici. Si rinvia all'analisi più approfondita svolta nel capitolo I.

⁷ Si sono espressi in tal senso F. CINGANO-I. FAIELLA, *La tassazione "verde" in Italia: l'analisi di una carbon tax sui trasporti*, in *Questioni di economia e finanza*, Banca d'Italia, n. 206, 2013, p. 9. L'UE ha recentemente adottato l'ETS II, un sistema di *cap-and-trade* per il settore dei trasporti su strada, operativo dal 2027, che prevede però che siano i distributori di carburante, e non i singoli proprietari di autoveicoli, a dover acquistare le quote di emissione.

⁸ D'altronde, se l'intento fosse quello di eliminare una condotta illecita, lo strumento più appropriato sarebbe evidentemente l'istituzione di un divieto accompagnato da una sanzione e non un tributo. Si richiama, a tal proposito, l'opinione espressa da Enrico De Mita in sede giornalistica, il quale ha osservato come il tributo, a differenza della sanzione, rappresenti uno strumento che mantiene il soggetto all'interno dell'ordinamento giuridico, mentre chi paga una sanzione si pone al di fuori di esso. *Cfr.* E. DE MITA, *L'aria inestimabile*, in *Il Sole 24 Ore*, 12 dicembre 1989.

⁹ L'imposta si pone a metà strada tra il dirigismo ed il liberismo, il cui punto di forza risiede nel lasciare liberi gli individui di scegliere. *Cfr.* G. ARDANT, *Théorie sociologique de*

Nonostante l'esistenza, nell'ordinamento italiano, di un articolato apparato di imposte legate alla proprietà e all'uso degli autoveicoli, il loro impiego a fini ambientali appare ancora marginale. La fiscalità automobilistica, concepita originariamente come strumento di gettito, risente di una struttura ancorata a logiche patrimoniali, spesso disallineata rispetto agli obiettivi ecologici e climatici dell'agenda europea. Anche sul versante agevolativo, il sistema italiano si caratterizza per un insieme frammentato di incentivi tributari, eterogenei nella configurazione e non sempre coerenti con le priorità ambientali definite a livello nazionale e sovranazionale.

L'intensificarsi della crisi climatica ha reso ancora più evidente la necessità di contenere le emissioni inquinanti, spingendo le istituzioni europee¹⁰ e internazionali¹¹ a promuovere un ripensamento del sistema tributario, affinché possa svolgere un ruolo attivo nella transizione ecologica¹². Alcuni interventi hanno cercato di integrare elementi ambientali nei tributi e nelle agevolazioni fiscali relativi agli autoveicoli, ma gli effetti prodotti sono stati nel complesso modesti, a conferma della necessità di un approccio più organico e strutturato¹³.

La ricerca si propone d'indagare il rapporto tra fiscalità e mobilità sostenibile nel settore degli autoveicoli, attraverso l'analisi di taluni tributi e agevolazioni fiscali vigenti. L'obiettivo è quello di verificare se – e in che misura – il diritto tributario possa contribuire in modo efficace al processo di decarbonizzazione del settore dei trasporti su strada, tentando di offrire al contempo un contributo al dibattito giuridico sulla necessità di ridefinire gli strumenti tributari in chiave ambientale. Un'analisi condotta in tale direzione impone inevitabilmente di confrontarsi con alcuni temi classici del diritto tributario, quali l'evoluzione del principio di capacità contributiva, il concetto di agevo-

l'impôt, Parigi, 1965, p. 29; F. NEUMARK, *Impôt et société*, in *Bulletin de l'Institut de Science Économique Appliquée*, n. 3, 1969, p. 477.

¹⁰ Le potenzialità della fiscalità come strumento cruciale per facilitare la transizione ecologica¹⁰ e accelerare il processo di decarbonizzazione verso la neutralità climatica, sono state più volte evidenziate anche dalla Commissione Europea negli ultimi anni, *ex multis* cfr. Comunicazione Commissione Europea, *La tassazione delle imprese per il XXI secolo*, 18 maggio 2021, COM(2021)251, p. 2.

¹¹ *Ex multis*, OCSE, *Taxing energy use*, 2019, p. 3.

¹² La transizione ecologica è un concetto creato da Rob Hopkins per il settore energetico. Si riferiva all'insieme di principi e pratiche che cercavano di allontanarsi dalla dipendenza dal petrolio mentre oggi ha assunto un significato più ampio, comprendendo tutti gli sforzi per creare un nuovo modello economico e sociale più resiliente e sostenibile. Cfr. R. HOPKINS, *The Transition Handbook: From Oil Dependency to Local Resilience*, Londra, 2008.

¹³ Fuori dall'Italia era già emersa chiaramente la necessità di riformare la fiscalità sui veicoli, *ex multis* si rinvia a J. MIRRLEES *et al.*, *The Mirrlees Review: Conclusions and Recommendations for Reform*, in *Fiscal Studies*, vol. 32, 2011, pp. 331-359. Anche in Spagna sono state nominate diverse Commissioni per la riforma del sistema fiscale, alcune delle quali hanno evidenziato la necessità di intervenire sulle imposte sugli autoveicoli, per un approfondimento si rinvia all'analisi che verrà svolta nel capitolo IV.

lazione fiscale, nonché l'autonomia impositiva degli enti locali nel promuovere politiche coerenti con gli obiettivi di sostenibilità.

Il presente lavoro trae origine da un percorso di ricerca condotto nell'ambito di un dottorato in cotutela tra Italia e Francia, sviluppatosi intorno a un interesse crescente per la fiscalità ambientale e, più in generale, per il ruolo che il diritto tributario può assumere quale strumento di regolazione economica e di promozione degli interessi collettivi. L'indagine si è progressivamente arricchita grazie a significative esperienze di ricerca svolte all'estero, che hanno contribuito in modo determinante all'approfondimento delle tematiche affrontate. In particolare, alcune riflessioni sono maturate nell'ambito di un progetto di ricerca europeo, condotto presso l'Universidad CEU San Pablo di Madrid¹⁴, dedicato specificamente alla tassazione dei veicoli in chiave ambientale. Tale esperienza ha rappresentato un'importante occasione di confronto con modelli giuridici e tributari differenti, che ha permesso di sviluppare una prospettiva comparata più ampia e articolata, e un'analisi critica dell'assetto normativo italiano e della sua capacità – o, in alcuni casi, incapacità – di orientare le scelte di cittadini e imprese in senso sostenibile.

2. La centralità della tematica

Analizzare la fiscalità automobilistica nella prospettiva della mobilità sostenibile rappresenta un'opportunità di particolare rilievo, in quanto consente di esplorare un complesso intreccio di interessi giuridici, economici, sociali e ambientali.

Tra i molteplici profili di rilevanza, uno dei più immediati riguarda la necessità di affrontare le esternalità negative generate dal trasporto su strada, i cui costi ricadono sull'intera collettività anziché su chi li produce: l'inquinamento atmosferico, la congestione urbana, il degrado delle infrastrutture e i costi sanitari, solo per citarne alcuni¹⁵. L'Italia, secondo l'Agenzia Europea per l'Ambiente, è tra i Paesi con la peggiore qualità dell'aria e registra ogni anno circa 80.000 morti premature attribuibili all'inquinamento atmosferico¹⁶, al

¹⁴ Il progetto di ricerca è stato finanziato attraverso una borsa biennale per la formazione post-dottorato, nell'ambito del programma Marie Skłodowska-Curie Actions (Horizon 2020), e si è svolto sotto la supervisione della prof.ssa Marta Villar Ezcurra. Un'esperienza che ha contribuito in modo significativo ad arricchire il percorso accademico, e per la quale conservo un sentimento di profonda gratitudine.

¹⁵ Il totale dei costi esterni per il trasporto ammonta a 987 miliardi di euro l'anno, pari al 6,6% del PIL, mentre i costi della congestione ammontano ad altri 271 miliardi di euro per il 2016 (costi di ritardo generati dalle modalità di trasporto stradale) secondo i dati della Commissione Europea, *Handbook on the external costs of transport*, gennaio 2019, p. 159.

¹⁶ Molte città italiane superano ancora i limiti di qualità dell'aria stabiliti a livello nazionale. Nel 2023, 18 delle 98 città analizzate nel rapporto di Legambiente hanno superato il limite giornaliero consentito di 35 giorni all'anno (stabilito dal D.Lgs. n. 155/2010) con con-

quale contribuisce in modo significativo il traffico veicolare, una delle principali fonti di emissioni nocive.

L'introduzione di prelievi e incentivi coerenti con il principio europeo del "chi inquina paga" può contribuire in modo decisivo alla riduzione delle emissioni e al raggiungimento degli obiettivi di neutralità climatica.

La revisione della fiscalità automobilistica non risponde soltanto a obiettivi di carattere ambientale e sanitario, ma si rende altresì necessaria per garantire la stabilità e la sostenibilità del gettito da essa derivante. Nel 2023, le imposte sugli autoveicoli hanno rappresentato una voce rilevante per il bilancio italiano, generando circa 92 milioni di euro, pur segnando un calo del 9,8% rispetto all'anno precedente¹⁷. La flessione, legata in parte a fattori congiunturali, potrebbe riflettere anche una trasformazione strutturale del settore, determinata dall'evoluzione tecnologica, dalla crescente diffusione di veicoli a basse o zero emissioni e dall'affermarsi di nuove forme di mobilità condivisa, con effetti diretti sull'erosione del gettito generato dalle attuali imposte automobilistiche¹⁸. Da qui la necessità di ripensare l'architettura del prelievo fiscale nel settore automobilistico, introducendo criteri ambientali negli strumenti esistenti – come le emissioni, il peso o lo spazio occupato dal veicolo – ovvero adottando modelli alternativi basati sul principio del "pago per uso"¹⁹, che prevede un'imposizione proporzionata all'effettivo utilizzo del veicolo, in luogo di un prelievo fondato esclusivamente sul possesso, con l'obiettivo di costruire un sistema fiscale più aderente ai costi ambientali e sociali generati dalla mobilità.

Una riforma della fiscalità automobilistica non avrebbe solo effetti positivi sull'ambiente, sulla salute e sulla tenuta dei conti pubblici, ma potrebbe anche offrire l'opportunità di rispondere a istanze di natura redistributiva. Introdurre correttivi in senso progressivo significherebbe distribuire in modo più equo il carico fiscale²⁰, riconoscendo che l'automobile, a certe condizio-

centrazioni di PM10 superiori a 50 µg/m³. Sul punto si rinvia a Legambiente, *Mal'Aria di città*, 2024, p. 13.

¹⁷La flessione del gettito derivante dalle imposte automobilistiche registrata nel 2023 può essere letta come un indicatore della crescente inadeguatezza dell'attuale sistema fiscale ambientale italiano, che richiede una revisione alla luce delle trasformazioni economiche, sociali e ambientali in atto. Cfr. Ministero dell'economia e delle finanze, *Bollettino delle entrate tributarie*, dicembre 2023.

¹⁸L'OCSE ha evidenziato come le trasformazioni in corso nei sistemi economici – con particolare riferimento al settore della mobilità – possano compromettere la stabilità delle basi imponibili tradizionali, esponendo i sistemi fiscali al rischio di una progressiva erosione del gettito, in assenza di un adeguamento delle strutture impositive. Cfr. OCSE, *Pricing Greenhouse Gas Emissions: Turning Climate Targets into Climate Action*, 2024, p. 9.

¹⁹Van Dender ha sostenuto i vantaggi derivanti dall'introduzione di una tassa basata sulla distanza, cfr. K. VAN DENDER, *Taxing vehicles, fuel, and road use: opportunities for improving transport tax practice*, in *OECD Taxation Working Papers*, n. 44, 2019, p. 22.

²⁰Assicurare una maggiore progressività al sistema potrebbe contribuire a ridurre le profonde disuguaglianze esistenti in Italia. Esse si manifestano in molteplici ambiti, come quello sociale, economico e territoriale, mettendo in luce profonde disparità nelle opportu-

ni²¹, non è più un bene di lusso ma un mezzo essenziale per la mobilità individuale e professionale.

Infine, il settore della mobilità potrebbe rappresentare un ambito privilegiato per l'ampliamento della potestà impositiva delle Regioni e degli enti locali, soprattutto in un'ottica di sostenibilità. In particolare, Regioni e Province potrebbero valorizzare il margine di autonomia di cui dispongono sui tributi propri derivati, orientandone l'applicazione verso finalità ambientali coerenti con le caratteristiche dei singoli territori. A livello comunale, invece, potrebbe farsi ricorso a forme di prelievo quali l'*Ecopass* o l'*Area C*, qualificabili come tributi locali con finalità extrafiscali, idonei a incidere in modo efficace sulla riduzione delle esternalità negative generate dalla mobilità urbana.

In un contesto globale in cui la transizione ecologica assume carattere prioritario, anche gli enti territoriali sono chiamati a svolgere un ruolo attivo, adattando la leva fiscale alle specificità del proprio territorio e orientandola verso una maggiore sostenibilità²².

L'analisi del rapporto tra fiscalità e mobilità sostenibile vuole diventare l'occasione per interrogarsi sul grado di allineamento tra politiche fiscali e obiettivi ambientali, nonché sulle potenzialità di un sistema tributario capace di incidere realmente sulla decarbonizzazione del settore degli autoveicoli. In un momento storico segnato dalla necessità di migliorare la qualità dell'aria e di ridurre le emissioni climalteranti, lo studio che si intende sviluppare tenta di offrire un contributo alla definizione del ruolo strategico della leva fiscale nella promozione di una mobilità più equa, responsabile e sostenibile, in coerenza con le nuove priorità della Commissione Europea orientate a coniugare la transizione verde con la tutela della competitività dell'economia²³.

nità, nelle condizioni di vita e nell'accesso ai servizi tra le diverse aree del Paese e tra i cittadini. Per un approfondimento si rinvia a OCSE, *Regional Outlook 2023. The longstanding geography of inequalities*, 2023; ID., *Rapporto Economico OCSE Italia*, 2019. In ambito nazionale, il tema delle disegualianze ha assunto particolare centralità a proposito della legge sull'autonomia differenziata, le cui disposizioni, in parte, sono state dichiarate illegittime dalla Corte Costituzionale nella sentenza n. 192/2024. Per un approfondimento si rinvia *ex multis* a A. SAITTA, *Quale futuro per l'autonomia differenziata? La risposta è nella sentenza n. 192 del 2024*, in *Federalismi.it*, 7 maggio 2025, pp. 1 ss.

²¹ Si fa riferimento al segmento delle utilitarie, spesso anche di seconda mano che non hanno nulla a che vedere con auto di lusso, ma sono utilizzate, piuttosto, per soddisfare esigenze familiari e lavorative.

²² Già in passato è stata valutata l'idea di concedere alle Regioni e agli enti locali un ruolo più ampio nella gestione delle questioni legate alla mobilità. Buglione ha sostenuto con specifico riferimento ad una politica tributaria con prevalenti finalità ambientali che «*il livello di governo naturalmente deputato a gestirla possa essere solo quello responsabile della disciplina della circolazione e della salute pubblica in queste stesse aree: in definitiva la regione e, almeno fino a quando le autorità metropolitane non saranno effettivamente istituite, il comune o la provincia*», cit. E. BUGLIONE, *Ecoautomobilismo ed ecotasse: prospettive e concrete realizzazioni*, in E. BUGLIONE-C. DESIDERI-M.S. MASINI-S. ZOLEA (a cura di), *Qualità dell'aria e automobili (problemi e politiche)*, Milano, 1996, p. 163.

²³ Cfr. Comunicazione della Commissione Europea, *Programma di lavoro della Commissione per il 2025*, 11 febbraio 2025, COM(2025)45 final.

Mai come ora, in una fase in cui si avvicina l'esaurimento delle risorse straordinarie messe a disposizione dal *NextGeneration EU*, si avverte l'urgenza di cogliere l'opportunità di ripensare l'assetto tributario del settore automobilistico, con l'obiettivo di coniugare sviluppo economico, sostenibilità ambientale e giustizia sociale.

3. L'approccio metodologico e il piano di lavoro

Il presente lavoro si propone, dunque, di indagare il ruolo della fiscalità nella promozione di una mobilità più sostenibile in Italia, analizzando il quadro giuridico di riferimento, l'evoluzione normativa e le prospettive di sviluppo future.

L'indagine giuridico-tributaria si fonda sul canone classico dell'analisi normativa interpretata alla luce del diritto vivente, integrata da un approccio interdisciplinare, necessario per affrontare la complessità del tema. La mobilità sostenibile, infatti, si manifesta come un caleidoscopio di dimensioni interconnesse – ambientali, economiche, sociali e tecnologiche – che inevitabilmente influenzano, e sono a loro volta influenzate, dalle scelte di politica fiscale. Per questa ragione, oltre alla letteratura giuridica, si intende fare ricorso a fonti e contributi provenienti da altre discipline. Inoltre, l'estensione della ricerca al contesto internazionale, europeo e comparato tenta di collocare le dinamiche nazionali in una prospettiva più ampia, utile a valutare la coerenza delle politiche fiscali adottate, nonché a individuare modelli normativi efficaci, capaci di sostenere la transizione ecologica nel settore della mobilità.

La prima parte del lavoro, articolata in due capitoli, cerca di ricostruire e sistematizzare le basi teoriche e giuridiche per comprendere come la leva fiscale possa essere impiegata in modo strategico per accompagnare il processo di trasformazione dei trasporti su strada, fornendo, al contempo, il quadro di riferimento entro cui si inserisce l'analisi delle misure tributarie concretamente adottate, sviluppata nella seconda parte del lavoro. Il primo capitolo, in particolare, si propone di riflettere sulla fiscalità ambientale, considerata il paradigma di riferimento imprescindibile per delineare un sistema tributario orientato alla sostenibilità. A partire dalla trasformazione dell'ambiente – da oggetto di tutela a presupposto e criterio di determinazione dell'imposizione – si analizzano gli sviluppi della protezione ambientale nel diritto internazionale, europeo e nazionale, con qualche cenno all'emergere della dimensione dei diritti umani nell'ambito della tutela climatica. Vengono inoltre esaminati, i fondamenti economici e giuridici dell'intervento fiscale in materia ambientale, le difficoltà definitorie legate alla nozione di "*environmental taxes*", le criticità legate alla *governance* europea in materia di fiscalità ambientale, nonché la configurazione, spesso eterogenea, dei tributi ambientali nell'ordinamento italiano. Segue un tentativo di ricostruzione della nozione di agevolazione fiscale ambientale, che

– accanto ai prelievi – rappresenta uno strumento complementare attraverso cui il legislatore può orientare i comportamenti degli agenti economici verso scelte più sostenibili. L'analisi giuridica dedicherà particolare attenzione ai vincoli costituzionali e sovranazionali che incidono sulla legittimità degli strumenti tributari a finalità ambientale, siano essi di natura impositiva o agevolativa.

Il secondo capitolo prova ad indagare il legame tra fiscalità e mobilità sostenibile nel settore degli autoveicoli. In assenza di una definizione univoca e codificata del concetto, l'analisi adotta un approccio ricostruttivo, fondato sull'esame dei principali riferimenti normativi e delle iniziative politiche che, a livello internazionale, europeo e nazionale, hanno contribuito – in misura variabile – all'evoluzione del concetto di mobilità sostenibile.

Viene affrontata in via esplorativa la sua natura giuridica – se qualificabile come principio o obiettivo – e ne viene messa in luce, la potenziale *vis expansiva*, che potrebbe attribuirle un ruolo centrale non solo nell'ambito delle politiche ambientali, ma anche in quelle economiche, con potenziali riflessi sul piano della legislazione fiscale. L'esame si concentra su due principali direttrici di sviluppo della mobilità sostenibile nel settore degli autoveicoli: l'accelerazione della transizione verso veicoli a zero emissioni e il sostegno all'impiego di carburanti più sostenibili. A ciascuna di queste direttrici corrispondono specifici strumenti tributari, che saranno oggetto di approfondimento nella seconda parte del lavoro. Parallelamente, si esplora la possibilità che la mobilità sostenibile possa aprire nuovi spazi – ancora poco indagati – per un rafforzamento dell'autonomia impositiva delle Regioni e degli enti locali. Il capitolo si conclude con alcune riflessioni prospettiche sul futuro della tassazione automobilistica, tra il rischio di erosione del gettito e l'emergere di nuove forme di mobilità.

La seconda parte del lavoro si propone di esaminare in modo più analitico l'attuale configurazione della fiscalità nel settore degli autoveicoli, con particolare attenzione alle sollecitazioni provenienti dal diritto europeo e comparato²⁴. L'obiettivo è duplice: da un lato tentare di individuare i principali

²⁴ Leggendo gli autori che hanno contribuito alla definizione del metodo comparativo – tra cui Constantinesco e Legrand – emerge con chiarezza la dignità scientifica della comparazione giuridica. Essa non si esaurisce in un esercizio descrittivo finalizzato a individuare somiglianze e differenze tra istituti appartenenti a ordinamenti diversi, ma si configura come un procedimento sistematico e razionale, volto a diversi scopi: migliorare l'interpretazione delle norme straniere, ricostruire l'origine di un istituto giuridico in relazione a un modello di riferimento, identificare margini di convergenza normativa tra sistemi distinti e, infine, analizzare la fattibilità di un trapianto giuridico. Proprio a quest'ultimo concetto si collega il termine "*legal transplant*", coniato da Alan Watson per descrivere il fenomeno del trasferimento di norme, istituti o modelli giuridici da un sistema a un altro. Cfr. A. WATSON, *Legal transplants*, Edimburgo, 1974. Nell'opera *De l'esprit des lois*, Montesquieu, riferendosi al confronto tra l'esperienza giuridica francese e quella degli Stati Uniti d'America, sottolinea come le leggi non possano essere meccanicamente trasferite da un ordinamento all'altro senza tener conto delle specificità del contesto sociale, politico e culturale in cui sono chiamate ad operare. La rilevanza della comparazione nel campo del diritto tributario è stata da tempo sostenuta, si veda *ex multis*, M. BARASSI, *La comparazione nel diritto tributa-*

ostacoli giuridici e strutturali che limitano l'efficacia del sistema tributario italiano nel promuovere la mobilità sostenibile; dall'altro offrire spunti di riflessione che possano orientare una possibile riforma del sistema tributario in chiave ecologica, tesa a incentivare scelte individuali e collettive più sostenibili nel campo della mobilità.

Il terzo capitolo intende soffermarsi sull'analisi della fiscalità sugli autoveicoli a livello europeo, tentando di evidenziare le difficoltà, che ancora permangono, nel realizzare un'effettiva armonizzazione positiva tra gli ordinamenti degli Stati membri. L'esame prende in considerazione i tre principali ambiti del prelievo – autoveicoli, carburanti, infrastrutture – cercando di mettere in luce i diversi gradi di armonizzazione raggiunti e l'esistenza di alcune incongruenze rispetto agli obiettivi ambientali dell'Unione Europea. Allo stesso tempo, si intende analizzare il ruolo fondamentale svolto dalla giurisprudenza della Corte di Giustizia, nel processo di integrazione giuridica europea nel settore della fiscalità applicata agli autoveicoli.

Un ulteriore profilo d'indagine riguarda il delicato equilibrio tra armonizzazione fiscale e autonomia regionale. In particolare, si intendono analizzare, da un lato, i meccanismi di riduzione del prezzo dei carburanti per i residenti del Friuli-Venezia Giulia e, dall'altro, alcune imposte indirette a finalità specifica. Queste ultime – se adeguatamente strutturate, anche alla luce delle esperienze dell'imposta spagnola sulla vendita al dettaglio di determinati idrocarburi e dell'imposta regionale italiana sulla benzina da autotrazione – potrebbero costituire, in prospettiva, strumenti utili a rafforzare la finalità ambientale dell'accisa e a sostenere politiche di mobilità sostenibile, nel rispetto del quadro giuridico dell'Unione.

Il quarto e il quinto capitolo sono dedicati, rispettivamente, all'evoluzione dei prelievi e degli incentivi nel settore degli autoveicoli, con riferimento all'assetto italiano e spagnolo. L'analisi mira ad avviare un ragionamento sulla coerenza e sulla ragionevolezza²⁵ degli strumenti tributari in materia di fiscalità degli autoveicoli, valutandone la conformità al principio della mobilità so-

rio, Bergamo, 1992; ID., *La circolazione dei modelli tributari e la comparazione*, in C. SACCHETTO (a cura di), *Principi di diritto tributario europeo e internazionale*, Torino, 2011, pp. 45-66; P. SELICATO, *La comparazione nel diritto tributario: riflessioni sul metodo*, in M. PLAZAS VEGA (a cura di), *Dal diritto finanziario al diritto tributario. Studi in onore di Andrea Amatucci*, Bogotá-Napoli, 2011, pp. 36-86; ID., *Il diritto tributario comparato: evoluzioni recenti e prospettive di autonomia*, in AA.VV., *Scritti in onore di Fulco Lanchester*, Napoli, 2022, pp. 1109-1134.

²⁵ La ragionevolezza, secondo l'elaborazione della Corte Costituzionale, si configura come un canone che assume una dimensione interna, riferita alla coerenza sistematica della disciplina tributaria. Essa impone al legislatore di adottare soluzioni normative che risultino logicamente congruenti rispetto alla finalità perseguita, evitando arbitrariezza, irrazionalità o contraddizioni interne al sistema. *Ex multis* si vedano Corte Costituzionale, sentenza del 4 dicembre 2020 n. 262; sentenza 6 maggio 2020 n. 120; sentenza 9 febbraio 2015 n. 10. Sul principio di ragionevolezza si rinvia, senza pretesa di esaustività a G. MELIS, *Ragionevolezza, proporzionalità e giudizio di legittimità costituzionale in materia tributaria*, in *Dir. proc. trib.* n. 2, 2018, pp. 138-202; P. ARGINELLI, *Sistematica tributaria dei principi costituzionali e integrazione giuridica*, in *Giur. imp.*, n. 4, 2022, pp. 1-67.

stenibile, considerando tanto la loro struttura normativa quanto le modalità applicative, anche alla luce delle interpretazioni giurisprudenziali che ne hanno accompagnato l'attuazione. In particolare, il capitolo quarto si concentra sull'imposta di immatricolazione, sulla tassa automobilistica regionale, sulle accise sui carburanti e sui prelievi di accesso ai centri urbani. Il capitolo quinto esamina, invece, gli incentivi – fiscali e finanziari – destinati a promuovere la mobilità sostenibile, con un *focus* specifico sui veicoli aziendali, che potrebbero costituire una leva strategica per il rinnovo del parco circolante. Infine, dopo aver ricostruito l'assetto italiano e spagnolo, vengono presentate alcune *best practices* europee – con particolare riferimento a Francia, Olanda, Belgio, Irlanda e Austria – sia in materia di prelievi che di agevolazioni, nel tentativo di offrire uno spunto per riflettere su punti di forza, criticità e possibili margini di miglioramento delle misure tributarie nostrane.

L'indagine si propone di fornire una base per una riflessione critica sugli istituti tributari esaminati, provando altresì a formulare, con le dovute cautele, alcune considerazioni in una prospettiva *de iure condito* e *de iure condendo*.

In un momento storico in cui la decarbonizzazione del trasporto su strada non rappresenta soltanto un'esigenza ambientale, ma anche una leva di sviluppo economico e di giustizia sociale, la fiscalità potrebbe, *rectius* dovrebbe, assumere un ruolo strategico nel promuovere un modello di mobilità più responsabile, equo ed efficiente nel settore degli autoveicoli. La ricerca intende contribuire a valutare l'effettiva capacità delle politiche tributarie attualmente in atto di guidare la transizione verso una mobilità più sostenibile.